



CORTES DE CASTILLA Y LEON

DIARIO DE SESIONES

Año 1992

III LEGISLATURA

Núm. 138

COMISION DE TRANSPORTE, COMUNICACIONES Y COMERCIO

PRESIDENTE: Don José Carlos Monsalve Rodríguez

Sesión celebrada el día 17 de Noviembre de 1992, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DIA:

1. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento, a solicitud propia y del Grupo Parlamentario Democrático y Social, para informar sobre:
 - Objetivos y actuaciones previstas en el Plan Regional de Transportes, situación en que se encuentra actualmente y fecha de su puesta en funcionamiento.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las once horas quince minutos.	3514	Se suspende la sesión a las once horas treinta y cinco minutos, y se reanuda a las once horas cincuenta y cinco minutos.	3518
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, abre la sesión.	3514		
El Secretario, Sr. Almarza González, da lectura al Orden del Día.	3514	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, reanuda la sesión y abre un turno de intervenciones para los Sres. Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	3518
Intervención del Sr. Merino Delgado, Consejero de fomento, para informar a la Comisión.	3514		
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, suspende la sesión.	3518	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Aznar Fernández, (Grupo Mixto).	3518

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Monforte Carrasco, (Grupo de CDS).	3520.	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, abre un turno de preguntas para los Sres. Procuradores miembros de la Comisión.	3533
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín, (Grupo Socialista).	3521	En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Muñiz Albiac (Grupo Socialista).	3533
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Fuentes Hernández, (Grupo Popular).	3523	En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Martín Vizcaíno (Grupo Socialista).	3533
Intervención del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento, para responder a las cuestiones planteadas.	3524	Contestación del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	3534
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Aznar Fernández, (Grupo Mixto).	3527	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Martín Vizcaíno (Grupo Socialista).	3535
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Monforte Carrasco, (Grupo de CDS).	3527	En turno de réplica, interviene el Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	3535
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín, (Grupo Socialista).	3528	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, levanta la sesión.	3535
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Fuentes Hernández, (Grupo Popular).	3530	Se levantó la sesión a las trece horas treinta y cinco minutos.	3535
En turno de réplica, interviene el Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	3531		

(Se inicia la sesión a las once horas quince minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Buenos días, señores Procuradores. Se abre la sesión. Por el señor Secretario se va a dar lectura al primer punto del Orden del Día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR ALMARZA GONZALEZ): Primer punto del Orden del Día: "Comparecencia del Excelentísimo señor Consejero de Fomento, a solicitud propia y del Grupo Parlamentario del Centro Democrático y Social, para informar sobre: objetivos y actuaciones previstas en el Plan Regional de Transportes, situación en que se encuentra actualmente y fecha de su puesta en funcionamiento".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Secretario. Tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero de Fomento.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Señor Presidente, señores Procuradores. Nos reúne hoy la celebración de la presente comparecencia, en la que, a iniciativa del Grupo Parlamentario del Centro Democrático y Social y mía propia, intentaré informar a Sus Señorías lo más exhaustivamente posible en torno a los objetivos y actuaciones previstos en el Plan Regional de Transportes de Castilla y León, así como en relación a la situación en que se encuentra actualmente y fecha de su puesta en funcionamiento.

A través de la presente comparecencia, de iniciativa tanto parlamentaria como gubernamental, pretendo no sólo dar cumplimiento al compromiso contraído ante esta Comisión, sino además reabrir y completar el debate ya iniciado en mi pasada comparecencia de veinticuatro de junio, de la que esboqué, de manera sumaria, las grandes líneas de actuación y el contenido del propio Plan Regional, aun cuando, como recordarán Sus Señorías, la circunstancia de no haber sido examinado y aprobado por el Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma no nos permitió entonces entrar en profundidad en su análisis. Salvada esta circunstancia, corresponde ahora presentar a Sus Señorías el Plan Regional de Transportes de Castilla y León, advirtiendo de antemano que el alcance que se ha querido dar al contenido de este Plan es más amplio que el relativo estrictamente al transporte de viajeros y mercancías por carretera, dado que extiende igualmente a otras formas o modos de comunicación, fundamentalmente al transporte ferroviario, aéreo y por cable, a salvo, como es lógico, de la distribución de competencias existente en esta materia.

En todo caso, y haciendo memoria de la reunión que esta misma Comisión celebró el ocho de octubre del año pasado, y al hilo de la presentación de los proyectos, objetivos y programas de actuación de la Consejería de Fomento para esta tercera Legislatura, hacia llegar a Sus Señorías mi intención de formular un Plan Regional de Transportes, como instrumento básico de la política de transportes de la Junta de Castilla y León para el futuro, y así me comprometí ante esta Comisión a presentarlo en el plazo de seis

meses. Vayan por delante mis excusas, pues, por el retraso. Y quiero indicarles que, en la actualidad, se encuentra concluida la redacción definitiva del Plan, una vez efectuado el examen y corrección por parte de los técnicos de la Dirección General de Transportes y Carreteras del borrador inicial, presentado por la empresa consultora, y una vez vistas las observaciones realizadas por las distintas asociaciones profesionales del sector. De modo que a través del documento resumen que se ha facilitado a Sus Señorías se concretan y resumen los contenidos de dicho Plan Regional.

A este texto definitivo, aun cuando en edición provisional, se seguirá en los próximos días una edición especial del texto del Plan, ya con una tirada suficiente para su distribución pública entre los organismos, sectores y personas implicados en el transportes regional. En todo caso, quiero presentar a Sus Señorías el contenido del Plan, concentrando mi exposición en el examen de las actuaciones propuestas, así como en su valoración económica, descartando —pues exigiría una presentación mucho más pormenorizada— otros aspectos relativos a la descripción del marco socio-económico regional, nivel competencial, situación actual del sector, etcétera. Aspectos estos que, siendo de indudable interés para Sus Señorías, alargarían en exceso esta intervención.

Así, y antes de entrar en el examen de los factores antes reseñados, interesa destacar cómo el Plan Regional de Transportes se configura como un marco de objetivos deseables dirigido a optimizar la política de transportes en nuestra Comunidad Autónoma, tomando como punto temporal inicial el presente año de mil novecientos noventa y dos, pero sin incluir año horizonte ni tampoco una priorización de las inversiones y actuaciones a ejecutar, salvo aquellos gastos que, vía ayuda o subvención, presentan una cadencia anual.

En primer lugar, será necesario así aclarar a qué obedece este criterio inicial de renunciar a una priorización periodificada en el tiempo de las inversiones. La adopción inicial de este criterio responde al hecho básico de que las inversiones que la Junta de Castilla y León y, por tanto, esta Consejería de Fomento ejecuta en infraestructura del transporte se producen en la práctica totalidad de los casos a demanda de las propias corporaciones locales, a cuyo uso las instalaciones construidas han de revertir, sin cuyo concurso es imposible acometer este tipo de obras, sin perjuicio, como es obvio, de la responsabilidad de la Junta de Castilla y León en la programación de actuaciones o en la orientación de la política de transportes, perfectamente compatible con esa iniciativa local.

De este modo, si la puesta en marcha de estos proyectos constructivos y su posterior explotación exige de manera necesaria la concurrencia de las corpo-

raciones locales, poniendo a disposición de la Junta de Castilla y León los terrenos necesarios para su ejecución, así como su voluntad de explotar y hacerse cargo de la obra realizada, difícilmente será exigible a la Administración Regional que ciña su actividad a plazos, que podrá o no cumplir en función de una voluntad que le es ajena en ocasiones, circunstancia esta que, por ejemplo, no concurre en la programación de las actuaciones incluidas en el Plan Regional de Carreteras, en el que, efectivamente, es más sencillo fijar el ritmo de inversiones en cuanto que en este caso la capacidad de actuar de la Administración Regional es notoriamente más autónoma. Así, geográficamente, puede decirse que si para mejorar una carretera basta la voluntad de acometer la ejecución de las previsiones del Plan Regional, a salvo, en su caso, de las expropiaciones, cuando éstas sean necesarias para construir una terminal de autobuses la presencia de la voluntad municipal de participar es decisiva.

Todo ello hace así aconsejable fijar, a través del Plan Regional de Transportes, las necesidades de Castilla y León en esta materia, sin condicionar mediante plazos temporales estrictos la ejecución material de las obras.

Así, lo que podría constituir inicialmente un margen flexible de actuación, discutible si se quiere —y Sus Señorías estoy seguro completarán esta perspectiva a través de los puntos de vista que más adelante manifiesten—, permite, en mi opinión, fijar con total precisión las inversiones de la Comunidad Autónoma, que debe ejecutar estimulando, en las corporaciones locales donde se haya previsto esa inversión, el proceso de concurrencia de voluntades a que antes me refería.

En suma, me parece mucho más operativo fijar a través del Plan Regional dónde debemos generar la infraestructura deseable y cuál va a ser ésta, de modo que los ayuntamientos, sobre este dado, empiecen a buscar el lugar y los terrenos más convenientes, en su opinión, para construir, y, al propio tiempo, vayan examinando los futuros mecanismos de explotación. Y esto no sólo porque entiendo que la autonomía local ha de ser rigurosamente respetada, sino, además —y en ello quiero insistir—, porque en estos casos las corporaciones locales deben asumir un protagonismo decisivo en todo el proceso.

Sobre estas bases, paso a exponer a Sus Señorías el cuadro de actuaciones previstas en el futuro Plan Regional de Transportes, así como su valoración económica.

Parecen, en primer término, las propuestas de actuación en que, bajo la rúbrica actuaciones generales y administrativas, se recogen propuestas de mejora organizativa. En este sentido, se incluyen, básicamente, como propuestas de actuación futura las siguientes.

Primera, recabar de la Administración Central las facultades de ordenación de los transportes parciales que realizan en nuestra Región tanto RENFE como FEVE.

Segunda, solicitar la designación de representantes de nuestra Comunidad Autónoma en los consejos de administración de RENFE, FEVE, ENATCAR, Aeropuertos nacionales y otras empresas públicas del Estado.

Tercera, solicitar el envío de los expedientes administrativos de las estaciones de transportes de viajeros, concursadas en su día por la Administración Estatal.

Cuarta, analizar con las administraciones locales la oportunidad, la forma y los medios de transferir a éstas determinadas competencias sobre transportes con gran influencia metropolitana, como es el caso de los transportes sanitario o funerario y el arrendamiento de vehículos, así como en su caso los transportes de alcance rural, fundamentalmente el transporte deficitario en zonas deshabitadas.

Quinto, la reordenación de la estructura administrativa y medios personales y materiales de la Dirección General de Transportes y Carreteras.

Y sexto, el establecimiento de un plan coordinado de inspección regional de los transportes.

Junto a estas propuestas de actuación que hemos venido a calificar de organizativas, aparecen las actuaciones previstas en el orden netamente constructivo e inversor. Así, en relación a las actuaciones en transportes de viajeros por carretera y con el objetivo de mejorar la dotación de infraestructuras existentes, el Plan propone la ejecución de obras de ampliación o mejora en las estaciones de autobuses de Astorga, Béjar, Ciudad Rodrigo, Palencia, Salamanca, Soria y Valladolid, así como la ejecución de dos nuevas estaciones, cuales son las correspondientes a las ciudades de Burgos y Segovia, lo que exigiría un volumen de inversión estimado en 1.237.000.000 de pesetas.

Al propio tiempo, y en relación a las previsiones sobre inversiones en terminales de autobuses, se ha elegido su ubicación de acuerdo a determinados criterios, cuales son la presencia de un cierto nivel poblacional, la existencia de centros de salud, el hecho de ser cabecera de comarca o, en su caso, estar integradas en el Camino de Santiago. Se prevé así la construcción de ochenta y siete terminales de autobuses con un volumen de inversión total de 3.480.000.000 de pesetas. La ubicación concreta de estas terminales es la siguiente.

En la provincia de Avila, las terminales de Arévalo, Burgohondo, El Tiemblo, Hoyo de Pinares, El Barco de Avila, Fontiveros, Las Navas del Marqués, Madrigal

de las Altas Torres, Navalunga, Pedro Bernardo, Piedrahíta, Piedralaves y Sotillo de La Adrada.

En la provincia de Burgos, las terminales de Belorado, Briviesca, Espinosa de los Monteros, Lerma, Medina de Pomar, Melgar de Fernamental, Miranda de Ebro, Quintanar de la Sierra, Roa, Salas de los Infantes, Villadiego y Villarcayo.

En la provincia de León, las terminales de Bembibre, Benavides, Boñar, Cacabelos, Cistierna, Fabero, La Pola de Gordón, La Robla, La Virgen del Camino, Matallana, Puente de Domingo Florez, Sahagún, Torro, Valderas, Valencia de Don Juan, Villafranca del Bierzo y Santa María del Páramo.

En la provincia de Palencia, las terminales de Aguilar de Campó, Carrión de los Condes, Dueñas, Frómista, Magaz, Paredes de Nava, Venta de Baños y Villada.

En la provincia de Salamanca, las terminales de Alba de Tormes, Cantalapiedra, Ledesma, Lumbrerales, Macotera y Peñaranda de Bracamonte.

En la provincia de Segovia, las terminales de Cantalejo, Carbonero el Mayor, Coca, Hontalbilla, Riaza, La Granja de San Ildefonso y Sepúlveda.

En la provincia de Soria, las terminales de Agreda, Arcos de Jalón, El Burgo de Osma, Covaleda, Olvega, San Esteban de Gormaz y San Leonardo de Yagüe.

En la provincia de Valladolid, las terminales de Alaejos, Iscar, Laguna de Duero, Mojados, Nava del Rey, Olmedo, Pedrajas de San Esteban, Peñafiel, Portillo, Tordesillas, Tudela de Duero y Villalón de Campos.

En la provincia de Zamora, las terminales de Bermillo, Fermoselle, Fuentesauco, Puebla de Sanabria y Toro.

Para concluir, las actuaciones constructivas en el ámbito del transporte de viajeros por carretera resta referirse a las actuaciones en refugios de espera. Se prevé así la necesidad de ejecutar en Castilla y León setecientos cuarenta y cinco refugios de espera, lo que exige una inversión aproximada de pesetas noventa y dos de 1.117.000.000 de pesetas. Su distribución provincial asigna cincuenta y seis refugios a Avila, ciento cincuenta y tres a Burgos, ciento setenta y cuatro a León, cincuenta y siete en Palencia, sesenta y siete en Salamanca, cuarenta y siete en Segovia, sesenta y dos en Soria, sesenta y cinco en Valladolid y sesenta y cuatro en Zamora.

Complementariamente, aun cuando no se trata de actuaciones directamente constructivas, el Plan pro-

pone, al objeto de aplicar una política de información y comercial adecuada, el establecimiento de un sistema de información al usuario, así como la elaboración de un plan de mejora de imagen.

Actualmente, el Plan formula otra serie de medidas dirigidas a mejorar la capacidad y actitud de las empresas, así como a servicios específicos de transporte de viajeros por carretera, como son los de transporte discrecional, taxis, transporte sanitario, servicios funerarios y transporte urbano.

Examinado hasta aquí el contenido del Plan en relación a las actuaciones en transporte de viajeros, corresponde ahora examinar las propuestas en el ámbito del transporte de mercancías por carretera. Así, y con el objeto de mejorar nuestro nivel de infraestructura de transporte de mercancías, y tomando por pautas o criterios de nivel demográfico el desarrollo industrial, así como la ubicación estratégica respecto a la red de carreteras, el Plan Regional prevé la construcción de veintidós nuevas terminales de mercancías, para las cuales se evalúa una necesidad financiera de 7.780.000.000 de pesetas noventa y dos. Las nuevas terminales de mercancías a ejecutar son las siguientes: en la provincia de Avila, las terminales de mercancías de su capital y de Candeleda. En la provincia de Burgos, las terminales de mercancías de Burgos, Briviesca y Miranda de Ebro. En la provincia de León, las terminales de mercancías de León capital, La Bañeza y Villablino. En la provincia de Palencia, la terminal de mercancías de la ciudad de Palencia, así como Aguilar de Campó y Guardo. En la provincia de Salamanca, las terminales de Salamanca, Béjar y Ciudad Rodrigo. En Segovia, las terminales de Segovia capital y Cuéllar. En la provincia de Soria, exclusivamente la terminal de mercancías de Soria capital. En la provincia de Valladolid, las terminales de mercancías de Valladolid, Laguna y Tordesillas. Y en la provincia de Zamora, las terminales de mercancías de su capital, y la de Puebla de Sanabria y Calabor.

Como actuación complementaria se incluyen las obras de las áreas de descanso del eje Miranda-Fuentes de Oñoro, evaluadas en 125.000.000 de pesetas.

Al principio de mi exposición ya señalaba el hecho de ser éste un plan dirigido no sólo a las actuaciones constructivas en terminales de viajeros y mercancías de nuestra Región, sino que, y con pretensiones de globalidad, trataba de incluir propuestas dirigidas a otros modos de comunicación, cuáles son -como ya señalaba- el transporte ferroviario, aéreo y por cable.

Así, y con respecto al transportes ferroviario, y sin perjuicio, como ya antes adelantaba, de que el sistema de distribución de competencias asigna a nuestra Comunidad Autónoma muy escasas facultades en esta

materia, el Plan formula determinadas actuaciones. Básicamente éstas son las siguientes:

Primero: solicitar, como ya se indicaba anteriormente, la designación de representantes de nuestra Comunidad Autónoma en el Consejo de Administración de RENFE y FEVE.

Segundo: constituir la Comisión Mixta de Transferencias para instrumentar el traspaso de medios presupuestarios y patrimoniales respecto al ferrocarril Ponferrada-Villablino.

Tercero: conseguir la colaboración de RENFE y FEVE para mejorar los tráficos de interés regional y negociar, en cada caso, la posible supresión o instalación de nuevos servicios.

Definir en el marco de nuestra Comunidad -cuarto- la red nacional integrada, priorizando las actuaciones de la empresa estatal.

Y quinto: el acondicionamiento de la línea ferroviaria Villablino-Cubillos del Sil, actualmente explotada por la empresa Minerosiderúrgica de Ponferrada y cuya concesión expira a finales de esta década revirtiendo a la Comunidad Autónoma, para lo cuál el Plan destina 840.000.000 de pesetas, para completar y terminar su instalación.

En segundo lugar, el Plan trata de actuaciones en materia de transporte aéreo, entendiéndose que deben ir orientadas, fundamentalmente, a potenciar el aeropuerto de Villanubla, así como a conseguir la integración de los aeropuertos de Salamanca, León y Burgos en la Red Nacional de tercer nivel.

Igualmente, se pretende la implantación de nuevos servicios aéreos desde Villanubla, mejorar los horarios de vuelos -si es posible- a Barcelona, y estimular el acondicionamiento de los aeródromos de Villafría, Virgen del Camino y Matacán, para su posterior apertura al tráfico civil de pasajeros y mercancías, si ello fuera posible.

En este sentido, el Plan Regional prevé inversiones por valor de 179.000.000 de pesetas, en el acondicionamiento y mejora de los campos de vuelo.

Esto, lógicamente, en una política de convenios con la Administración Central competente en esta materia.

Siguiendo con estas últimas formas de transporte, el Plan trata de las actuaciones en materia de transporte por cable, dirigidas, fundamentalmente, al apoyo de las instalaciones con potencialidad turística y deportiva, y la ayuda a la infraestructura en estaciones para

mejorar sus equipos de remonte, actuaciones a las que se destinan 410.000.000 de pesetas.

La formulación del Plan Regional de Transportes concluye con la especificación de los estudios de planificación que han de elaborarse, así como los fondos destinados a la redacción de los proyectos de obra que el propio Plan incluye, cuantificándose en 750.000.000 de pesetas el volumen total de estos estudios.

Así, pues, éstas son, de forma resumida, las propuestas básicas de actuación que prevé el Plan Regional de Transportes de Castilla y León que hoy presento a Sus Señorías, y sin perjuicio de los datos complementarios que obran en su poder, en el que se contienen las líneas directrices de la actuación de la Junta de Castilla y León en materia de transporte regional.

Fijado a través del Plan propuesto el marco de actividad, interesa ahora detenernos en torno a las previsiones de su puesta en funcionamiento.

De este modo, y como ya adelantaba a Sus Señorías al inicio de mi exposición, la Consejería de Fomento ha buscado, en lo posible, ajustar o acomodar sus actuaciones en infraestructura del transporte durante el presente año de mil novecientos noventa y dos a las previsiones del propio Plan, aun cuando éste estuviera en fase de elaboración y redacción, con la intención de considerar mil novecientos noventa y dos como punto temporal inicial del Plan Regional de Transportes, aun admitiendo los necesarios ajustes que en la programación de la actividad de la Consejería trae consigo la puesta en marcha de un proyecto de este tipo.

Mil novecientos noventa y dos se convierte así en periodo transitorio de aplicación del Plan y es, además, punto de partida y avance de las previsiones para mil novecientos noventa y tres; si bien, como observarán Sus Señorías, las actuaciones constructivas —en la actualidad en proceso de adjudicación— se ajustan ya a las directrices del Plan, tanto en terminales de autobuses como en terminales de mercancías, y otras.

Este grado de ajuste es aún mayor en las previsiones contenidas en el anexo de inversiones del Programa 033 del Proyecto de Presupuestos para mil novecientos noventa y tres, recientemente presentado a esta Cámara, al entender que lo que podríamos calificar como labor de rodaje emprendida este año ha de consolidarse en mil novecientos noventa y tres.

En suma, y en grandes cifras, el Plan Regional de Transportes de Castilla y León prevé inversiones en infraestructura del transporte por un montante global cercano a los 15.000.000.000 de pesetas, a los que se añadirán 750.000.000 más en proyectos y estudios, así como dotaciones anuales por valor de 355.000.000 de

pesetas en las distintas líneas de ayuda al sector del transporte.

Así, pues, el Plan Regional de Transportes de Castilla y León constituye un proyecto ambicioso, dirigido a modernizar nuestra infraestructura del transporte al servicio del desarrollo regional, de las necesidades de comunicación de Castilla y León, y sobre todo al servicio de nuestros ciudadanos, lo que exigirá, de un lado, la activa participación de las Corporaciones Locales y su coordinación con la Administración Regional, así como —en segundo lugar— un importante esfuerzo financiero de la Comunidad Autónoma plasmado en sus presupuestos anuales, puesto que en último término su grado de cumplimiento y ritmo dependerá directamente de los medios que a él destinemos.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Se suspende la sesión por un espacio de diez minutos.

(Se suspendió la sesión siendo las once horas treinta y cinco minutos, reanudándose a las once horas cincuenta y cinco minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Se reanuda la sesión. Para la formulación de preguntas u observaciones, se va a proceder a la apertura de un turno de los distintos Portavoces.

Tiene, en primer lugar la palabra, el Procurador del Grupo Mixto, señor Aznar.

EL SEÑOR AZNAR FERNANDEZ: Gracias, señor Presidente. Señor Consejero. Como es de rigor, quiero comenzar mi intervención agradeciéndole su presencia hoy aquí y el documento resumen que nos ha facilitado, aunque bien sí debo decir que a mí personalmente, y me imagino que al resto de los Grupos, nos hubiera gustado tenerlo con un poco más de antelación y haberlo podido leer con mayor detenimiento.

No obstante, y al hilo de su intervención y de lo que en estos minutos hemos podido ver, yo creo que se puede hacer alguna consideración, de tipo general más que nada.

En definitiva, y ciñéndonos ya a lo que ha sido objeto de su comparecencia, que es la política de transportes que la Junta está diseñando para la Comunidad, yo creo que es inevitable decir que, tal como estaba en principio proyectado por ustedes, es decir, que en el año mil novecientos noventa y dos se pusiera en marcha el Plan de Transportes, yo creo que estamos ya con considerable retraso, tal como usted ha reconocido.

Esto, no obstante, no le quita ni valor al documento ni al Plan, simplemente, es la constatación de un hecho, y que, posiblemente, en ejercicios venideros habrá que hacer un esfuerzo para poder situarnos y recuperar el tiempo perdido.

Al hilo de su intervención, yo he sacado algunas notas que le voy a comentar muy brevemente.

Respecto a la cuestión de que no se priorizan en el Plan las inversiones, usted ha dado una serie de argumentos que, si bien pueden ser válidos, también es cierto que hay dificultades, como usted decía, en cuanto a encontrar la conjunción de intereses con las Corporaciones Locales; pero no es menos cierto que la Junta es la que, al tener que diseñar el Plan de Transportes para la Comunidad, debiera de ser la que marcara esas prioridades, para que luego los Ayuntamientos se pudieran ir adecuando, tanto en sus presupuestos como en sus proyectos, a esas priorizaciones hechas por la Junta.

Estoy de acuerdo, básicamente, con las propuestas organizativas que el Plan recoge, yo creo que son imprescindibles y que, por otra parte, pues, son las necesarias; no se puede inventar grandes cosas en esta materia.

No puedo decir lo mismo de las propuestas inversoras. Y es que, tal como usted nos ha expuesto el Plan, señor Consejero, al no haber plazos, por las razones que usted ha expresado –y no vamos a entrar ahora a ver si es bueno o malo, posible o imposible que se marquen esos plazos–, al no estar las inversiones presupuestadas como horizontes concretos, pues, yo creo que pierden un poco el valor y que adquieren simplemente un valor estimativo. Ha dicho usted que hay 1.200.000.000 para estaciones, 3.000.000.000 o cerca de 3.000 para terminales, 1.117.000.000 para refugios, etcétera. Repito que al no estar hecho un Plan con plazos establecidos, esto para mí adquiere un valor más que nada, pues, de orientación.

Hay, sí, que comentar algo respecto a una cuestión que el Plan plantea y que usted no ha dicho, y yo considero que aunque sea una cuestión secundaria tiene su importancia, y es la mejora de imagen que la Junta pretende una vez que comience a aplicar el Plan.

Esta mejora de imagen, con la que estamos de acuerdo básicamente, y sobre todo después de los acontecimientos que en otras Comunidades están ocurriendo –este año ha sido un año especialmente trágico en el transporte de viajeros–, yo creo que el que la Junta de Castilla y León intente conseguir esa mejora es bueno. Pero fíjese que hay detalles que, con todo y ser secundarios –y así se lo reconozco yo–, pues, dan una idea de nuestra situación en esta materia y en esta Región.

Si nosotros salimos de lo que son los límites estrictos de Castilla y León, cada equis kilómetros nos vamos encontrando en las carreteras con apeaderos, de los que usted se ha referido, que tienen ya o denotan ya una imagen concreta de esa Comunidad.

En nuestra Región, como usted conoce bien, lo que nos encontramos en las carreteras, normalmente, son casetos tercermundistas, que yo creo que pueden dar una imagen equivocada de lo que somos como Región, máxime cuando esta Región aspira a ser una gran Región turística, y que pueden dar esa mala imagen con solamente el hecho de pasar en torno a esos apeaderos. Yo creo que la Junta tiene posibilidades y que puede derrochar o no derrochar excesiva imaginación, buscando una fórmula –que las hay– de diseño, etcétera, en cuestiones tan pequeñas como es ésta de los apeaderos, repito, pero que son visibles desde todas partes, para empezar a crear esa buena imagen.

Respecto a la inspección, y con esto terminaría este capítulo de transporte de viajeros, yo creo que –y por los hechos luctuosos a los que me he referido anteriormente–, todo el esfuerzo que la Junta haga en este sentido va a ser apoyado por los Grupos de Oposición. Hemos estado, como dije antes, en un año especialmente trágico en el transporte de viajeros, y, por tanto, todo el esfuerzo que se haga en este sentido, desde luego, bienvenido sea.

En cuanto al transporte ferroviario, voy a hacer dos apuntes, dos o tres apuntes. Porque usted ha comenzado diciendo, en cuanto a este capítulo se refiere, poniendo de manifiesto las escasas facultades, competencias que la Junta tiene. Pero hay algo, que es la voluntad política, y que yo creo que se plasma en el documento de una forma un tanto fría.

La anterior Junta, la Junta que les precedió a ustedes, inició actuaciones, que fueron bien vistas, que fueron apoyadas por todos los Grupos de esta Cámara, en el sentido de potenciar las redes ferroviarias dentro de nuestra Comunidad. Fíjese que ustedes hablan en el Plan que nos presentan de intentar de conseguir la colaboración de RENFE y FEVE –me parece que dice textualmente–, para... me gustaría leersele: intentar conseguir la colaboración de RENFE y FEVE para optimizar los medios ferroviarios en nuestra Región. Fíjese que lo que hay que intentar conseguir es que tanto RENFE como FEVE deje de cerrar vías en nuestra Región. Por tanto, estas fórmulas que se emplean yo creo que deben ser mucho más taxativas y mucho más contundentes; especialmente, en la provincia de León y creo que en la de Zamora se han sufrido los cierres de determinadas líneas ferroviarias, que han causado yo creo que una gran preocupación social en nuestra Región. Por tanto, ahí debe haber una voluntad política expresada con una mayor contundencia a la hora de actuar la Junta de Castilla y León.

Por otra parte, yo creo que es interesante, y nada se ha dicho sobre ello, por tanto le pregunto a usted, saber si se van a continuar algunas líneas de actuación, algunas negociaciones que se comenzaron en otro tiempo, hace unos meses, hace... por la anterior Junta de Castilla y León, con FEVE, por ejemplo, en cuanto a la mejora de las estaciones de todo el trazado dentro de nuestra Comunidad, negociaciones que estaban muy avanzadas por parte de la Consejería de Fomento, incluso, también con RENFE.

Y respecto al ferrocarril, a la línea de Villablino-Cubillos, que próximamente, en unos años, revertirá a la Junta de Castilla y León, yo creo que todo lo que se haga para poner esa línea en funcionamiento, con los índices y con los márgenes de seguridad adecuados -y usted creo que la ha visitado recientemente-, puede ser interesante, no solamente para el aprovechamiento que en estos momentos tiene, sino para un futuro aprovechamiento turístico, puesto que está en una zona privilegiada y que creo que en estas Cortes, en otros momentos, se han presentado ya iniciativas en ese sentido.

Por tanto, estos aspectos, respecto al tráfico ferroviario o al transporte ferroviario, yo creo que serían de incidir más en ellos.

Nada que decir respecto al tráfico aéreo. Yo creo que en el Plan lo que se detalla, si realmente se puede llevar a efecto, puede situarnos en un nivel aceptable, respecto a este transporte. Pero sí habría que tener una mayor... un mayor cuidado con lo que es, hoy por hoy, nuestro único aeropuerto, que es el Valladolid, Villanueva, y la situación en que normalmente se encuentra este aeropuerto; es una situación para el viajero, fundamentalmente, tercermundista. Yo creo que aquí algo habría que decir y algo tendría que decir la Junta de Castilla y León.

Respecto a la puesta en funcionamiento del Plan. Bien, si puede usted precisar más de lo que ya ha dicho en relación con que en este año va a ser un año transitorio para el Plan, ¿cuándo cree usted que se puede empezar a poner en funcionamiento, ya, con cifras reales, con inversiones concretas?, pues, me gustaría que lo dijese. No obstante, hubiera sido de utilidad tener el Plan antes que los Presupuestos, puesto que -como usted sabe- el plazo de presentación de Enmiendas finalizó ayer, y, a la vista de este Plan y a la vista de las inversiones previstas, seguramente, muchos Procuradores y todos los Grupos hubiéramos podido tener mayores argumentos a la hora de realizar nuestras Enmiendas. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Aznar. Por Grupo Parlamentario de Centro Democrático y Social, tiene la palabra el señor Monforte.

EL SEÑOR MONFORTE CARRASCO: Gracias, señor Presidente. Y gracias, también, al señor Consejero por las explicaciones que nos ha dado sobre lo que se ha venido en denominar Plan Regional de Transportes.

Recordar al señor Consejero y a la Comisión que ya se anunciaba este Plan a finales del mes de junio; o sea, que hace cuatro meses y medio se estaba anunciando este Plan, y que, por tanto, ha pasado todo ese tiempo sin que los Procuradores de la oposición hayamos tenido conocimiento del mismo.

Por tanto, dos lamentos: lamentar, por una parte, el que no se nos haya entregado antes; y lamentar, también, por otra parte, el que no se nos haya dado una información previa a esta Comisión.

Yo creo que debe de ser obligación de todos los Procuradores y de todos los Grupos Políticos el convertir estas Comisiones en algo operativo, en algo realmente positivo para... tanto para el Gobierno como para los Grupos Políticos. Y así, si se nos hubiese dado una información más completa que la que viene en esta carpeta antes, los distintos Grupos Políticos, probablemente, pudiéramos haber aportado ideas sobre todo el tema del Plan Regional de Transportes. Ahora, nada más que podemos hacer comentarios generales, que, probablemente, no sirvan para nada.

No obstante, el CDS tiene una idea completamente distinta de lo que es un Plan de Transportes o de lo que es un Plan, en general. Yo considero, señor Consejero, que esto es, más bien, una declaración de intenciones, de buenas intenciones, un programa de actuaciones, que, prácticamente, están todas en el aire, más que un Plan. Un programa de actuaciones de que vamos a construir o renovar terminales de autobuses y mercancías y refugios de espera. Todo lo demás está muy en el aire; también la construcción de ese tipo de infraestructura.

Según nos ha comentado usted -o así lo he entendido yo-, se hace depender el que se haga una terminal de autobuses o una terminal de mercancías de un determinado Ayuntamiento o de un determinado Alcalde, perjudique o no al desarrollo del transporte regional. Se hace depender todo el tema de.. bueno, de RENFE... perdón, del transporte ferroviario o del transporte aéreo, de la Administración Central -que tiene razón, evidentemente, no puede ser de otra manera-, pero se hace depender de RENFE, de FEVE, de IBERIA, de AVIACO, etcétera, etcétera.

Yo creo, señor Consejero que, para presentar este Plan, previamente se tenía que haber hablado, negociado con la Administración Central y con las Administraciones Locales, y cerrar todos los temas que se pudieran hacer, contarnos eso, cómo le habían ido las

negociaciones, y después haber cerrado el Plan. Porque es muy probable que todo el Plan que usted ha presentado aquí, todo el... no Plan, el programa de buenas intenciones que usted ha presentado aquí, es muy probable que no se cumpla.

Por otra parte, nosotros entendemos, entendemos, señor Consejero -y no compartimos las opiniones que usted nos ha dado al respecto-, que en un Plan Regional de Transportes, en este caso, debe de haber temporalización de las inversiones, y, si no, no es un Plan, sigue siendo un programa de buenas intenciones.

Hemos mirado por encima el resumen que usted nos ha dado, y vemos con preocupación, vemos con preocupación que los datos sobre los que se elabora este programa de actuaciones o este Plan Regional de Transportes, cuando habla de camiones, cuando habla de líneas de autobuses, cuando habla de taxis, etcétera, etcétera, son datos de mil novecientos ochenta y seis; hace seis años. Es preocupante que el Plan se haya basado en esos datos, porque puede cometer graves equivocaciones.

Yo no sé si no le he entendido bien, pero no he oído hablar nada de temas muy importantes, porque, incluso, en una de las páginas se habla de que el 7 ó el 8% en el año ochenta y seis, el 7 u 8% de los núcleos de población de esta Comunidad están sin comunicar. Y no ha hablado nada de las líneas de débil tráfico o de las líneas deficitarias. No le he oído, tampoco, hablar nada, exactamente, de lo que me ha precedido... lo que ha dicho el Portavoz que me ha precedido con el uso de la palabra: en la mejora de imagen y en la mejora del transporte interurbano. Tampoco le he entendido nada en temas concretos, tan importantes, de los que usted hablaba cuando presentaba su programa de actuaciones en la Consejería de Fomento: de la depresión del ferrocarril en medio urbano.

Yo creo que un Plan ha de ser una cosa completamente distinta a la que usted nos ha venido a enseñar aquí hoy. Yo creo que debe de ser un Plan más imperativo, más imperativo, con todo el respeto a la autonomía de las Corporaciones Locales. Y ese Plan se debía haber hecho en coordinación con las Corporaciones Locales, en coordinación con la Administración Central y en coordinación con las empresas de las que depende el transporte en Castilla y León.

Por tanto, señor Consejero, en espera de que nos mande -y se lo ruego, por favor-, en espera de que nos mande una documentación más concreta, para que el CDS pueda hacer aportaciones a este Plan, considero, considero que lo que nos ha presentado no es un Plan Regional de Transportes.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Monforte.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Lorenzo.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Gracias, señor Presidente. Gracias, señor Consejero, por su comparecencia. Me va a permitir, señor Consejero, para sacar luego las conclusiones que se derivan de su comparecencia, que teorice un poco sobre el tema.

El transporte es un servicio que se halla íntimamente ligado con la mayoría de las actividades económicas en el suministro de materias primas, en la distribución de la producción, y en la tarea de asegurar la movilidad de todas las fuerzas productivas. Tiene, pues, como misión básica la de soporte de la actividad económica y de las relaciones sociales. Sin embargo, esta aducción elemental puede ser origen de importantes repercusiones en el orden práctico y en el orden político. En efecto, de ellas se deducen, en ellas se sintetizan tres funciones principales ligadas a un territorio concreto: primero, actuar como factor trascendente en el mantenimiento y desarrollo de la actividad económica; segundo, aprovechar la localización espacial del territorio como fuente de valor añadido, explotando lo que se podría llamar su renta de situación; y tercero, asegurar la relación entre el territorio y con el resto de la Comunidad.

Un Plan de Transporte debe ser, desde esta perspectiva, el resultado de una investigación sectorial sobre la información disponible, para alcanzar un conocimiento extensivo o intensivo de la problemática existente y la que pueda plantearse a medio y largo plazo, a partir del cual, y siempre en contacto con los distintos intereses afectados, se diseñan soluciones alternativas, que sean seleccionadas y priorizadas de acuerdo con la capacidad presupuestaria de los entes afectados y las posibilidades reglamentarias, conduciendo a un programa de actuación temporal, que, con el análisis de los recursos financieros necesarios y las fuentes de financiación posibles, más las directrices de carácter general, deducidas a todo el estudio, constituirá la política de transportes del Plan.

¿En qué marco, con qué límites debería haberse abordado el problema? Los estudios realizados y las experiencias contrastadas demuestran que un sistema nacional de transportes puede ser subdividido en sistemas, debidamente enlazados o integrados, pero con cierta individualidad o independencia, y con la máxima adaptación a las condiciones del territorio a que sirven. Quiere esto decir que el origen de la formulación de la política de transportes de Castilla y León debe localizarse en un análisis del subsistema de transporte, que constituye la oferta dentro de un territorio, sin dejar de lado en ningún momento el estudio de las relaciones con el ámbito espacial exterior.

Se trata, pues, de estudiar a fondo la demanda de transportes con origen y/o destino la Comunidad de Castilla y León, la oferta que la sirve y las relaciones entre una y otra, para detectar los desajustes en el momento del análisis y probables en el futuro, al horizonte que se... por supuesto, que se quiera hacer operativo el Plan.

El análisis de la demanda viene obligado por la necesidad de su conocimiento para alcanzar conclusiones efectivas sobre cualquier proyecto de inversión, que, en definitiva, junto con la reglamentación para ordenar el mercado, es el instrumento final mediante el que actúa la política de transportes para conseguir sus objetivos.

Pero la demanda de transporte no es una expresión aislada de la actividad económica, ni siquiera una expresión estadística, aunque relacionada con determinados factores. La demanda de transporte es una función de las actividades que la originan. El transporte es, por decirlo así, el ambiente mismo de toda la actividad económica de Castilla y León, pues la mayor parte de las actividades hacen uso de él.

El análisis de la demanda actual y pasada tiene, pues, por objeto no solamente proporcionar idea del volumen y de su distribución, sino que, relacionada con las actividades que la originan y con la oferta plurimodal del transporte que la sirve, ha de precisar el porqué de ese volumen, de esa distribución a la red de transportes.

Consecuentemente, el análisis conjunto de los vectores oferta y demanda, junto con los factores exógenos al sector transporte que actúan sobre él, es el que ha de permitir la elaboración de un diagnóstico, que es la base para formular una política concreta. El diagnóstico es, en definitiva, un inventario de los problemas existentes y de los probables en el horizonte del estudio lo más exhaustivo posible, complementando con una exposición rigurosa de su planteamiento y situación de las coordenadas técnicas y legales en que debe encajar cualquier pretensión de solución.

Para llegar a este punto, es preciso analizar la estructura socioeconómica de Castilla y León, la oferta y demanda de transporte, sus vinculaciones y desajustes. ¿Cuál debe ser el contenido de este análisis? El contenido y la atención de la investigación debe centrarse en dos fases: una expositiva, en la que se cuantifiquen los volúmenes y características de la oferta y de la demanda; y otra analítica, en la que se profundice en el grado de vinculación existente entre ambos vectores, deduciendo de los desajustes observados la problemática existente con la mayor desagregación posible. La conclusión ha de ser una relación de problemas inmediatos, planteados en sus justos términos, con precisión y rigor, incluso en sus componentes político-so-

ciales emanados de los distintos grupos afectados, que se constituya en punto de partida sólido para elaborar una política de transportes concreta.

Con objeto de que tal diagnóstico sea incontestable, asumido por todos los afectados y completo en la enumeración de problemas, es necesario que sea discutido con todos los grupos de interés, a través de los representantes significativos: organismos de la Administración, técnicos especialistas, empresas de transporte, trabajadores del sector, centros de producción importantes, usuarios, partidos políticos, etcétera.

Al mismo tiempo, para que la capacidad de análisis sea utilizada en todo su potencial, convendrá revisar los planes o actuaciones en marcha que modifiquen y resuelvan los problemas detectados.

Los problemas que sean inventariados y aceptados genéricamente con el planteamiento realizado no cabe duda que presionan con distinto grado de urgencia para la toma de decisión. En el nivel más inmediato se hallan aquellos cuyo simple enunciado basta para poner de manifiesto la solución y la necesidad de actuar. A plazos más largos, será necesario señalar prioridades para convertir los resultados de las investigaciones en un programa, o programas, operativos concretos.

Pero dentro del proceso de análisis, o como consecuencia del mismo, es posible abordar el planteamiento de alternativas en una tercera fase del conocimiento. Para ello han de efectuarse análisis monográficos de cada uno de los problemas inventariados en la etapa de diagnóstico. Tales estudios sobre temas concretos deben consistir en el planteamiento de diversas alternativas de solución, con su evaluación funcional, económica y social, desde el punto de vista de la Comunidad, proporcionando como resultado la formulación de una serie de propuestas concretas.

Para que las propuestas sean viables, antes, incluso, de fijar su correlación con los medios disponibles, parece aconsejable darlas a conocer y discutir las con los mismos representantes que hubieran intervenido en el diagnóstico... en la discusión del diagnóstico.

Alcanzado un acuerdo generalizado, se puede contrastar la inversión, las subvenciones y las modificaciones legales que el desarrollo de las propuestas conlleven con la capacidad presupuestaria de los distintos entes afectados y las posibilidades de modificar la normativa legal en aquellos aspectos que se estimen necesarios. Del imprescindible encaje entre estos dos componentes ha de resultar un programa de actuación en el tiempo, que, junto con las directrices generales de encuadre que emanen de los análisis de la demanda por ámbitos espaciales (urbana, interurbana, nacional o internacional), en viajeros y mercancías, para facilitar los criterios de solución de problemas planteados en el

futuro o no abordables en la actualidad, integrará la política de transporte del plan.

Pues, muy bien, señor Consejero, lo que usted hoy nos ha presentado aquí –que, por cierto, tengo que decirle que hoy se presenta como novedad un borrador que ha sido anteriormente presentado al Grupo Parlamentario del Partido Popular, con profusión de publicidad, que ha sido filtrado –al menos parcialmente– a los medios de comunicación, y que nosotros nos enteramos ahora, a iniciativa de un Grupo Parlamentario–, me gustaría preguntarle las siguientes cosas:

Primero. ¿Cuál ha sido la empresa adjudicataria y cuál ha sido el pliego de condiciones generales de la licitación de este plan, de este supuesto plan, y el pliego de condiciones administrativas particulares del mismo?

Segundo. Señor Consejero, lo que usted nos trae aquí no es más que una mera enumeración de políticas infraestructurales de dudosa, de dudosa... de dudoso encaje de prioridades, de dudosa fiabilidad. Poco dice... poco ha dicho... y del índice del estudio poco se puede deducir de la parte más importante del trabajo de esa Dirección General, que es en materia de ordenación e inspección. Probablemente, un poco también para curarse en salud, porque le recuerdo nuevamente, señor Consejero, que la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobada en el año mil novecientos ochenta y siete, establecía en una Disposición Adicional la progresiva sustitución de las líneas concesionales, y esta Comunidad Autónoma, en el año... en los albores del año mil novecientos noventa y tres, no ha hecho ni una sola, y hay ciento y pico expedientes acumulados; ni una sola; la peor, la peor de toda España. Quizá por eso no incida tanto en el tema básico del mismo.

Señor Consejero, para finalizar, quiero que me responda. A la luz del documento que usted nos ha presentado, a la luz de las palabras que hoy aquí ha vertido, este supuesto plan de transporte es un auténtico timo.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Lorenzo. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Fuentes.

EL SEÑOR FUENTES HERNANDEZ: Gracias, señor Presidente. Gracias, señor Consejero. El Partido Popular, por mediación de este Portavoz, le felicita sinceramente, y se reafirma, después de las intervenciones, en esa felicitación. Porque, sin duda ninguna, con independencia del mínimo retraso de lo que fue su compromiso con estas Cortes, un primer documento que comporta este Plan Regional de Transportes de Castilla y León, que es el primero de estas caracterís-

ticas que se trae a este foro, está claro que no es del gusto de la oposición porque no podía ser de otra manera, y porque, de alguna manera, ese documento tiene la suficiente contundencia en los planteamientos generales que plantea que, lógicamente, plantea la irritabilidad y, en muchos casos, la destemplanza.

Nosotros creemos que este plan tiene un planteamiento de futuro, que debe de contemplar también, nos imaginamos, en el documento base de este resumen de su exposición y del que se ha repartido (así lo queremos entender el Partido Popular), la inversa del planteamiento que la Oposición hace en sus intervenciones en este foro. Y es que la participación vendrá con el conocimiento de este documento, que es una apuesta ya inicial de la Junta a los sectores afectados, que aquí se han reflejado, que aquí se han detallado; y sin que suponga rectificación a nadie, de las intervenciones que he escuchado poco se han referido los Portavoces de la Oposición a lo que es la participación de las Corporaciones Locales afectadas en este importante documento.

A nosotros nos parece que diseña unas actuaciones flexibles, suficientemente estudiadas, para ser consensuada con los sectores afectados en una fase posterior, porque como método, a nosotros nos parece más operativo, más sincero, el ir con las cartas boca arriba que el peregrinar en una etapa inicial sobre lo que son las aspiraciones de la Junta en esta materia.

El Grupo Popular entiende, sin embargo, que es necesario –eso ya lo dijimos desde que estamos aquí participando en estas Cortes–, que es clave, que es decisivo, profundizar en los mecanismos de gestión, de mantenimiento, que sirvan para mejorar, en cooperación con las instituciones afectadas, en todo lo que son aspectos de planteamiento de áreas de descanso, de estaciones de autobuses, de refugios, de terminales de mercancías, etcétera.

Nosotros creemos que en esto hay que acentuar, en lo que son las iniciativas que diseña el plan, lo que es la cooperación, tanto en la puesta en marcha como en las iniciativas de petición, con las del mantenimiento y posterior gestión adecuada de los medios que la Comunidad favorece para que se instalen en el diseño global de este plan de estas Cortes.

Las previsiones a nosotros nos parecen que son objetivas y pragmáticas, lo suficientemente concretas, y, por tanto, sujetas en lo que son las consultas posteriores al enriquecimiento, a la variación o a la concreción en el sentido que se crea más pertinente y oportuno como consecuencia de esa participación.

Y, sin embargo, nosotros estamos en este momento, por razones más que lógicas, en una posición con relación a las reivindicaciones en ferrocarriles, en

aeropuertos, en todo lo que son sistemas generales que comportan en su mantenimiento, en su diseño y en su desarrollo total en el territorio una competencia de carácter estatal, nacional y de Gobierno Central, nosotros estamos por su posición, siempre manifestada en esta Cámara, de cooperación y de diálogo. Que eso no quiere decir que no se sea enérgico, y duro, y contundente. Pero en esta materia, cada vez más, nuestro Grupo está por esa posición.

Hace un planteamiento de futuro en todo lo que son comunicaciones por cable, porque puede ser la potenciación de zonas importantes en iniciativas alrededor de la nieve y en desarrollo turístico de esas bases para la proyección por cable, el transporte de estas estaciones de nieve. Y, por tanto, nosotros le animamos que en cooperación con la administración turística de nuestra Comunidad, en esta materia se haga una apuesta decidida, lo mismo que en la materia de aeropuertos, como impulso de futuro para las promociones que en esa iniciativa se contemplan, tanto de comunicación, en lo que se refiere a las estaciones de nieve, como a la comunicación exterior a través de los aeropuertos.

Por tanto, nosotros creemos que el plan protagoniza una iniciativa de moderación, de modernización, una iniciativa realista, una iniciativa que, querido Consejero, nosotros creemos que debe de mantener con toda su fuerza y con toda su energía, como corresponde a una persona comprometida en el Gobierno de esta Comunidad.

Y, por tanto, decirle que nuestro apoyo en este trabajo va a ser absolutamente de cooperación; también de crítica en los aspectos que nos parezcan que son convenientes al objeto de mejorar el documento. Y esperar que este documento, esta aprobación de este Plan de Transporte de Castilla y León sea un documento para la participación de los sectores afectados y que culmine en un documento final que sea decisivo para el desarrollo de las comunicaciones en Castilla y León.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Fuentes. Para contestar a las preguntas u observaciones realizadas por los Portavoces de los distintos Grupos Parlamentarios, tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero de Fomento.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Muchas gracias, señor Presidente. Contestando a lo manifestado por el representante del Grupo Mixto, efectivamente, nosotros consideramos que se priorizan las inversiones en grandes líneas, pero siempre estamos condicionados a que los propios Ayuntamientos después estén en condiciones de poder aportarnos los terrenos suficientes, que muchas veces, pues, hace que se retrase, por no estar

en las condiciones de calificación, etcétera, se tengan que retrasar muchas ejecuciones de proyectos de este tipo.

En cuanto a los plazos, habíamos pensado que, si bien se puede realizar en un horizonte de cinco a siete años, estimamos que no podíamos dejarlo cerrado; precisamente por esa y otras razones no podíamos dejarlo cerrado en un plazo muy determinado. Hemos entendido que se podría llevar a cabo, que se va a poder llevar a cabo entre cinco y siete años, en función de todos estos parámetros, y en función también de las disponibilidades presupuestarias.

Estoy de acuerdo con usted en que la imagen de los refugios que se han venido construyendo por la Junta a lo largo de estos años no es, posiblemente, la mejor para dar una idea de modernidad. Y, a este fin, ya hace meses que elaboramos un nuevo diseño de refugio de espera, que ya va a empezar a construirse en estos que se han adjudicado en el año noventa y dos.

Por tanto, habrá uno nuevo en el que a lo mejor, pues, acertaremos peor o mejor, pero, en cualquier caso, será distinto y dará una sensación diferente de lo que, efectivamente, parecía una caseta casi de una empresa de construcción en cualquier autovía de estas; no era la más adecuada, seguramente.

Hemos aumentado la inspección mucho en este año, seguramente por los datos que tenemos más del cincuenta por ciento en el número de inspecciones en mil novecientos noventa y dos, y seguirá incrementándose, incluso con parada de autobuses y de camiones ilegales que transportan carga ilegal o que transportan pasajeros, como ha ocurrido ya en Burgos y en alguna otra ciudad, donde hemos inmovilizado bastantes vehículos.

Nuestra voluntad política, en cuanto al transporte ferroviario, lo hemos venido diciendo, por "hache" y por "be", desde hace ya bastantes meses, siguiendo un poco la tónica de la Administración Central, que cada vez que anunciaba el cierre de algún Servicio nos hemos opuesto de todas las maneras posibles. Lo que ocurre es que con poco éxito, porque, por un lado, se nos decía que había que aportar subvenciones para mantener ese transporte abierto; cuando hemos hecho cuentas de algunos de... los mantenimientos de los Servicios de algunos de ellos nos dábamos cuenta de que suponía, pues, efectivamente, un volumen de recursos muy importante, del cual no disponíamos, porque hay que tener en cuenta que en Castilla y León, por ser la más extensa, la supresión era de bastantes servicios. No consiguió RENFE, después de las negociaciones de este verano, cerrar las líneas que pretendía cerrar, completas alguna de ellas; y sí se ha suprimido aquellos servicios donde el número de pasajeros era muy escaso.

No obstante, estamos considerando, ante la amenaza de nuevos cierres, estamos considerando medidas en cuanto a calibrar, según el número de pasajeros de algunos de los servicios que se pudieran suprimir, o que ya estén suprimidos, medidas alternativas. ¿Cuáles son estas medidas alternativas? Por un lado, exigir a la propia RENFE o al propio Ministerio que lo suplan... Primero, que no... si es posible, no se cierre ese servicio; y, segundo, que supla, de inmediato, con un transporte de pasajeros por carretera en aquellos puntos donde fuese necesario.

Y, en última instancia, como al final acaba ocurriendo, nos está ocurriendo ya este año, como la Administración y RENFE hace absolutamente oídos sordos a cualquier cuestión de éstas, acabamos poniendo el servicio nosotros, ampliando las líneas de transporte por autobús, porque RENFE no está dispuesta a reconsiderar, en ningún caso, aquellos servicios que les hemos propuesto mantener.

Estamos abiertos a que, incluso pagando alguna cantidad en algún punto concreto, subvencionando algún tipo de servicio, pudiéramos mantener alguno de éstos. Pero es cierto que si entramos en esa dinámica -y no queremos entrar en esa dinámica-, acabaremos pagando absolutamente todas las líneas de RENFE. Entonces, eso es un absurdo al que no estamos dispuestos a llegar, esta Junta, por lo menos, va a utilizar todo tipo de armas menos ésta. Porque si abrimos la espita de pagar subvenciones a RENFE, estaremos aceptando lo que tantas veces hemos denunciado: que el doble déficit que se nos trata de imponer por RENFE no lo tiene que asumir ninguna Comunidad. Y aquellas que lo asuman, pues, muy bien, pero, desde luego, Castilla y León no puede asumir, por un lado, en sus impuestos anuales el déficit de RENFE de 200 o 300.000.000.000, cada vez más; y, por el otro, el déficit que suponga cada línea en concreto, y que tengamos que subvencionar nosotros, porque si no nos la cierran. Eso es una dinámica muy peligrosa para esta Comunidad, que creo que no debería de aceptar en ningún caso, por lo menos esta Consejería no va a aceptar. Va a tratar de negociar todo lo posible, va a tratar de hacer cualquier medida que sirva para que continúen esos servicios, pero va a evitar por todos los medios subvencionar líneas deficitarias, porque esto es un inicio. No nos olvidemos de que aquí lo que RENFE pretende es mantener una serie de líneas interregionales básicas, y el resto ir cerrando progresivamente servicios. Y en Castilla y León, por su situación poblacional, nos va a tocar muchas, mucha supresión de servicios en el futuro. Si ahora empezamos pagando esto, vamos a acabar hipotecando gran parte de nuestro presupuesto para suplir todos esos servicios, y eso no lo puede aceptar esta Comunidad, por lo menos en este momento.

Eso sí, vamos a tratar de continuar con el ferrocarril Ponferrada-Villablino hasta su terminación, lo que son la mejora de instalaciones, la mejora de infraes-

tructura, donde ya hemos invertido 800.000.000, seguramente completarlo, el tramo que falta, serán aproximadamente otros 800, y tenemos previsto afrontar esa segunda fase en mil novecientos noventa y tres. Por dos razones que usted ha citado: primero, porque es importante para el transporte de mineral, del que está viviendo una gran comarca en León, no sólo de Ponferrada, en la zona de El Bierzo, sino también en la zona de Laciana, que están viviendo, en gran parte, de ese transporte de mineral, y que hay que mejorar ese transporte, sino también para aprovechamiento turístico de una zona que, si se mejora esa infraestructura, posiblemente, pueda ser aprovechada para aumentar el número de visitantes. Y, en ese sentido, vamos a tratar de completar la infraestructura viaria de ese ferrocarril. Cuando ese ferrocarril venga a manos de la Junta de Castilla y León, y revierta de nuevo, después de la concesión, hacia el año noventa y cuatro-noventa y cinco, trataremos de darle un mejor aprovechamiento turístico al que usted ha hecho mención.

En cuanto al aeropuerto de Villanubla, nosotros tenemos, dentro de las preferencias de mejora de infraestructura aeroportuaria, el aeropuerto de Villanubla en primer lugar, porque es el de mayor número de viajeros de toda la Comunidad. Este año calculamos, por los datos que nos ha dado el Director General del ente "Aeropuertos Españoles", que se llegara a unos doscientos mil pasajeros en mil novecientos noventa y dos. En mil novecientos noventa había cien mil, y en mil novecientos noventa y uno había ciento cincuenta mil.

Y, en ese sentido, ese incremento, que también ha notado la propia Administración Central, que es la competente en este tipo de obras, nos fue manifestado en una reciente reunión que mantuvo este Consejero con el Director General de Carreteras, con el Director General de Aeropuertos Españoles, donde recientemente, hace diez días escasamente, se le manifestó por este Consejero la necesidad de mejorar la terminal, porque no es normal que no quepan más de dos vuelos con sus pasajeros esperando, no quepan en esa terminal. Hay una incomodidad manifiesta, tanto en los mostradores de billetes como en la propia sala de espera y en la cafetería, y eso hay que arreglarlo.

Se nos ha dicho, o se nos ha prometido por parte del Director General, que si este año se incrementa el número de viajeros -como parece que se va a incrementar-, con ese mismo índice, con ese mismo porcentaje que en los años anteriores, no tendrá inconveniente en adelantar algunas inversiones para mil novecientos noventa y tres, para dar mayor comodidad al aeropuerto. Porque sí que es cierto que hasta ahora lo que tenía previsto para mil novecientos noventa y

tres son unas pequeñas obras de mejora en algunas casetas de alarma, y en la terminal, en el aparcamiento de vehículos y en alguna zona más, pero no en la propia terminal.

Por tanto, estamos en negociaciones. Hemos, incluso, ofrecido la posibilidad de colaborar presupuestariamente, pero, al contrario de lo que estimaba RENFE, el propio Director General nos manifestó expresamente que si era necesario hacer esa reforma para mejorar el servicio, lo iba a hacer sin que la Junta tuviese que aportar ningún dinero.

En cuanto al Plan, cuándo se inicia. El Plan hemos dicho que se inicia en mil novecientos noventa y dos, y se ha iniciado en mil novecientos noventa y dos con unas actuaciones muy concretas que hacen que, por ejemplo, en terminales de mercancías, para este año ya, estén tres a punto de adjudicarse, tres, que son tantas como las que se han venido haciendo en los últimos años. Por tanto, si bien el año pasado iniciamos con Ponferrada una terminal, este año ya vamos a iniciar tres, vamos a adjudicar tres: Burgos, Soria y Palencia, con una inversión de casi 1.000.000.000 de pesetas.

Es decir, vamos a iniciar la ejecución del Plan con cosas muy concretas, con obras muy concretas y que son absolutamente necesarias. Asimismo, vamos a hacer terminales de viajeros, aproximadamente por otros 500.000.000, en ejecución ya de esa primera parte del Plan. Por tanto, entendemos que el Plan existe; el Plan se está iniciando ya a ejecutar este año, y se va a continuar con las previsiones propuestas en el mismo en años sucesivos, y con las dotaciones presupuestarias, mirando siempre esa ejecución.

El Plan se aprobó, como ustedes saben, en la Junta de Gobierno en verano de este año, e, inmediatamente, se pidió por este Consejero la comparecencia ante esta Comisión. Otra cosa es que, por las diversas circunstancias de plazos, etcétera, se haya visto ahora; pero nosotros en septiembre ya presentamos una solicitud para comparecer en esta Comisión, que ha coincidido o hemos procurado que coincidiese, para no hacerlo duplicado, con la que había solicitado a este mismo fin el Centro Democrático y Social.

Cuando se presenta el Plan, entendemos nosotros que ha habido ya unas consultas con las asociaciones de profesionales afectados por las mismas, no así con todas las Corporaciones Locales que pudieran verse... que pueden verse afectadas y que están incluidas en este Plan, pero sí con algunas de las más importantes, y que nos denotan ya una trayectoria de lo que hay que hacer para futuras, y sobre todo para las demás poblaciones, porque las poblaciones de capitales de provin-

cia tienen una problemática y las poblaciones intermedias tienen otra problemática a este respecto. Y, en ese sentido, hemos procurado hablar con casi todos los alcaldes de las capitales de provincia y con muchos de poblaciones intermedias antes de hacer... de terminar el plan y de hacer sus conclusiones.

En cuanto a lo que ha comentado también el Portavoz del Centro Democrático y Social respecto al transporte deficitario, se prevé una cifra importante en subvenciones que incluyen ya esta línea de transporte deficitario, como no podía ser menos, en un momento en el que además se prevé una sucesiva y progresiva supresión de servicios por parte de RENFE.

Ya estamos poniendo en práctica en la provincia de León, y en alguna más, de acuerdo con los Ayuntamientos afectados, y a la vista del cierre de esos servicios con RENFE, la alternativa de darle servicio por autobús. Y, por supuesto, de dos formas: por medio del transporte deficitario, subvencionando el transporte deficitario; y, por otro lado, ampliando algunos de los servicios que ya se están realizando actualmente por empresas privadas en ciudades o pueblos cercanos.

A mí, cuando he oído la intervención del representante del Grupo Socialista, la verdad es que la primera parte me ha gustado, porque todo su contenido viene, más o menos, prácticamente está de acuerdo, en las grandes líneas, con el planteamiento general de nuestro Plan.

Es decir, ¿cómo se ha desarrollado este Plan? El estudio del marco socioeconómico de Castilla y León, los fines y objetivos de la política económica regional, que además están definidos en el Plan de Desarrollo Regional, los objetivos de una política de transporte en la Comunidad de acuerdo con los fines y objetivos de la política del desarrollo regional. Hemos analizado la situación actual de los transportes de Castilla y León, distinguiendo las propias competencias; hemos diagnosticado la situación actual; hemos hecho una actuación de propuestas, unas actuaciones propuestas muy concretas en inversiones, en subvenciones, en planes, estudios, etcétera; y hemos valorado económicamente el Plan. Son los siete puntos fundamentales a los que usted ha hecho mención en la filosofía introductoria de su exposición. Y, desde luego, creemos que la estructura del trabajo que se ha seguido para diseñar el Plan es, absolutamente, entendemos nosotros que perfecta, es como se diseña un plan habitual en estos casos. Es decir, no estamos inventando nada nuevo, es un diseño absolutamente técnico, hecho por una empresa consultora con un pliego de condiciones absolutamente aprobado y de acuerdo con la normativa vigente, y, desde luego, creemos que contempla absolutamente todas las circunstancias de la política económica actual de Castilla y León, lo que para nosotros es una garantía.

Es decir, la temática, el diseño del propio Plan, está perfectamente articulado. Consideramos que ha previsto cada una de las circunstancias en las que está actualmente la situación económica de Castilla y León. Y creemos que es un buen Plan. Entre otras cosas, creemos que es un buen Plan, por mucho que usted me quiera decir que es un timo. Yo comprendo que de cara a los medios de información públicos el calificarlo de timo es un buen titular. Pero lo que está claro es que es un plan que responde, concretamente, a unas necesidades muy concretas que tiene Castilla y León, a un programa muy concreto que tiene el Partido Popular y, desde luego, que responde taxativamente a la situación en la que está actualmente la Región y a las necesidades presupuestarias y posibilidades presupuestarias que tenemos. Desde luego, calificarlo como timo, aparte de que considero que es excesivamente grave y un poco temerario por su parte, yo creo que no es cierto; en absoluto es un timo. Porque, entre otras cosas, nadie hasta ahora había hecho un plan de este tipo; por tanto, ya que es un plan importante, ya que se necesitan hacer esas inversiones, ya que se ha hecho bien, entendemos, el plan y contando con las partes afectadas, hombre, creo que hay que darle bastante más confianza. Y que usted, lógicamente, no tiene porqué dársela, porque, como partido más importante de la oposición, pues está para oponerse. Pero, desde luego, tiene muchas partes importantes, constructivas, interesantes y que responde a unas necesidades muy puntuales de la Región; que se va a cumplir, que se está cumpliendo ya en este año, y no le quepa duda de que no hay, en absoluto, en su contenido -muy al contrario-, ningún tipo de timo para nadie.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Tras la contestación del señor Consejero vamos a abrir un turno de réplica. En primer lugar, tiene la palabra el Portavoz del Grupo Mixto, señor Aznar.

EL SEÑOR AZNAR FERNANDEZ: Gracias, señor Presidente. Señor Consejero, le agradezco la contestación extensa que me ha hecho, que ha hecho a las cuestiones que se habían planteado. Únicamente me voy a referir al tema de la inspección. Yo creo que podría ser de utilidad en un futuro que periódicamente se informase a estas Cortes, incluso podemos solicitarlo los Grupos, que se hicieran o que se diera cuenta de los expedientes de inspección que se vayan levantando. Esta yo creo que es una preocupación que hoy hay en nuestra sociedad, que es un tema que ha estado muy de actualidad, y, por tanto, sí, tal como usted dice, y, por supuesto, así le debemos creer, que se ha reforzado la acción de la inspección, pues yo creo que el que sepa-

mos o que la sociedad sepa a través nuestro los resultados de ese aumento y de ese esfuerzo de la inspección será bueno.

Y ya para terminar, a modo de conclusión, alusión a algo que ha dicho el Portavoz del Grupo Popular desde la más absoluta serenidad, templanza y, si me apura un poco, castidad. Yo le voy a decir que tampoco debemos obsesionarnos unos y otros en que el Gobierno hace las cosas bien y la oposición se opone por oponerse y porque es su papel. Yo de aquí saco una idea de oposición constructiva en lo que he oído a todos los Grupos, y me preocuparía, y creo que al Consejero le preocupará y lo debiera tomar en serio, tres cuestiones en las que hemos coincidido los tres Portavoces que no sustentamos al Gobierno, yo no sé si con mayor o menor razón por nuestra parte, pero que, efectivamente, y al haber coincidencia, debieran ser tenidas en cuenta. Y éstas son: el hacer hincapié en las prioridades que el plan debe establecer; la temporalización -palabra muy mal dicha, pero que ya está casi casi admitida por el uso que le damos a diestro y siniestro- y la contundencia en algunas de las actuaciones que este plan suyo prevé y, en concreto, con relación, sobre todo, a RENFE y a FEVE. Yo creo que estas tres coincidencias, que al menos yo he detectado en todas las intervenciones, deben ser objeto de reflexión por parte de la Consejería y, sin duda alguna, podrá mejorarse este plan que hoy se nos ha presentado aquí.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Aznar. Para consumir su turno de réplica, tiene la palabra el Portavoz del Grupo de Centro Democrático y Social, señor Monforte.

EL SEÑOR MONFORTE CARRASCO: Sí. Gracias, señor Presidente. Y para que no se moleste el Grupo que sustenta al Gobierno, he de decir que, en principio, yo reconozco, reconozco como positivo el hecho de que se haya traído aquí un documento, que se haya traído aquí un documento, porque antes no se había presentado un documento de este tipo, de estas características; si bien es cierto que ha habido otros estudios y otra serie de documentos hechos por otros gobiernos en esta Comunidad Autónoma, para programar, me parece que era, estaciones de autobuses, programa de actuaciones de autobuses y otro tipo de documentos para la mejora del transporte en Castilla y León. Y la oposición no se opone, como decía antes el Portavoz del Grupo Mixto, no se opone así por las buenas; se opone porque, escuchando al Consejero, ha llegado a una serie de conclusiones. Y ha llegado a una serie de conclusiones que en el caso del CDS, y lo volvemos a repetir, es que no vemos el Plan Regional de Transporte por ninguna parte, y hemos dado antes

las explicaciones de la temporalización, de la coordinación con las distintas administraciones, tanto central como local, etcétera, etcétera.

Y hay un tema que también nos preocupa mucho en ese sentido, porque todo ello va a conllevar a que no se estén coordinando o no se coordinen mejor de lo que se está haciendo ahora los distintos sistemas de transporte, los sistema de transporte por carretera y por ferrocarril. Por tanto, para elaborar este plan seriamente, concienzudamente, entendemos que se debía de haber hablado previamente con RENFE. Y comprendo y sé, porque lo he vivido en mis propias carnes, las dificultades que usted tiene a la hora de hablar con RENFE, con FEVE, etcétera, etcétera; pero es que hay que hacer un esfuerzo en ese tema, porque, si no hacemos ese esfuerzo, esfuerzo de diálogo, no un esfuerzo económico, que comparto en parte las ideas que usted ha manifestado aquí de no empeñar a la Comunidad Autónoma porque a RENFE o a FEVE le dé la gana. Pero hay que hacer ese esfuerzo, porque es que, si no, estamos haciendo un pan como unas tortas, no estamos haciendo realmente nada por mejorar el sistema de transportes en Castilla y León.

No se puede, desde nuestro punto de vista, señor Consejero, actuar tanto a la demanda. Habrá que marcar unas prioridades, que vendrán condicionadas en muchos casos por la puesta a disposición del suelo en algunas capitales de provincia o pueblos; pero habrá que actuar con prioridades, porque no es lo mismo la necesidad que tiene Segovia -y eso usted lo sabe muy bien- en dotarse de una nueva estación de autobuses, que la necesidad que tiene, por decir un ejemplo, mi pueblo, Candeleda, indudablemente; tiene mucha más necesidad Segovia, porque tiene mayor número de viajeros. Y, por tanto, es necesario que la Administración Autonómica haga un especial esfuerzo o hincapié a la hora de realizar unas estaciones de autobuses u otras.

Y, finalmente, pues decir que yo creo que no se contemplan una serie de importantes objetivos, de los que usted habló, bien a instancia propia, bien a instancia de preguntas que le hicieron en su momento algunos grupos políticos aquí representados. Pues, no se ha hablado de objetivos políticos importantes, como eran la depresión del ferrocarril, de la que ya le he hecho mención en mi anterior intervención; no se hablaba de un tema importante también, y era de la coordinación y mejora de los transportes urbanos y la colaboración entre las capitales de provincia o ciudades importantes y anejos de población, etcétera, etcétera, y eso no lo contempla este programa de actuaciones.

Por tanto, bueno, pues, seguimos en nuestra tesis de, en principio, no considerar esto como un Plan Regional de Transportes, por los razonamientos que ya le hemos dado, tanto ahora como en mi anterior intervención.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Monforte. Para consumir su turno de réplica, tiene la palabra el señor Lorenzo.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Gracias, señor Presidente. Evidentemente, señor Consejero, la intervención que hice básicamente refleja el espíritu que cualquier plan de transportes debe tener, en el que cualquier transporte debe haber para poder ser formulado adecuadamente y cuyos resultados sean comúnmente aceptados. Esos son los principios que he leído en numerosos, en numerosos planes de transportes de España, en numerosos, y en uno italiano, y en uno italiano.

Y le digo esto, porque yo creo que ha sido... ha habido un error genérico que a mí me resulta preocupante. Esta Comunidad Autónoma, en el año mil novecientos ochenta y cuatro, ochenta y cinco, tuvo un plan director de transportes mucho más completo que éste, mucho más completo que éste. Revise su hemeroteca. La Junta de Castilla y León aprobó, debatió con los sectores, se hicieron unas jornadas impresionantes en la ciudad de León, donde participaban todos los sectores, y se crearon comisiones de estudio al respecto y se trabajó durante una serie de años hasta que, por la razón que sea, la Junta lo desestimó; en mala hora, en mala hora, porque luego la verdad es que la política de transportes en esta Comunidad Autónoma adolece de continuidad y de falta de objetivos, por lo menos hasta el momento, por lo menos hasta el momento. Entonces, hay un plan director de transportes aprobado creo que en mil novecientos ochenta y cinco, creo que en mil novecientos ochenta y cinco; está en la biblioteca de su Dirección General y son decenas, decenas de tomos.

Y cuando hacía la formulación teórica del principio, que está entresacado de numerosos estudios y numerosos planes de transporte y que usted coincide que debe ser así, sin embargo, lo que concluye luego el plan este, por lo menos a nivel teórico, de lo que ustedes dicen aquí, es absolutamente un fiasco. Cuando digo timo, digo timo en sentido político, por supuesto, no quiero ser temerario respecto...; timo en sentido político.

Y voy a leer página veintinueve del resumen que nos entrega. Actuaciones en.... Actuaciones, ya no vamos a considerar acciones teóricas; actuaciones. ¿Qué piensan hacer ustedes conforme a este plan en materia de transporte de viajeros por carretera? Recuerdo a Sus Señorías que la Comunidad Autónoma tiene competencia exclusiva, competencia exclusiva, ahí ya no puede hablar de que depende de RENFE, no de RENFE, de Aviaco, no Aviaco; competencia exclusiva. Y dice el estudio -que, por cierto, no me ha dicho quiénes

son los redactores y cuánto ha costado-, dice el estudio (leo textual, señor Consejero):

"Reforzar el papel de la Administración ejerciendo las funciones de planificación, coordinación y control". Muy bonito.

Segundo. "Continuar la política de ayudas al transporte rural deficitario y a comarcas con transporte deficitario por problemas de accesibilidad. Como principio general, se recomienda profundizar en la línea de actuación emprendida desarrollando programas similares en las áreas, comarcas o territorios donde se identifiquen desequilibrios y distorsiones del mercado".

¿Qué plan, que ha costado un montón de millones de pesetas, que se intenta vender a la opinión pública como plan de transporte, no tiene identificados los pueblos, las comarcas y las necesidades en el momento de aprobación del plan? Qué pasa, ¿que esto es una carta de intenciones para luego hacer lo otro? Eso no es un plan. Eso es una carta de intenciones. Un plan tiene que tener contemplado ya en qué comarcas, en qué pueblos, en qué zonas hay que implantar los servicios y a qué coste. Y, si no, no es un plan; es una carta de intenciones muy bonita, en la que estamos todos de acuerdo, pero no es un plan; llámelo de otra forma, señor Consejero, pero no un plan.

Sigo. El apartado este dice cuatro cosas. Esta es la segunda. Por tanto, esto es declaración de intenciones que no puede consentirse que se contemple en un plan, salvo que el pliego de condiciones esté mal hecho o salvo que la consultora lo haya hecho mal.

Tercero. "Realización de una investigación específica -haremos una investigación específica, después- que analice el sistema de concesiones actuales y diseñe las mejoras y modificaciones que habría que introducir para optimizar su eficacia".

¿Un plan que se remite a hacer estudios posteriores para intentar hacer mejoras y modificaciones de las líneas que son titularidad de la Comunidad Autónoma? Eso no es un plan; eso es una declaración de objetivos en un programa electoral o en un programa de gobierno, pero no es un plan. El plan tenía que decir: sobre estas ciento cincuenta concesiones de las que es titular la Comunidad Autónoma se va a hacer esto, esto y esto. Y, si no, no es un plan, es una declaración de intenciones. Y eso este Procurador, que también ha sido Consejero de Transportes, lo ha visto formulado en numerosos planes de otras Comunidades Autónomas.

Y luego ya viene el cuarto apartado, que es a lo que yo iba en mi primera intervención. Dice, sí, hay que construir numerosas estaciones de autobuses, termi-

nales de mercancías... No sé si los criterios que ha llevado la consultora -tengo que pensar que sí, tengo que pensar que ha sido gente técnicamente competente para ello, al menos en esto- lo ubican en poblaciones cuyo estudio de oferta y demanda de transporte lo hagan, lo adecúen. Alguna cosa que llama aquí, y no voy a citar nombres, me llama poderosamente la atención. Como esto va a dar mucho de sí, señor Consejero, ya tendremos ocasión de eso.

En lo único que profundizan un poco más, en decir: en tal pueblo habrá una terminal o una estación. Pero en la parte más importante que tiene que hacer el plan, en la competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma (he puesto el ejemplo este, porque no he tenido tiempo de leer más), en lo que es competencia de la Comunidad Autónoma, declaración de intenciones. Señor Consejero, esto no es un Plan, esto no es un Plan. Y, por eso, en mi primera intervención decía cuáles eran los requisitos para elaborar un Plan. Y esto no... vamos, en mi vida he visto una cosa mucho menos desarrollada, de cara a lo que tiene que ser la formulación de una política de transportes.

Y, claro, luego ya, las conclusiones, cuando te vas al apartado, así, visto así por encima, del tema económico, dice: "Para transporte rural -dice-, 120.000.000 todos los años". Ahí va, 120.000.000 todos los años. ¿Por qué 120.000.000 y no 240.000.000? 120.000.000 porque, claro, no saben qué poner, porque no saben cuáles son las necesidades en este momento, en esta Comunidad Autónoma. Y yo sí que le garantizo, señor Consejero, que las necesidades de esta Comunidad Autónoma no son 120.000.000, son muchos más; es mucho más, y usted lo sabe. Porque hay cientos de poblaciones, sobre todo en los bordes de la Comunidad Autónoma, que no tienen estos momentos ningún servicio público de transporte, que eso es competencia de usted el dársela, porque lo dice la Constitución y el Estatuto de Autonomía; competencia de usted el dársela.

Por tanto, señor Consejero, yo no digo que lo que vaya a presentar la consultora esta no esté bien. Yo creo que tendrá su utilidad y, evidentemente, pues, en la parte que sea útil, pues, yo le aconsejo que la siga, y contará con todo el apoyo, vamos, enfervorecido de la oposición. Pero le garantizo, señor Consejero -y si usted se pone la mano en el corazón-, que esto no es un Plan. A lo mejor, ustedes diseñaron mal el pliego de condiciones, y, entonces, la culpa sería de ustedes, o, a lo mejor, la consultora no ha respondido a las expectativas que la sociedad española... la sociedad castellano-leonesa esperaba de ellos.

En cualquier caso, hay un hecho que es básico, y lo decía en mi primera intervención -y se lo digo porque eso es comúnmente aceptado por todo... en la forma-

ción de cualquier plan (de vivienda, de carreteras, de transporte, de lo que usted quiera hacer)-: un Plan que no ha sido debatido socialmente, socialmente... Y usted tiene un instrumento bueno para ello, que es el Consejo Regional de Transporte, que todavía no lo ha reunido, y lleva usted un montón de tiempo ya de Consejero. El Consejo Regional de Transporte, o cualquier otra fórmula de representación que usted diseñe; tiene que debatirse allí, para que los empresarios, los trabajadores, los concesionarios de líneas regulares, las Administraciones (la del Estado, la RENFE, la FEVE, las Administraciones Locales), las empresas de transporte, todo el mundo participe y formule sus objeciones y sus inquietudes. Si no es así, será un diseño, un documento de trabajo interno de su Consejería, de su Administración, legítimo, perfecto, que yo le aconsejo que lo tenga; pero no le llame Plan, llámelo otra cosa; llámelo "programación de la Consejería de Fomento, bajo el mandato del señor Merino, durante el tiempo tal a tal". Perfecto. No le llame un Plan, porque está confundiendo a la opinión pública. Está confundiendo a la opinión pública si a esto que ustedes presentan en estos momentos aquí, resumidamente, es un Plan; porque eso usted y yo sabemos que no es un Plan.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Lorenzo. Para un turno de réplica, tiene la palabra el Portavoz del Grupo Popular, señor Fuentes.

EL SEÑOR FUENTES HERNANDEZ: La verdad es que, después de la intervención del... de la primera intervención del Grupo Mixto, el Portavoz del Partido Popular estaba absolutamente de acuerdo en lo que eran objetivos globales de todos los Grupos aquí presentes, según él decía: de prioridades, de temporalización y contundencia. Y, por tanto, en línea con esa intervención y con la propia del CDS, la posición del Portavoz del Partido Popular estaba posicionándose en el sentido de hacer de este documento un documento de encuentro y de trabajo en común con relación a los transportes en Castilla y León.

El Portavoz del Partido Socialista nuevamente nos sorprende con sus genialidades al dictado. Y yo le felicito, señor Consejero, porque usted no ha hecho un Plan dirigista, no ha hecho un Plan teórico, no ha hecho un Plan caprichoso, a lo AVE, y, por tanto, se mueve en la realidad de Castilla y León.

Yo... Me sorprende, porque conozco la ejecutoria profesional y de Consejero del Portavoz del PSOE, en su etapa de Gobierno, en la que yo tuve el honor de ser oposición con él, y siempre las participaciones de esa oposición se movían, incluso desde el documento que él hizo de análisis de las transferencias y de participación con relación a ellas, de lo que podría ser el futuro de esta Comunidad, en una línea que no es, ni mucho

menos, ni se asemeja a la que en este momento, por razones me imagino que estrictamente de posicionamiento político, y no digo ya electorales, porque -según ellos- van a ser mucho más dilatadas en el tiempo, las actuaciones -que yo iba a decir un taco muy duro en este momento, pero lo voy a retirar antes de pronunciarle- del señor Portavoz del Partido Socialista.

Por tanto, Consejero, nosotros creemos que las acciones del noventa y dos y noventa y tres se diseñan de acuerdo con este Plan. Insistimos nosotros en la misma línea de que logre en el mismo la máxima cooperación y participación; utilizando una palabra muy castellana: no se deje "enredar" por demagogias o por deseos de cooperación y participación en estructuras del Estado en ferrocarriles de esta Castilla y León, tan masacrada por la política del Gobierno del PSOE en el Estado; y sin participación de nadie, porque todo el mundo nos enteramos, habitualmente, hasta los medios de comunicación, o por la televisión o por los medios estatales de comunicación, tan hábilmente manejado en esta década, que algunos llaman "prodigiosa".

Nosotros queremos y pedimos la máxima unanimidad de los Grupos en lo que es un objetivo claro, en este momento, de inspección, unida al asesoramiento. Nosotros queremos que este Plan también sea más imperativo en lo que son nuestros objetivos, los de la Comunidad de Castilla y León -no los de ningún Grupo Político-, pero planteados de forma realista, porque la situación es realista, no como se nos quiere pintar, en forma demagógica, o de color de rosa, o de color de otro tono más intenso, ¿eh? Nuestra posición es realista y pragmática, que responde a una necesidad grave de Castilla y León en lo que son servicios básicos.

Y, por tanto, este documento, para nosotros, diseñado con estas características, es un documento totalmente fiable para la sociedad de Castilla y León, que es a la que se dirige.

Y, para que sea una realidad este Plan, nosotros le prestamos, no ciegamente, sino de manera reflexiva, toda la colaboración del Grupo Parlamentario Popular, y con satisfacción, no con violencia personal, ni de cambio de criterio; con satisfacción, porque creemos que esto es un documento importante. Que, eso sí, deben de conocer, sí, en el momento y en la participación que se estime por adecuada, y operativa, y práctica, dentro del Consejo Regional de Transportes, los sectores implicados en este diseño de futuro, que usted marca un horizonte -según me ha parecido recoger de sus palabras- de cinco a siete años, y al que a nosotros nos parecería que, si es posible, con la eficacia de este Gobierno y con los medios complementarios que se puedan incrementar, que el horizonte de estos objetivos se fuere acortando al máximo, porque la realidad de las necesidades básicas de infraestructura y de trans-

portes de esta Comunidad es tan angustiosa que exige de todos un sacrificio.

Este Portavoz, como siempre, en sus intervenciones mantiene la cooperación y el apoyo al Gobierno -como no podía ser de otra manera- y el brazo abierto y la mano extendida a los miembros y Portavoces de los demás partidos que han intervenido en esta sesión, para los cuales mi respeto, como siempre, es máximo. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Fuentes. Para un turno de dúplica, y así contestar a los Portavoces de los distintos Grupos Parlamentarios, tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero de Fomento.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Muchas gracias, señor Presidente. Quiero agradecer al Portavoz del Grupo Popular la manifestación que ha hecho, en consonancia con lo manifestado, también, por el Grupo Mixto, incluso en algún punto con el CDS, respecto a los puntos concretos de este Plan, y que se han resúmid, efectivamente, en una mayor labor inspectora, en unas prioridades, que creo que están contenidas en el Plan, en una temporalización, que he explicado por qué no se ha querido concretar exactamente esa temporalización, y en una contundencia en las actuaciones, sobre todo con RENFE. Y en eso lo uno con lo que ha manifestado el Grupo del CDS.

Mire usted, yo he hablado con RENFE me parece que son seis veces, con FEVE creo que son siete, y siempre para evitar supresión de servicios, porque, en un primer momento, con FEVE se hizo la política de hechos consumados de suprimir el ferrocarril de vía estrecha sin avisar a nadie, se suprimió, y luego, cuando vinieron las protestas, es cuando nos reunieron. Nos han hecho un estudio que yo creo que va a servir para poco, porque la intención de FEVE no es, precisamente, la de reabrir.

Se quiere trasladar, por alguna de las partes implicadas en el asunto, entre otras, pues, los propios sindicatos, las competencias de ese ferrocarril a la Junta de Castilla y León, por aquello de que, a lo mejor, es la única posibilidad de que siga abierto. Las Diputaciones tampoco están muy por la labor de participar económicamente. Aunque todos hemos manifestado que queremos hacerlo, cuando sabemos las cifras de que se está hablando, teniendo en cuenta que es un ferrocarril que, desde hace seis o siete años, FEVE no ha metido un duro en la infraestructura viaria, en el mantenimiento, obviamente, estamos hablando de varios miles de millones de pesetas, que ninguna Administración, ni ésta, ni las Diputaciones, van a poder afrontar.

Por tanto, o FEVE lo hace, que es una de las condiciones que hemos puesto, o, de lo contrario, no se va a poder poner en marcha ese ferrocarril. Porque no era intención de FEVE el mantenerlo abierto, teniendo en cuenta que en los últimos años no ha metido un duro, prácticamente, en infraestructura de las propias vías.

Por tanto, eso está a la espera de que tengamos alguna reunión más, donde se van a concretar ya mucho más las cosas y se va a denunciar ese tema mucho más contundentemente. Porque la intención aquí, tanto en RENFE como en FEVE, ha sido ésa: no invertir en infraestructura, se va abandonando la vía, y un buen día se dice: "Como corre peligro la seguridad de los viajeros, hay que cerrar". Esa es la política que se está siguiendo, y así hay que decirlo.

Las prioridades ya he manifestado que están marcadas, porque se han evaluado de acuerdo con los tráfico de vehículos, con los números de pasajeros, con el tonelaje transportado. Por tanto, cuando se dice: "Se va a hacer una terminal de autobuses en Segovia", es porque en Segovia no hay esa terminal de autobuses, es insuficiente, y sí la hay en otras, o al contrario. Y lo mismo pasa en mercancías. Es decir, como estamos tan mal infraestructuras de estas características, todo lo que se haga, seguro que se necesita. Ahora mismo, salvo en terminales de viajeros, que tienen las grandes ciudades -no todas las capitales, pero prácticamente todas, de una manera u otra, lo tienen-, no hay nada más. Hay algunas terminales, hay algunas de viajeros, hay alguna terminal de mercancías -muy pocas-, pero prácticamente no hay nada en toda la Región. Por tanto, esas prioridades eran fáciles de realizar en cualquier trabajo de este tipo, porque todas las capitales, la mayoría, necesitan una terminal de mercancías; y gran parte de las ciudades intermedias necesitan una terminal de viajeros o, incluso, algunas de ellas, de mercancías.

Es decir, las prioridades no era difícil, y se han marcado en función de todos esos parámetros. Yo creo que, en este momento, están claramente marcadas para ejecutarse en los próximos años, y se va a hacer.

No se habla en ello de la supresión del ferrocarril, porque, obviamente... perdón, del soterramiento del ferrocarril, porque, obviamente, es una competencia que entendemos que corresponde a RENFE, porque, además, los presupuestos para soterrar el ferrocarril son tan altos que esta Comunidad no podría afrontarlos. Pero el ejemplo de Palencia está ahí; es decir, en Palencia existía un ofrecimiento por parte del actual Alcalde de enterrar el ferrocarril. El Ministerio ya le ha dicho claramente que no se lo va a hacer, porque no tiene dinero para hacerlo, porque es un coste tremendo, y, lógicamente, es competente la RENFE o el Ministerio; no lo va a hacer la Junta de Castilla y León también.

Obviamente, en ese caso no podemos estar de acuerdo. La RENFE debería de tener una política mucho más coherente, a través del propio Ministerio, en cuanto a supresión de pasos a nivel; que ya, en su día, hizo un acuerdo con esta Comunidad para llevarlo a cabo y, sin embargo, lo ha incumplido sistemáticamente en los últimos años. Debería de tener una política clara de soterramiento del ferrocarril en las grandes ciudades. Tampoco lo tiene previsto, ni en Palencia, ni en Valladolid, que son las que más incidencia tienen en este momento, pero que hay otras ciudades que también lo tienen. Y a nosotros nos gustaría que lo tuviese.

Yo, cuando oigo al Portavoz del Grupo Socialista, pues, claro, como ya está uno acostumbrado después de diez años, pues, tampoco nos pilla de sorpresa; pero ustedes han hecho todo tipo de planes grandiosos en este país, y siempre estamos con los planes grandiosos: el plan dieciocho mil, el plan de empleo rural, el plan ochocientos mil, pero al final nunca se cumplen. Entonces, ustedes hicieron efectivamente aquí un plan, que discutieron en comisiones, que tal, pero nunca se llegó a aprobar, ni se ha puesto en práctica, ni se ha puesto en práctica; ningún gobierno del Partido Socialista lo aprobó. Por tanto, bueno, pues, sí, hubo un plan teórico... unos estudios, más que un plan, sobre un plan director, pero no diga usted que hubo un plan; el plan es el que se cumple porque se ha aprobado antes, porque hay unas líneas maestras y se lleva a cabo; malo o bueno, el que sea, pero hay un plan. Y en ese momento yo creo que ustedes... en aquel momento lo único que hubo fueron unos estudios, que, efectivamente, ocupan unos tomos muy grandes, pero que nunca se llegó a aprobar y nunca se llegó a cumplir.

Yo creo que hablar de concreciones en el transporte deficitario, como usted dice, pues eso es muy difícil de hacer en cualquier plan. Le pueden decir cómo está en este momento la Comunidad en cuanto a transporte deficitario y que se está cubriendo, pero lo que no se puede decir es lo que va a pasar en transporte deficitario dentro de cuatro años o dentro de cinco; para eso están anualmente las partidas presupuestarias, para prever las posibles carencias que vayan surgiendo en eso, y de acuerdo con cada ayuntamiento se van resolviendo, como está ocurriendo ahora. Por tanto, la partida..., lo importante es que exista la partida en el Presupuesto. El Plan prevé hacer estudios que serán necesarios para irse adaptando a esas necesidades, y no sólo en transporte deficitario, también en otras cuestiones del propio Plan, porque es un Plan flexible, como bien ha dicho el Portavoz del Grupo Popular. Un plan no puede elaborarse durante muchos meses, que es lo que usted me decía, un plan en el que intervengan todo los colectivos habidos y por haber. Si se quiere ser pragmáticos, si queremos ser ágiles, pues, entonces hay que hacerlo en pocos meses, y en esos pocos meses

tienen que intervenir los que han intervenido en este Plan, las partes afectadas: las empresas del sector, que son las que han dado su opinión, algunos ayuntamientos importantes y otros intermedios, que para nosotros era sintomático, porque es una encuesta que sirve para modelo del resto de ayuntamientos, porque los grandes tienen una problemática muy parecida y los intermedios también. Por tanto, entendemos que han intervenido todos los sectores que deberían de intervenir en este caso.

El Consejo Regional de Transportes se reunirá en diciembre, y si no se ha reunido antes ha sido porque se ha recurrido su composición por alguna de las partes y esos recursos usted sabe que no se resuelven de la noche a la mañana; pero creo que vamos a poder reunirlos en diciembre, porque los recursos estarán resueltos para entonces.

Entonces, yo creo que este Plan es un Plan, dentro de lo posible en esta Comunidad, un Plan bueno, un Plan perfeccionable, perfectible, como todos los planes de este tipo; no es el mejor, pero seguramente -y he visto otros planes de otras Comunidades- no es tampoco el peor; es un buen Plan para nosotros. Para nuestras necesidades, para nuestra situación actual como Comunidad, creo que responde bastante bien a lo que precisa esta Comunidad. Y, desde luego, yo vuelvo a reiterarle: los planes grandilocuentes en Castilla y León sirven de poco, porque al final, esos planes en los que no hacemos más que reunir comisiones de trabajo y tal, eso es lo que se hace siempre cuando se quiere que una cosa no funcione: crear muchas comisiones, muchos grupos de trabajo y al final pasan los meses y nadie sabe ni qué es lo que se va a hacer, ni qué se va a cumplir, ni qué es lo que pensamos como más conveniente para la Comunidad. Por tanto, entendemos que este Plan, para nuestras necesidades, es absolutamente fiable, necesario y, desde luego, muy conveniente.

Creo que Castilla y León lo necesita. Creo que es el primer Plan que se hace seriamente en esta Comunidad. Nosotros nos marcamos, y lo dijimos en nuestra presentación en esta Comisión y en la de Obras Públicas cuando iniciamos esta Legislatura, que íbamos a enmarcar nuestra labor en una serie de planes muy concretos, que hemos cumplido rigurosamente, y éste es el último. Hemos cumplido con un Plan de Carreteras, hemos cumplido presentando un Plan de Viviendas y ahora cumplimos presentando un Plan de Transportes. Por tanto, la vía, el camino está abierto ya para los próximos años. A partir de ahí, sólo nos queda cumplirlo con eficacia, y eso lo vamos a demostrar, igual que ya en alguno de los planes que presentamos hace meses lo hemos demostrado claramente con números, que es como valen las cosas, no con grandes planes y con grandes palabras; con números y seguire-

mos demostrándolo. Este Plan, en sus inversiones, se va a cumplir rigurosamente y nosotros estamos dispuestos a que al final de cada ejercicio, cuando se nos pidan las cuentas de ejecución de nuestro presupuesto, se nos pidan también los datos, que daremos periódicamente, de cómo vamos cumpliendo con este Plan en las inversiones y en los objetivos.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Terminado el turno de Portavoces, vamos a abrir otro para los Procuradores de la Comisión que no hayan actuado como Portavoces de los Grupos. ¿Hay algún Procurador que quiera hacer uso de la palabra? ¿Algún Procurador más desea hacer uso de la palabra?

En primer lugar, el señor Muñiz tiene la palabra.

EL SEÑOR MUÑIZ ALBIAC: Muchas gracias, señor Presidente. Señor Consejero, tres breves preguntas.

Primera. En la página quince del supuesto Plan que usted nos ha entregado habla de actualmente hay tres terminales construidas del Plan Regional de terminales de mercancías. Este Procurador desearía saber si la terminal de mercancías es exactamente un CIT, si el Centro Integrado de Transportes es una terminal de mercancías, si tienen la misma estructura o no la tienen, el mismo comportamiento legal, etcétera, etcétera, sobre todo, y fundamentalmente, para sacar del supuesto error, en caso de que sean distintos, primero, al ayuntamiento, a la corporación de Benavente, donde siguen insistiendo en que eso que se está construyendo y que sale generalmente... ahora va a salir la segunda fase, sigue siendo un Centro Integrado de Transportes. Es más, en el último Pleno ya se designaron a las personas obligatoriamente a designar para que formen parte de la comisión. Si es o no es.

En segundo lugar, si en este Plan, en su página tres... Dice en el punto dos: "Fines y objetivos de la política económica regional definidos en el Plan de Desarrollo Regional". Mi pregunta es: ¿existe ese Plan de Desarrollo Regional?

Y tercero, por reiterar lo que se le ha venido pidiendo en las dos intervenciones del Portavoz de mi Grupo: qué "consulting" (el nombre) ha hecho este supuesto Plan y el precio del mismo.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Muñiz. Para realizar su pregunta, tiene la palabra el señor Martín Vizcaíno.

EL SEÑOR MARTÍN VIZCAÍNO: Muchas gracias, señor Presidente. Dos preguntas puntuales, sin entrar en el fondo del llamado Plan. Una, referente a los refugios de espera, con una inversión prevista de 1.120.000.000 de pesetas; si se tiene pensado, por parte de la Consejería, el cambiar el diseño de estos refugios de espera.

Y la segunda pregunta sería referente, quizá ya son varias legislaturas las que me ha tocado defender las ayudas al transporte deficitario, y veo también con sorpresa que las ayudas son de 120.000.000 de pesetas para transporte deficitario, y para acondicionamiento y mejoras en estaciones de esquí 410.000.000 de pesetas.

Yo lamento sinceramente que siempre que sale en esta Comisión, hay comparecencia del Consejero, no solamente en Comisión, sino también en Pleno, siempre sale la masacre socialista a los ferrocarriles de la Región, siempre sale el mismo tema; y digo masacre, porque uso las palabras que ha usado el Portavoz del Grupo Popular. Yo lamento sinceramente que solamente sean eso, palabras siempre de ferrocarriles. Por lo tanto, yo creo que, efectivamente, pues, ha podido haber algún cierre de líneas, como de hecho lo ha habido, pero si únicamente la acusación que se puede hacer al Gobierno Socialista es el cierre de esas líneas férreas, creo que los diez años de la década prodigiosa que decía el Portavoz, señor Fuentes, pues, hemos acertado en mucho.

Pero mi pregunta concreta es que las competencias que tiene la Junta en materia de transporte deficitario... porque, claro, estamos siempre cargando la responsabilidad en el Gobierno de la Nación en cuanto a ferrocarriles, pero aquí hay unas competencias por parte de la Comunidad Autónoma, que es dotar de transporte también a aquellos ciudadanos que viven en la geografía de esta Comunidad y en esas zonas tan deprimidas. ¿Qué se está haciendo? Y mi pregunta concreta: ¿qué prioridades se han fijado para subvencionar más a aquellas estaciones de esquí, que, en definitiva, pues, es una de las cosas que pueden hacer los ciudadanos que ya tienen un vehículo para poder desplazarse, en contra de esos ciudadanos que están viviendo en zonas deprimidas que muchas veces no tienen ni vehículo ni medio para poder desplazarse incluso a centros sanitarios? Qué criterios se han fijado para que haya una subvención de 410.000.000, vía subvención, a las estaciones de esquí y que haya 120.000.000 para las ayudas al transporte deficitario. Y es más, hay, para aplicación de una estrategia comercial y de mejora de imagen al transporte de viajeros por carretera, 125.000.000, también cantidad muy superior, o superior por lo menos, a las ayudas para el transporte deficitario.

Nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Martín Vizcaíno. Para contestar a los señores Procuradores, tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero de Fomento.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. El CIT es un Centro Integrado de Transportes; por tanto, lleva consigo un componente de naves comerciales donde se alquilarán determinadas superficies por parte de las empresas cargadoras que transportan mercancías por todo el territorio nacional. Y, asimismo, es una aparcamiento de camiones. Por tanto, en ese sentido, tiene una parte de terminal de mercancías y otra parte de centro integrado. Que llevará en el futuro, además de esas naves, unos servicios anexos de hostelería, de hostales, etcétera, para los propios transportistas y que no es solamente una terminal "estricto senso". Es decir, no es una terminal como pueda ser la de Arévalo, que, por otro lado, además, todavía no está abierta, encima, porque tenemos un grave problema ahí siempre con el Alcalde, que no acaba de hacer los accesos. Y es lo que decíamos antes con la autonomía municipal: quedamos en que se haga una parte el ayuntamiento, otra parte la Junta, y al final el ayuntamiento no lo quiere hacer, pone mil pegas y ahí está la terminal, la inversión tirada, los árboles se han secado y sin abrir la terminal. Así que a ver si le dicen ustedes al Alcalde que trate de mejorar esa situación.

Luego tenemos qué "consulting" ha hecho este trabajo. Este trabajo lo ha hecho "un consulting"... Tengo la cifra. El pliego de condiciones existe y ha sido aprobado. No recuerdo ahora el nombre exactamente, creo que es algo así como SBA. Es un consulting técnico de ingeniería, que creo que ha colaborado en otro tipo de autonomías y tal para estas cosas. Pero ustedes deben de conocerlo, porque yo no soy experto en estos temas de ingeniería y por tanto no lo sé. Creo que es una empresa de suficiente solvencia, porque ya cuando en su día fue contratada se hizo en base a una serie de requisitos que exigíamos de experiencia anterior en temas parecidos. Por tanto, la cifra está alrededor de los 9.000.000 de pesetas, el coste de este trabajo; tampoco me parece una cifra excesiva para un trabajo técnico de este tipo; pero, vamos, está a su disposición la información más técnica de los contenidos.

En cuanto al diseño de los refugios de espera, hemos diseñado, como ya he manifestado antes, un nuevo proyecto para los refugios de espera. Lo vamos a poner en marcha en el año noventa y dos. Hemos adjudicado, están en fase ya prácticamente de terminación la adjudicación de los de este año y ya van con el diseño nuevo. Yo creo que cambia bastante la imagen, que, efectivamente, hay que cambiar, de ese refugio de espera al que

estábamos habituados. Por tanto, si existe un diseño y si se van a hacer ya este año los nuevos diseños en aquellos lugares donde se ha previsto realizar, de acuerdo con la encuesta que en su día hicimos para conocer en qué sitios están más necesitados de ellos.

En cuanto al transporte deficitario, los criterios que tenemos es de pura necesidad planteada por los ayuntamientos y que ha sido contrastada después por nosotros. Por tanto, si hay un ayuntamiento que necesita ese transporte deficitario, normalmente buscamos la empresa que lo quiere hacer de las dos formas que yo antes he expuesto: por un lado, o bien alguna empresa que venga realizando cerca, o en las proximidades, unos servicios de viajeros, o bien con una que expresamente quiera realizar ese servicio y sólo ese servicio. En función de eso, de acuerdo con el ayuntamiento correspondiente, concertamos el correspondiente convenio y se lleva a cabo el transporte. Y siempre a instancias de esa necesidad que nuestros Servicios Territoriales y el propio ayuntamiento afectado nos manifiestan en cada caso. Por tanto, si existe un criterio en cuanto a esa distribución. Lo que ocurre es que en este año, y a la vista de lo que ha ocurrido en los últimos años, diseñamos también la dotación presupuestaria, porque si ha habido pocas necesidades planteadas, o se han podido arreglar con esas empresas que están haciendo los servicios regulares ya, no tenemos por qué poner 700.000.000 de pesetas en una cuestión que a lo mejor no lo va a llevar. De todas formas, como en todo plan, siempre hay unas vinculaciones mayores que otras y, por tanto, hay unos puntos en los que son más vinculantes dentro de este plan que otros. Concretamente, si hiciese falta en el futuro el dotar de más fondos esa línea, pues, no creo que hubiese ningún problema en hacerlo obteniéndolo de otros sitios, o incluso de remanentes. Pero, por lo que hemos detectado en los últimos años, no va a hacer falta, y con la dotación que hemos previsto creo que habrá suficiente.

En cuanto a las estaciones de esquí, lo que se pretende es un programa de mejorar los accesos, de mejorar la infraestructura de esas estaciones de esquí. Por tanto, yo creo que es acertado, en mi opinión, el que queramos acercar al mayor número de ciudadanos de Castilla y León a esas estaciones de esquí, para fomentar al fin y al cabo el turismo. Pero sólo nos basamos en lo que es mejora de la infraestructura de acceso y en mejora de la infraestructura, en todo caso, pues, de apoyar, no pagar en su totalidad, pero sí financiar en parte la instalación de telesillas, o de telesquí, etcétera, etcétera.

Creo que he respondido a todas las cuestiones una por una, me parece.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Conseje-

ro. ¿Quieren hacer los señores Procuradores algún turno de réplica?

Nada más... Sí, el señor Martín Vizcaíno desea hacer uso de la réplica.

EL SEÑOR MARTIN VIZCAINO: Sí. Agradecer al señor Consejero sus palabras tranquilizadoras en cuanto a que ningún ciudadano de Castilla y León se va a quedar sin poder usar un medio de transporte público subvencionado por la Junta. Porque yo tengo noticias de que hay, incluso, en la zona de Montejo de Tiermes, en la provincia de Soria, problemas para poder realizar este servicio, porque el... tienen un taxi, uno que está haciendo este servicio y necesita ampliar, y tenía problemas para hacer esa ampliación, porque no cubre toda la zona que él quiere, y tenía problemas.

Yo le agradezco que el Consejero garantice que no va a quedar ningún ciudadano de esta Comunidad sin transporte público.

Y referente a los refugios de espera, mi pregunta también era referente a ver si se modificaba o no se modificaba el proyecto, porque, lamentablemente, bueno, he sacado el presupuesto aproximado, sale cada refugio de espera a 1.500.000 de pesetas. Y tengo que decir con dolor que los refugios de espera adjudicados anteriormente también, en esa misma construcción que se hacía de bloques, yo creo que la cantidad era muy inferior el coste de cada refugio.

Y iba a hacerle una sugerencia. Y es que cuando esos refugios de espera, si fuesen igual que los anteriores, se sacasen o se adjudicasen, que fuese por subasta pública. Nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Martín Vizcaíno. Para un turno de réplica, tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Señor Presidente. Yo, sobre el tema de los refugios de espera, el diseño que se ha hecho para el de este año, que debe de estar en un coste alrededor del 1.700.000 a 2.000.000 de pesetas, es bastante más complejo, bastante mejor, bastante más grande que los anteriores. En estas cosas del coste o no, una cosa es que no nos guste el diseño y otra

cosa es que parezca que lo que se ha hecho no cuesta lo que parece, eso es muy distinto.

Yo, lo que sí le puedo decir es que este es un tema en el que sale normalmente, pues, a concurso, o al menos se presenta para que a cada Delegación Territorial, para que a través de las Cámaras de Contratistas correspondientes se nos manden todas aquellas ofertas que se estimen oportunas, puesto que las cuantías son pequeñas; estamos hablando, pues, alrededor de 18.000.000 de pesetas cada año a cada provincia, es decir, que es unas cuantías pequeñas. Y en este concurso, normalmente, intervienen, pues, pocas empresas, porque al ser obras de pequeña cuantía no están muy interesadas en hacerlo. Pero sí es cierto que hasta ahora se están presentando, concretamente este año se han presentado alrededor de veinte, y que procuramos distribuir también provincialmente, para que no una empresa haga todos, sino que cada provincia, los empresarios de esa provincia hagan los de esa provincia. Pero las cuantías son muy pequeñas.

En todo caso, una cosa... y vuelvo a repetir, es que el diseño sea feo, que parece que no cuesta millón y pico de pesetas, y otra cosa es que al final la obra se vaya a eso. Porque no olvide usted que no es solamente la caseta de bloques; lleva consigo también un firme, lleva un acceso, lleva unos bancos. Es decir, no es tan fácil como pueda parecer cuando uno ve esa caseta.

Cuanto usted vea el diseño de este año, que ya le digo que puede ser también objeto de, pues, no sé, de que guste o no guste más o menos, se dará cuenta de que hemos procurado que sea el menos coste posible, pero también que sea lo más aprovechable posible. Porque no olvidemos que se ha detectado, pues, en alguno de los que se venían haciendo, muchas veces no servía para proteger suficientemente del frío en determinadas zonas, pero, bueno, el de este año es distinto, y vamos a ver si hemos acertado con ello o no. El diseño es absolutamente distinto, protege más al viajero, y creemos que el precio no va a subir mucho más del que hasta ahora se estaba haciendo.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Se levanta la sesión.

(Se levantó la sesión siendo las trece horas treinta y cinco minutos).