



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 1993

III LEGISLATURA

Núm. 175

COMISION DE OBRAS PUBLICAS Y VIVIENDA

PRESIDENTE: Don Modesto Alonso Pelayo

Sesión celebrada el día 10 de Marzo de 1993, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DIA:

1. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento, a solicitud del Grupo Parlamentario Mixto, para informar a la Comisión sobre:

- Previsiones de Renfe de supresión de varías líneas ferroviarias que afectan a la Comunidad de Castilla y León y actuaciones alternativas de la Junta para contrarresta esta medida que lesiona las posibilidades de infraestructuras para el desarrollo económico de la Región.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las once horas veinte minutos.	4430	Se suspende la sesión a las once horas treinta minutos, y se reanuda a las once horas cincuenta y cinco minutos.	4432
El Presidente, Sr. Alonso Pelayo, abre la sesión, y comunica a la Comisión las sustituciones que se han producido.	4430	El Presidente, Sr. Alonso Pelayo, reanuda la sesión, y abre un turno de intervenciones para los Sres. Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	4432
El Vicepresidente, Sr. Pérez Blanco, da lectura al Orden del Día.	4430	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Herreros Herreros (Grupo Mixto).	4432
Intervención del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento, para informar a la Comisión.	4430	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Sagredo de Miguel (Grupo de CDS).	4434
El Presidente, Sr. Alonso Pelayo, suspende la sesión.	4432		

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	4435	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	4444
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Villar Villar (Grupo Popular).	4437	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Villar Villar (Grupo Popular).	4445
Intervención del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento, para responder a las cuestiones planteadas.	4438	En turno de dúplica, interviene el Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	4445
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Herreros Herreros (Grupo Mixto).	4442	El Presidente, Sr. Alonso Pelayo, levanta la sesión.	4446
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Sagredo de Miguel (Grupo de CDS).	4443	Se levantó la sesión a las trece horas veinte minutos.	4446

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

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Buenos días. Se abre la sesión. Se le ha comunicado a esta Presidencia la sustitución de don Fernando Queipo por don Juan Antonio Lorenzo.

El señor Secretario tiene la palabra para dar lectura al primer punto del Orden del Día. Sí. El señor Vicepresidente tiene la palabra, en ausencia del señor Secretario.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR PEREZ BLANCO): Orden del Día: "Comparecencia del Excelentísimo señor Consejero de Fomento, a solicitud del Grupo Parlamentario Mixto, para informar a la Comisión sobre: previsiones de RENFE de supresión de varias líneas ferroviarias que afectan a la Comunidad de Castilla y León, y actuaciones alternativas de la Junta para contrarrestar esta medida que lesiona las posibilidades de infraestructuras para el desarrollo económico de la Región".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, señor Vicepresidente. El señor Consejero tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Señoras y señores Procuradores, a iniciativa del Grupo Parlamentario Mixto de las Cortes de Castilla y León, comparezco en el día de hoy ante esta Comisión de Obras Públicas y Vivienda, con la finalidad de informar a Sus Señorías en relación con las previsiones de RENFE de supresión de servicios en nuestra Comunidad Autónoma, así como las propuestas y alternativas que la Junta de Castilla y León formula en este punto y su posicionamiento político ante el problema. Ambos aspectos —propuestas que la Junta de Castilla y León plantea ante la Administración Estatal y el posicionamiento general de aquella frente al problema— resultan de interés a la hora de acometer la exposición de la materia que nos ocupa, si bien, al objeto de presentar de una manera más ordenada y clara

la situación actual, entiendo necesario fijar, en primer término, la posición que el Gobierno Regional asume respecto al problema, para en un momento posterior descender a las propuestas o alternativas en que se concreta aquel posicionamiento inicial y que fueron manifestadas recientemente a la presidencia de RENFE el pasado día ocho del presente mes.

Así pues, la Junta de Castilla y León, y partiendo de la común preocupación existente en nuestra Región en torno al futuro y continuidad de los transportes ferroviarios, que comparten unánimemente las distintas fuerzas sociales y políticas, así como la propia ciudadanía de Castilla y León, asume su voluntad de cooperar a dar solución a los problemas generados por la reiterada supresión de líneas y servicios ferroviarios que ha sufrido nuestra Comunidad Autónoma a lo largo de estos últimos años por parte de RENFE y FEVE, adoptando una actitud constructiva de diálogo y colaboración con las autoridades estatales responsables, ya sea a través del Ministerio de Obras Públicas y Transportes o bien a través de los gestores de ambas empresas públicas. Esta abierta actitud de colaboración, siempre en la medida de las posibilidades de nuestra Comunidad Autónoma, no debe, sin embargo, inducir a confusión en torno a quién corresponde la verdadera responsabilidad en esta materia. Indudablemente, es la Administración Estatal la responsable directamente de la gestión de los servicios ferroviarios y la que en último término adopta cuantas decisiones afectan a la continuidad de aquellos, y está por ello obligada a garantizar la prestación suficiente de este servicio público en todo el territorio nacional y, desde luego, en nuestra Región.

En suma, la Junta de Castilla y León, más allá de la responsabilidad estatal en la materia, asume una firme voluntad política de cooperar a la resolución de los problemas, al entender como un interés propio de Castilla y León el mantenimiento de sus servicios ferroviarios. Esta actitud de positiva colaboración y plena disponibilidad es la posición de partida del Gobierno Regional ante el problema y se concreta a través de una serie de objetivos o

criterios políticos que dirigen la actuación de la Administración Regional y, en concreto, de la Consejería de Fomento.

Tales criterios quedaron ya expuestos ante estas Cortes Regionales, en mi comparecencia del pasado dos de diciembre de mil novecientos noventa y dos ante la Comisión de Transportes, Comunicaciones y Comercio, en relación a la reducción de servicios ferroviarios en distintas líneas de la Región. Y su recordatorio resulta aquí de interés, en la medida en que han constituido las líneas directrices de la negociación abierta con RENFE en la reunión antes indicada y en la anterior que hubo lugar, en agosto del pasado año, y a las que me referiré en extenso más adelante.

Así pues, y en lo sustancial, aquellos criterios pueden quedar reflejados en los siguientes puntos:

Primero. La Junta de Castilla y León entiende prioritario el mantenimiento de los servicios existentes actualmente, así como la reposición de los suprimidos, al considerar que este proceso continuado de desarme ferroviario de Castilla y León agudiza las ya de por sí graves condiciones de deterioro de la prestación de los servicios ferroviarios que sufre nuestra Región, no siendo aceptable que razonamientos de orden puramente económico frustren la finalidad de interés social y servicio público a que corresponde el ferrocarril.

La Junta de Castilla y León considera, en segundo lugar, que el logro de este objetivo exige necesariamente una voluntad firme por parte de las autoridades estatales de ejecutar las inversiones sobre la infraestructura ferroviaria de Castilla y León que aseguren la continuidad de los servicios, modernizándolos al máximo.

En tercer lugar, la Junta de Castilla y León parte de considerar necesaria la negociación con RENFE, siempre que su compromiso financiero o de otro tipo, caso de producirse, obtengan por contrapartida la ejecución de esas inversiones, no siendo aceptable que su aportación financiera tenga por único objetivo el de compensar déficits de la gestión de RENFE en Castilla y León.

En cuarto y último lugar, la Junta de Castilla y León entiende imprescindible concretar y fijar de manera estable el escenario a corto y medio plazo de los servicios a prestar por RENFE y FEVE en Castilla y León, así como la posición de estas empresas públicas en relación a las líneas o servicios suprimidos.

Tomando por base estos criterios directrices, se desarrolló el pasado ocho de marzo, precisamente, una entrevista de este Consejero, acompañado del Director General de Transportes y Carreteras de la Junta, con los responsables estatales de RENFE, y muy especialmente con su Presidenta, doña Mercé Sala. En esta reunión, que no deja de constituir una primera toma de contacto entre ambas

instituciones, continuadora de otras habidas ya -como he dicho anteriormente- con directivos de la propia empresa en los primeros días de agosto de mil novecientos noventa y dos, y que tendrá su continuidad en próximas entrevistas que concretarán los acuerdos inicialmente adoptados y que alcanzan, en primer término, a la resolución de los problemas puntuales surgidos como consecuencia de los últimos cierres de servicios ferroviarios, y, en segundo lugar, a la fijación de las bases de un futuro acuerdo o protocolo de colaboración y relaciones entre RENFE y la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

En el primer ámbito de cuestiones -indudablemente, de un carácter más concreto-, examinamos la situación de comunicación en que han quedado los distintos municipios de la Región afectados por los recientes cierres, de forma que RENFE se comprometió a reponer dos servicios diarios en las localidades leonesas de Calzada del Coto y Bercianos del Real Camino, actuando la Junta de Castilla y León en las restantes localidades afectadas a través del establecimiento de servicios de autobuses o de otro tipo, que complementa así las actuaciones ya iniciadas en este sentido por la Consejería de Fomento con ocasión de los cierres de servicios que se han producido en los meses últimos.

Un segundo aspecto se centró en la fijación de las bases para un acuerdo o protocolo que enmarque y dé suficiente estabilidad y continuidad a las relaciones entre ambas instituciones y que, como ya apuntaba anteriormente, tendrá su concreción en próximas reuniones, donde se fijarán definitivamente los compromisos recíprocos, previendo su firma dentro del primer semestre del presente año. Los contenidos concretos de este acuerdo alcanzarán, a salvo del desarrollo de las propias negociaciones, a los siguientes puntos:

Primero. Se fijarán, en el marco temporal de dos o tres años, las inversiones a efectuar por RENFE en la infraestructura ferroviaria de Castilla y León, las actuaciones a acometer y la participación de la Comunidad Autónoma, abriendo la posibilidad de que RENFE pueda, en algunos casos, incluso, llegar a la cesión de suelo a la Comunidad Autónoma para su política de vivienda.

Segundo. La Comunidad Autónoma participará en el proceso de decisión en torno a posibles reestructuraciones de servicios ferroviarios, analizando conjuntamente con RENFE las soluciones a adoptar en cada caso para asegurar las comunicaciones de los núcleos de población afectados, de tal forma que no ocurra como en los últimos... en la última supresión de servicios, en que muchas poblaciones quedaron aisladas y sin otro medio de transporte, precisamente derivado de esa resolución unilateral por parte de la compañía.

Tercero. Ambas instituciones examinarán la posibilidad de acometer una actuación conjunta en las líneas de baja ocupación de nuestra Comunidad Autónoma, de

modo que, una vez analizados los costes en cada caso y las ocupaciones, el acuerdo recoja los compromisos financieros para asegurar su continuidad, así como, en su caso, la forma de complementar, mediante servicio por autobús, las reducciones que pudieran acordarse.

No quisiera concluir esta primera intervención ante Sus Señorías sin realizar una breve valoración política de esta última reunión, sin perjuicio de que en las posteriores intervenciones de los distintos Portavoces de los Grupos Parlamentarios y con sus aportaciones y puntos de vistas podamos completar una visión de conjunto sobre la cuestión planteada.

Básicamente, debo decir que la reunión mantenida y la situación actual de nuestras relaciones con RENFE producto de esa última reunión puede calificarse como satisfactoria, en la medida en que supone un cambio sustancial en la actitud y en la trayectoria seguida hasta ahora por la compañía, abriendo un cauce de comunicación entre ambas instancias, que rompe así una dinámica posiblemente no querida por ninguna de las partes, pero que, indudablemente, entorpecía gravemente cualquier posibilidad de acercamiento, esterilizando el debate.

Dos son, en mi opinión, los aspectos más destacables.

En primer término, RENFE asume el compromiso de negociar con la Comunidad Autónoma las inversiones y actuaciones a realizar en Castilla y León a medio plazo, al menos dos o tres años, fijando o estabilizando la situación de los servicios ferroviarios durante ese periodo, factor este de estabilización de la situación nada desdeñable si tenemos en cuenta el punto del que partimos.

En segundo lugar —y creo que este es un punto especialmente reseñable, en cuanto cambia sustancialmente la perspectiva anterior—, RENFE acepta el papel de la Comunidad Autónoma como parte interesada en todo el proceso de reestructuración de servicios, atendiendo así al legítimo interés que ostenta y a los puntos de vista que pueda ofrecer para la resolución de los problemas.

Y, en tercer lugar, acepta la compañía la situación en la que se encontraban algunas poblaciones y la pretensión de la Junta de reponer los servicios en aquellas poblaciones en las que se habían encontrado en un absoluto aislamiento, precisamente derivado de esa supresión de todos los servicios que cada día tenían parada en algunas de ellas.

Han existido, en suma, ha existido una valoración final de los acuerdos iniciales. Entendemos que esa valoración es positiva y entendemos que es preciso profundizar en ese acercamiento de posiciones, desde la firme convicción de que sólo a través de un esfuerzo de colaboración y generosidad de los implicados podremos afrontar la resolución de los problemas existentes, en un mejor servicio —en este

caso, mejor que nunca— a los ciudadanos de Castilla y León.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, señor Consejero. Se suspende la sesión por un tiempo de quince minutos.

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

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Se reanuda la sesión. Para formular preguntas u observaciones, tiene la palabra, en primer lugar, el Portavoz del Grupo Mixto, señor Herreros.

EL SEÑOR HERREROS HERREROS: Gracias, señor Presidente. Y agradecer sinceramente la comparecencia del señor Consejero y la información —lo digo con absoluta franqueza— en una cuestión que yo creo que era de una gran preocupación y que sigue siendo, a nuestro juicio, de una gran preocupación. La política de comunicación, que tiene una celeridad importante y que ahora recientemente se está planteando de nuevo, nos parece que debería entrar en cauces de mayor racionalización y, por supuesto, de colaboración o cooperación.

Ha habido dos momentos importantes en el deterioro del ferrocarril en Castilla y León. En el año ochenta y cinco el cierre de un conjunto de líneas, cierre que no sufrieron algunas otras Comunidades Autónomas y que todos conocemos por qué se produce, y es que hubo una cerrada defensa. Ahora no hay implícitamente un cierre, pero se aplican reducciones drásticas de servicio, consistente en eliminación de trenes, supresión de paradas, reducción de recorridos, reducción de días de circulación, fusión de trenes. En algunos casos, so pretexto de horarios similares. Y a esta medida es a la que han denominado reestructuración.

Todos ya conocemos lo que el pasado treinta y uno de enero se ha producido en la Comunidad Autónoma de Castilla y León: fueron modificados en diez tramos, con supresión de paradas, que ha afectado a diversos trayectos. Y la verdad es que nos sonaba a pretexto por parte de RENFE y del Ministerio, y un viejo pretexto, que es la rentabilidad económica, para justificar en cierto modo los cambios fundamentales de la red; mismo criterio que ya se utilizó en el año ochenta y cinco para la suspensión del tráfico y para lo que hemos venido y todavía estamos padeciendo en relación con FEVE entre Bilbao... León y Bilbao.

Y el argumento es, también, la ocupación mínima de los trenes. RENFE suprime servicios porque dice que, socialmente, no está justificado prestarlos con tan pocos viajeros. Sin embargo, la pregunta que creo que se nos

ocurre a todos de inmediato es ¿qué calidad se está ofreciendo del servicio? Y, si no podemos hablar de un buen servicio, ¿no sería, precisamente, esta ausencia la causa directa de la baja ocupación? Yo creo que es una reflexión que deberíamos hacer aquí, también, entre nosotros, pues, para que hubiese una cooperación o una colaboración en el sentido que apuntaba el señor Consejero anteriormente.

Y en las líneas con tráficos menores, las inversiones la verdad es que son nulas o escasísimas; y la consecuencia es una progresiva degradación, que hace que cada vez tenga menos interés, que haya menos frecuencias, que haya horarios inadecuados, que el material rodante se caracterice por un cierto envejecimiento; y lo lógico es que se llegue a interpretar: hay un modo u otro modo de transporte, en cuanto a prioridades.

El papel de la Junta, que, al igual que en el ochenta y cinco, en el cierre de las líneas, ahora en la supresión de los servicios... A nosotros nos gustaría conocer si, realmente, ha habido una comunicación directa por parte del Ministerio para que se pudiera entender esa cooperación; no la nueva marcada, sino, incluso, en el Plan Integral que en estos momentos está difundándose a través de los medios de comunicación, si hay una colaboración por parte de las Comunidades Autónomas, si se ha solicitado. Porque, lógicamente, ha de entenderse que, aunque sean competencias de la Administración Central, lo lógico es que se concorra con el conocimiento específico de las Comunidades Autónomas, y eso lleva parejo algún tipo de corresponsabilidad o de colaboración, en la línea de lo que nos ha anunciado el propio señor Consejero que ya han conseguido.

Pero nosotros creemos que Castilla y León no puede seguir siendo marginada, en ningún caso, de una equivocada política de RENFE, que en Castilla y León ya ha tenido múltiples manifestaciones. Ocurre constantemente la duda -o, al menos, a mí se me plantea-, cuáles son las razones que pueden inducir a permanecer en este divorcio, hasta ahora, y si son esa especie de celo en cuanto a las competencias por parte de la Administración Central o de la Administración Autonómica.

Ocurre que la Junta yo creo que cae, o ha caído, hasta ahora, en un cierto... en una cierta política de victimismo en relación con esta temática, que, en definitiva, están pagando o hemos pagado la ciudadanía en el conjunto; cuestión que llama la atención, porque somos conscientes de los esfuerzos o los planteamientos que se están realizando en otro modo de transporte, como puede ser el transporte por carretera, e incluso cuando se ha subvencionado el tráfico aéreo, que no es motivo de esta comparecencia.

Yo creo que la Junta no puede estar constantemente escudándose en la carencia de estas competencias. Y, lógicamente, creo que debe ser perfectamente corresponsable en la defensa del ferrocarril.

Y he de decir -y algunos Procuradores nos lo planteaban hace un momento-, he de decir que a mí, personalmente, me satisface la información que nos ha transmitido el señor Consejero, con algunas puntualizaciones, que a continuación haré.

Pero yo creo que no es cuestión sólo de replantearse la reapertura, sobre todo en la expresión oral, de las líneas cerradas, porque, hasta ahora, no hay argumentos sólidos que no pudieran hacer decaer la mayor parte de los servicios generales que tiene todo Gobierno, tanto en la Administración Central como en la Autonómica, y que, lógicamente, no pueden estar medidas, en absoluto, o medidos esos servicios por la rentabilidad económica.

Y yo preguntaría si la Junta va a hacer, en ese nuevo... en esa nueva singladura de relación, mayor hincapié en algunas cuestiones que -a nuestro juicio- tienen interés importante, como es el levantamiento de las líneas o de algunas líneas cerradas, como es algo que constaba en el Plan General de Ferrocarriles en el mil novecientos ochenta y uno, con la variante Guadarrama, que también constaba en el Plan de Transporte Ferroviario en el ochenta y siete, y que ahora se apunta -al menos en los medios de comunicación- de una manera bastante inconsistente, en relación con la misma variante. Yo creo que eso, junto a algo que también se ha manifestado ya en múltiples ocasiones, y que daba la impresión que estábamos absolutamente todos de acuerdo, que era entender el corredor de comunicación Portugal-Castilla y León -en este caso, no sé ya si la derivación es Aragón, a la vista de los planos que se nos han presentado, aunque sea sólo a través de los medios de comunicación-, pero sin entrar -por lo menos nosotros no entramos- en la cuestión de si alta velocidad o velocidad alta; pero sí suficiente servicio.

En definitiva, debemos exigir -a nuestro juicio- la reposición y la mejora de los servicios y la reapertura de las líneas cerradas, y, un poco, en la línea de lo que ya existe en otros países y lo que ya existe en otras Comunidades Autónomas también, que son acuerdos, conciertos establecidos y firmados; es el caso de la Comunidad Autónoma de Aragón, la Comunidad Autónoma de Murcia, Andalucía, Cataluña y País Vasco, que, por otra parte, también -o, al menos, ésa es la noticia que tenemos- participan directamente en el diseño de las nuevas alternativas de la red ferroviaria.

Yo decía, y digo, no tengo ningún tipo de empacho y reparo en decir que esa situación que se acaba de establecer, novedosa, yo creo que es para sentirnos satisfechos, en cierto modo, puesto que la cooperación y la colaboración debe de ser absolutamente necesaria. En estos momentos, se está celebrando... y había Procuradores del partido... del Grupo Parlamentario Popular -y yo mismo he estado allí- en una nueva plataforma de reivindicación en relación con el ferrocarril que, si somos conscientes de ello, se reproduce históricamente cada lustro. ¿Por qué? Pues, bueno, pues, por estas cuestiones que hemos comen-

tado y por algunas otras, que será necesario y conveniente, al menos, tener claridad meridiana y absoluta en cuanto a lo que necesitamos.

Yo concluiría con una cuestión a la que ha hecho referencia el señor Consejero. Se habla, primero de solución, que puede ser una solución temporal "¡ojalá sea definitiva!", en cuanto a algunos puntos concretos o a algunas poblaciones concretas que estaban afectadas, o más afectadas recientemente, o que habían manifestado algún tipo de incomodidad expresa. Pero en el segundo punto, cuando hace referencia al protocolo de colaboración con RENFE, nos gustaría que hubiera una mayor explicitación, si es posible; y no es posible "entiendo yo" llegar a conocer las conclusiones de un protocolo, pero sí "y esta Cámara debería conocerlo, al menos" cuáles son las sugerencias o las ideas u orientaciones políticas que en esta materia llevaría la Junta, llevaría, concretamente, el Consejero de Fomento. Yo creo que es cuestión de opciones, es cuestión de prioridades, es cuestión de racionalización de los recursos. Y, por supuesto, no es competencia de la Comunidad Autónoma las infraestructuras "sí se puede hacer una exigencia, en ese aspecto, a la Administración Central", pero sí es responsabilidad de la Administración Autonómica el dotar de los mayores y los mejores servicios a la ciudadanía castellano-leonesa, y, por consiguiente, en ese marco sí podrá, sí deberá "a nuestro juicio" implicarse. Nos gustaría conocer qué elementos pueden concurrir en la firma futura de este protocolo, puesto que se apunta en un tiempo muy breve. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, Señoría. Por el CDS tiene la palabra Su Señoría el señor Sagredo.

EL SEÑOR SAGREDO DE MIGUEL: Gracias, Presidente. Señorías. Gracias, Consejero, por su información. Desde el CDS, alguna reflexión, al hilo de sus manifestaciones, sin querer entrar en profundidad, porque entendemos que el momento procesal de diálogo que se entreabre en este momento quizá necesite una determinada prudencia.

Sin embargo, reflexionar sobre lo doloroso que es el considerar que haya que establecer unas bases para que haya unas relaciones entre RENFE y la Comunidad Autónoma, entre dos Administraciones. Yo creo que es un reflexión que habría que hacer entre todos. Si, efectivamente, para hablar con RENFE desde la Junta de Castilla y León es necesario establecer unas bases de acuerdo y protocolo, realmente, es que ese principio que es absolutamente necesario para que funcione un país está muy lejos de ser alcanzado.

Nos gustaría, Consejero, si fuese posible, que explicitara un tanto más la participación de la Junta en alguna reestructuración y las posibilidades de contrapartida, no en infraestructura para las inversiones de RENFE "como

ha dicho hace un momento", sino en las contrapartidas de suelo.

Nos gustaría saber si, efectivamente, en estas discusiones o en estos diálogos se ha hablado del Plan de Infraestructuras presentado por el Ministro Borrell hace unos días. Porque entendemos... el Portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra ha hablado de victimismo. Desde el CDS, hemos hablado siempre de situación a la defensiva en las conversaciones de la Junta con RENFE. Y es momento "yo creo" de estirar las líneas; en este caso, las líneas ferroviarias.

Estamos viviendo en una Comunidad en que no hay un servicio ferroviario; cada día se están suprimiendo. Hay muchas capitales de provincia de esta Región que es una aventura venir a Valladolid, sólo venir a Valladolid. Y, realmente, me parece que, de esa manera, poca alternativa se busca a la carretera, poca forma de aliviar la carretera y dar posibilidades al uso del ferrocarril.

Yo creo que, más que hablar de pasado, de lo que se ha suprimido "que hay que seguir hablando, y luego me referiré un momento a ello", y a lo presente mantenerlo, yo creo que hay que hablar de futuro. Esta Región no puede seguir así en sus servicios ferroviarios. Y yo creo que es una cuestión que hay que plantearse.

Yo creo que los diálogos con RENFE y con cualquier instancia en ese sentido vienen bien, pero desde una corresponsabilidad, desde una posición de igualdad, y no como veo en uno de los medios de comunicación, al que hago lectura esta mañana, que RENFE ya da por bueno el acuerdo, cuando tan siquiera se han empezado las conversaciones, como si en este asunto solamente fuéramos puros comparsas.

Yo creo que el planteamiento de racionalización del servicio ferroviario en esta Región hay que tomarlo no sólo a corto y a medio plazo "como ha dicho Su Señoría", sino también a largo plazo.

Y únicamente por referirme a un asunto emblemático en los servicios suprimidos, como es el "Ruta de la Plata", que no podría, lógicamente, de obviarse en esta discusión, por el que ya intentó negociar el Presidente Posada, que se presentó después un estudio de viabilidad por el siguiente Consejero, y que aparecía una partida presupuestaria que usted conoce, creo que de 350.000.000 de pesetas, que se ha eliminado. Me gustaría saber, desde el CDS, si se ha abandonado por su Gobierno este importante asunto, que, precisamente, fue bandera de campaña electoral del partido al que pertenece en mil novecientos ochenta y siete.

Yo creo, en definitiva, que hay que hacer en este momento una reflexión seria y que hay que facilitar a los ciudadanos de Castilla y León que tengan posibilidades de pensar que pueden usar el ferrocarril como otros ciudada-

nos españoles o europeos, fundamentalmente para comunicar su propia Región.

Nada más, Presidente. Nada más, Señorías. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, Señoría. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Juan Antonio Lorenzo.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Gracias, señor Presidente. Señor Consejero. Le agradecemos su comparecencia, aunque no haya sido en la Comisión competente del tema; evidentemente, no es culpa suya.

Y sí que nos gustaría centrar alguno de los problemas que yo creo que por primera vez, en esta Legislatura, se plantean con algún rigor por parte de usted; con lo cual, de alguna forma, me desmarco de bastantes de los planteamientos que han hecho los que me han precedido en el uso de la palabra, a propósito de una comparecencia que, quizá, la formulación no sea la acertada; y, probablemente, eso, en cierto modo, haya desviado un poco el debate del fondo del problema.

Y yo creo que este tema, en el que se ha hecho, desde el año mil novecientos ochenta y cinco, una evidente demagogia, una evidente demagogia -probablemente por parte de todos, ¿eh?-, creo que, por primera vez, usted está intentando centrar el problema del servicio ferroviario en nuestra Comunidad Autónoma.

Y, en ese sentido, tengo que decirle, señor Consejero, que noto -y lo tengo que decir, porque, si no, faltaría a la verdad de lo que siento- un cambio sustancial en las posturas, en los planteamientos que usted ha venido haciendo al respecto, pues -y ésa es la impresión que hemos recibido de siempre-, por razones que luego intentaré argumentar. De siempre, usted, señor Merino -no digo Consejeros anteriores-, ha eludido el debate de posibles acuerdos, no con una Administración -como ha dicho el señor Sagredo-, sino con una empresa que presta un servicio de transporte; no es una Administración; es una empresa de capital público, que presta un servicio de transporte a través de líneas férreas.

Y, por tanto, creo que ha hecho un cierto giro sustancial -en mi opinión- con respecto a posibles colaboraciones con una empresa que presta servicio de transporte a través del ferrocarril. Usted tiene, la Junta tiene acuerdos con otras empresas que prestan un servicio de transporte por carretera o por el aire; por tanto, existe la posibilidad -independientemente de la competencia o de la titularidad del capital de esa empresa-, evidentemente, existe esa posibilidad. Yo creo que ahí ha habido un cambio sustancial.

Y le digo esto porque no es mi intención -y en ese aspecto hay citas en muchos años que se pueden recoger-,

no es mi intención defender a RENFE. Yo creo que he sido especialmente crítico con la gestión de RENFE desde el año mil novecientos ochenta y cinco hasta aquí, no sólo en esta Comunidad Autónoma. Pero yo creo que en esta Comunidad Autónoma no había habido diálogo, no creo yo que por falta de diálogo de RENFE, porque nos consta -y yo se lo he hecho entrever en varias comparecencias- que RENFE tiene acuerdos, yo creo que muy importantes, muy importantes con Comunidades Autónomas diversas, diversas. Y le pongo el ejemplo -probablemente modélico- de acuerdos con la Comunidad Autónoma de Galicia, con la Xunta de Galicia, que gobiernan ustedes, que gobiernan ustedes; por tanto, no creo que haya habido ahí razones ideológicas, sino, exclusivamente, razones de que, por la razón que sea, ustedes no se han sentado a negociar.

Posteriormente ha habido acuerdos también importantes -en algún aspecto criticable- con otras Comunidades Autónomas, algunas gobernadas por socialistas y otras gobernadas por ustedes, como el caso de Aragón.

¿Cuál es la razón, en mi opinión, en opinión del Grupo Socialista, por la que ustedes ha eludido siempre la posibilidad de suscribir acuerdos con una empresa ferroviaria para prestar servicios de transporte en Castilla y León? Yo creo -y se lo tengo que decir apuntándonos entre todos la culpa que corresponda- que, después de diez años de autonomía... no quisiera meterle en un compromiso, pero dudo mucho que la Junta esté en condiciones de decir a este Parlamento las necesidades de transporte de cada uno de sus municipios, lo dudo mucho, en la forma que sea: de carretera, ferroviaria..., lo dudo mucho que exista una... un inventario de necesidades para cubrir las demandas de movilidad de los ciudadanos. Luego ya veremos si se tiene que resolver por carretera, por ferrocarril o en burro, pero ese inventario no existe. Y eso, en la medida que nos corresponde a todos de responsabilidad, no deja de ser duro que uno de los principales problemas que tiene esta Comunidad Autónoma, por su extensión, por su dispersión de población, por la escasa población que tiene y por el bajo nivel de renta relativo que tiene, que a estas alturas, después de diez años de Comunidad Autónoma, que nos resulte a todos difícil decir si en tal pueblo existe en estos momentos una necesidad de transporte y de qué forma, teniendo perfectamente detectado cuáles son las necesidades de movilidad de esos ciudadanos; pues, yo creo que resulta complicado.

Yo creo que ésa es una de las razones por la que usted, y Consejeros anteriores -entre los que me incluyo-, tendríamos dificultad para negociar, con una empresa que presta el servicio de transporte, qué es lo que queremos, porque como no sabemos lo que tenemos, es muy difícil decir qué es lo que queremos.

Por tanto, yo creo que ésa es una de las razones -en mi opinión- fundamentales por la que, históricamente, se ha eludido cualquier tipo de negociación con la empresa de transporte ferroviario.

Y luego, por otro lado, señor Consejero, yo creo que —y creo que, en ese aspecto, usted lo ha iniciado correctamente, en mi opinión— hay que empezar a plantearse en este país, no sólo en esta Comunidad Autónoma, una discusión seria sobre cualquier política de transporte, sobre la especialización de los modos de transporte y sobre la política intermodal de transportes, política intermodal de transportes.

Si hacemos un repaso de cuál es la situación del transporte ferroviario en los países de nuestro entorno —como se dice tan habitualmente ahora—, veremos cómo, de una forma absolutamente imparable, en los últimos decenios se han producido situaciones muy similares a lo que ocurre en España, por las razones obvias de que a principios de siglo el modo de transporte hegemónico era el ferrocarril, y posteriormente pasó a ser la carretera. Y el ferrocarril ocupó, en los porcentajes que le correspondía, el lugar que tenía que tener, en cuanto a las posibilidades de accesibilidad que tiene el mismo, a los costes relativos del mismo y a la propia demanda de la sociedad. Con lo cual, el modo de transporte hegemónico de los países de nuestro entorno —y España no es una excepción— es la carretera. Y el ferrocarril cumple el papel que tiene que cumplir. ¿Y cuál es el papel que tiene que cumplir? Pues, yo creo que, en líneas generales, habría que hacer muchas matizaciones al respecto, pero, en líneas generales, el transporte de grandes cargas a largas distancias, los transportes de cercanías de alto contenido social y determinados servicios regionales, que vertebran la Comunidad Autónoma, o que vertebran el país en general. Y el resto del transporte lo cumple, en condiciones de mayor eficacia y menor coste social y económico, la carretera.

Por tanto, sobre ese esquema genérico es en el que nos tenemos que centrar, en cuál es el problema ferroviario en Castilla y León. Y ocurre con ello que... yo no sé si usted lo tendrá definido al respecto; veo aquí los recortes de prensa de los últimos días, que parece que se ha adjudicado definitivamente la redacción del Plan de Transporte de Castilla y León a la empresa a la que hacía usted referencia en la última comparecencia. Yo no sé si en ese Plan de Transporte que usted ha adjudicado por la cifra de 9.000.000 de pesetas, si esa cifra va a ser suficiente para definir, localidad por localidad de Castilla y León, cuáles son las necesidades que tienen los ciudadanos en cada pueblo. Yo lo dudo. Y, en ese caso, habría una cierta frustración.

Por tanto, si definiéramos las necesidades de los ciudadanos en cada localidad y viéramos cuál es la oferta de transporte que tiene en estos momentos, podríamos tomar la decisión oportuna de cubrirlo con un modo de transporte u otro.

Yo creo que a ese grado de detalle no vamos a poder llegar; y lo siento mucho por usted y por todos los ciudadanos, pero, de alguna forma, eso es lo que está... eso es lo que ocurre.

Y cuando se plantea, por parte de la empresa pública ferroviaria, la reducción de determinados servicios, ¡hombre!, a todos nos molesta mucho, por lo que significa, pero habría que plantearse si algunas de esas medidas que se han tomado o algunas otras que se pueden llegar a tomar a corto plazo, y que tengo la impresión de que usted conoce, son racionales o no racionales, y si existen alternativas más eficaces para el transporte que permitiera sustituir esa disminución de servicios o esa, incluso, ese cierre de líneas.

Por tanto, sobre esa base, imagino que usted planteará la conveniencia de la negociación con RENFE en los próximos meses.

Yo no sé, sinceramente, cuál es el marco del convenio que usted tiene diseñado, porque sí que tengo que decir que he observado —quizá con matices y, quizá, por la propia transcripción de los medios de comunicación— alguna discrepancia entre los planteamientos que hace el Director General de Transportes y usted. Me da la sensación de que el Director General de Transportes iba más por la línea del convenio, y teniendo como contrapartida —aparte de compensaciones urbanísticas y tal— la compra de billetes, la compra de billetes, igual que se ha hecho en algún servicio aéreo; y eso, tengo la impresión —por lo que deduzco de su conversación— que usted lo rechaza; cosa que me parece, a lo mejor, bastante razonable, también. O sea, que tampoco entro a.....

Entonces, me gustaría que me explicara cuál es la filosofía del convenio. Porque usted sólo hace referencia a las contraprestaciones en función de determinados beneficios urbanísticos que la Comunidad Autónoma pudiera recibir. Y, en ese aspecto, que, en principio, me parece razonable, porque RENFE tiene un patrimonio considerable en nuestra Comunidad Autónoma, ¿en qué medida va a jugar el correspondiente papel, probablemente prioritario, los Ayuntamientos de Castilla y León? Por tanto, ahí nos encontraríamos ante un convenio, en la práctica, a tres bandas, que imagino que tendrá usted definido y perfilado.

¿Y en qué medida, también, en el nuevo... en el convenio que usted va a suscribir con RENFE, se plantea la posibilidad de dotar de servicios a líneas que fueron cerradas para el tráfico en su momento? Yo creo que la Consejería suya tiene datos, que se elaboraron durante muchos años —como muy bien decía el señor Sagredo—, sobre necesidades de transporte ferroviario en la única línea que, en mi opinión, tiene interés en esta Comunidad Autónoma, de las cerradas, que es la Palazuelo-Astorga; un corredor importante, sobre todo entre Zamora y Salamanca, que, a lo mejor, había que replantearse, como se intentó hacer en su día, la reapertura de servicios de viajeros, toda vez que los de mercancía funcionan mal, pero funcionan.

Y también, ¿en qué medida, en el convenio, prevé usted qué servicios nuevos no contemplados por la empre-

sa ferroviaria considera de interés para esta Comunidad Autónoma? Que eso, un tema que "en mi opinión" sería de nota para su gestión: detectar qué servicios nuevos tienen interés estrictamente regional y en qué medida se podrían financiar o autofinanciar, si hubiera demanda suficiente de viajeros. E, inclusive, la mejora de infraestructuras ferroviarias que tienen estricto interés regional, y que, a lo mejor, no lo tiene para las comunicaciones nacionales; pongo por ejemplo la línea Medina-Segovia o la línea Avila-Salamanca, que están ciertamente abandonadas, sobre todo esta última, ciertamente abandonadas, y que tienen mayor interés regional que nacional.

Y, por tanto, yo creo que le quedan unos meses -si es cierto que va a firmar el convenio en el mes de mayo- duros, de recopilar las necesidades de transporte en esta Comunidad Autónoma, para poder negociar sin ninguna demagogia, haciendo un planteamiento integral del transporte en nuestra Comunidad Autónoma y, por tanto, asumiendo la competencia que le corresponde a usted, que no es ni más ni menos que garantizar a los ciudadanos de Castilla y León que tengan un modo de transporte suficiente y eficaz, y al menor coste económico para la colectividad, en todo el territorio de la Comunidad Autónoma, independientemente de que usted lo vaya a poner por la carretera, por el ferrocarril o cualquier otro modo de transporte. Esa es su competencia y, por tanto, no tiene que eludirla. No puede decir que tal empresa tiene capital público de una Administración u otra; usted tiene que garantizar a todos los ciudadanos... exagero al decir todos los ciudadanos; evidentemente, los que estamos aquí seremos absolutamente rigurosos al decir que no se puede llegar al cien por cien, porque los presupuestos son los que son, ¿no? Pero tiene que garantizar a todos los ciudadanos un modo de transporte suficiente para cubrir sus necesidades. Y usted cúbralo, por la carretera, por el ferrocarril, al ciudadano le da igual. Lo que sea más eficaz y más barato para la colectividad.

Y yo comprendo que eso va a ser, el llegar a eso le va a resultar difícil, porque tengo la impresión de que carece de datos, la Administración y usted, la Administración carece de datos, de que no existe una política de transporte integrada en esta Comunidad Autónoma, no existe una política de transporte, como le venimos diciendo reiteradamente; para entonces, incluso, no va a tener redactado ni el Plan de Transportes, si es que ese Plan le pudiera cubrir huecos de estos. Y, por otro lado, siempre, a la hora de firmar el convenio los temas siempre son dificultosos. Le pongo, por ejemplo, el convenio que parece que todavía no se ha firmado entre ustedes, FEVE y las Diputaciones de León y Palencia. Le pongo en antecedentes que lo que usted va a firmar "si lo firma" próximamente es lo que nosotros dijimos en una Proposición No de Ley, que era nuestra, aunque compartida con otro Grupo Parlamentario, y que ustedes rechazaron. Curiosamente, lo que nosotros decíamos es lo que ustedes hacen, porque considerábamos que era lo más conveniente, que era, en definitiva,

garantizar el transporte de viajeros en los alrededores de León y garantizar el transporte de mercancías entre León y Guardo.

Pero..., y yo en ese aspecto soy solidario con usted, imagino las dificultades que va a tener a la firma del convenio, porque da la sensación de que ahora las diputaciones se descuelgan en parte; todo el mundo quiere salir en la foto, pero llegada la hora de la verdad nadie quiere poner un duro. Yo creo que, en ese sentido, ahí le compete a usted la responsabilidad.

Y ya, de paso, nos gustaría que nos informara cómo está ese famoso convenio con FEVE, que yo... me gustaría, nos gustaría al Grupo Parlamentario Socialista que tuviera sus resultados positivos, que, en definitiva, era la línea que mantuvimos en aquel debate y que, al final, ustedes, yo creo que con buen criterio, han sabido retomar. En este convenio con RENFE piense que al final quien tiene que llevar la voz cantante es usted, que las dificultades no con la otra Administración, sino con una empresa son siempre difíciles, porque todo el mundo va a gestionar lo mejor y lo más barato posible.

Y le deseamos en esta nueva andadura suya, que es un cambio sustancial a los planteamientos ideológicos o planteamientos que ha tenido hasta el momento, le deseamos toda la suerte, y, por supuesto, cuente con toda la colaboración "como siempre ha sido" del Grupo Socialista.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, Señoría. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra Su Señoría, señor Villar.

EL SEÑOR VILLAR VILLAR: Muchas gracias, señor Presidente. Como no podía ser de otra manera, en primer lugar, queremos desde el Grupo Popular agradecer al Consejero de Fomento su comparecencia ante esta Comisión, para hablarnos de las previsiones de RENFE sobre la supresión de varias líneas ferroviarias que afectan a esta Comunidad y las actuaciones de alternativas que la Junta va a tener para contrarrestar estas medidas.

Desde luego, también quiero resaltar, al principio de mi intervención, la completa información que usted nos ha dado y que, por lo que veo, ha calado en todos los Grupos Parlamentarios asistentes a la misma, puesto que en esta primera intervención, tanto el Grupo Mixto, como el Centro Democrático y Social o el Grupo del Partido Socialista, parece que les ha satisfecho la comparecencia que usted ha hecho aquí, porque han manifestado "como no podía ser también de otra manera y como ha sido siempre" la preocupación que tiene la Junta por el futuro y por la continuidad de los servicios del ferrocarril en esta Comunidad, y, asimismo, la voluntad manifiesta de tratar de cooperar a dar solución a los problemas que se han generado como consecuencia de la supresión de determi-

nadas líneas y como consecuencia de la supresión de determinados servicios por parte de RENFE y FEVE.

Desde luego, nos congratula también el oír que, dentro de la medida de sus posibilidades, la Junta va a colaborar en prestar un buen servicio de transporte a los ciudadanos de esta Comunidad, pero sin olvidar —aunque aquí parece que no se quiere reconocer de pleno— que la competencia en esta materia corresponde a la Administración Central en toda España y, por consiguiente, en Castilla y León, y, por consiguiente, en Castilla y León. Se le achaca o se dice que es competencia de la Junta el asegurar un buen servicio a los ciudadanos de esta Comunidad. Totalmente de acuerdo. Pero lo que no cabe la menor duda es que la competencia en materia de transportes y en materia de ferrocarriles, a pesar de que RENFE sea una empresa pública, pero con dinero público también al 100%, no puede desligarse de la Administración Central y, en concreto, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. O sea, que quede claro que la competencia es nuestra..., perdón, es de la Administración Central, aunque nosotros también tengamos obligación de coordinar, de colaborar, de dialogar, de firmar protocolos de colaboración y todo lo que sea necesario para la consecución de unos mejores servicios a los ciudadanos de esta Comunidad, repito.

Quiero también manifestar en esta Comisión que ya se intentó, por parte de la Junta, con anterioridad varias veces, el diálogo con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con RENFE, y hasta ahora nunca tuvo eco la llamada que la Consejería de Fomento, en nombre de la Junta de Castilla y León, hizo ante el Ministerio de Obras Públicas y RENFE para esta entrevista, y que, ante la insistencia por parte de la Junta, por fin el día ocho de marzo se ha celebrado tal reunión con doña Mercé Sala y con su equipo, lo mismo que con el equipo de la Consejería de Fomento. Por tanto, que quede claro que la colaboración de la Junta de Castilla y León no ha sido una cosa espontánea que ha surgido como consecuencia... días antes de esta entrevista, sino que la Junta de Castilla y León ha mantenido siempre la preocupación por el buen servicio del ferrocarril en la Comunidad y que en todo momento ha estado abierta al diálogo con los responsables directos del funcionamiento de los servicios ferroviarios.

Se ha hablado también aquí de la necesidad, incluso se le recrimina, de que, para firmar el protocolo de colaboración, la Junta, en estos momentos carece de un inventario de necesidades de transporte. Yo creo que —si no estoy equivocado, que se desmienta— el inventario de necesidades de transporte no solamente no lo tiene esta Comunidad, sino que no existe en ninguna y ni siquiera el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, que yo tenga entendido, tiene tal inventario a nivel nacional.

Por todo esto, yo creo de nuevo e insisto en que me parece muy positiva la actuación de la Junta, porque está... ha conseguido dialogar con RENFE, ha ofertado sus posibilidades económicas para resolver este problema y ha

conseguido una cosa que también entiendo que es fundamental, es que haya... o va a intentar conseguir que en ese protocolo de colaboración se establezcan inversiones para mantener las infraestructuras ferroviarias en las mejores condiciones posibles dentro de esta Comunidad y, si no, que los servicios sean sustituidos por otro medio de transporte.

Y ya puestos a unirnos a los restantes Grupos Parlamentarios, yo, por parte de nuestro Grupo, también le animaría a que se insistiera en la posibilidad de la reapertura del ferrocarril Palazuelo-Astorga-Ruta de la Plata, porque entendemos que prestaría un buen servicio a nuestra Comunidad, tanto a los viajeros como que se intensificase el tráfico de mercancías; porque, aunque está abierto al tráfico de mercancías, pero se da la circunstancia que, a lo mejor, no hay una media de un tren diario el que pasa por esa línea.

Le animamos, pues, a que siga en la línea de colaboración tanto con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, como con RENFE, como con FEVE, pero haga constar en todas sus negociaciones que no se olvide nadie de que la competencia de esta materia es de la Administración Central. Y consiga, a ser posible, en cualquier inversión en infraestructuras, en cualquier plan de ferrocarriles que se haga dentro de la Comunidad, se escuche la opinión de la Junta.

Muchas gracias, señor Consejero.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, Señoría. Para contestar, tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Muchas gracias, señor Presidente. Señorías. Haciendo una contestación global a los Portavoces de los Grupos, que yo creo que han coincidido más o menos todos en los mismos parámetros en cuanto a la importancia, la transcendencia de este asunto, yo creo que el papel de la Junta en este tema hay que dividirlo en dos fases, hay que separarlo en dos fases.

En una primera fase, en la que hay una escasa o nula comunicación y contacto entre la compañía RENFE y el propio Ministerio, respecto a este tema concreto de los ferrocarriles, con la propia Junta, se toman las decisiones de forma unilateral, se adoptan decisiones por parte de la compañía de suprimir servicios sin avisar a nadie. Esa actitud yo creo que se viene... se modifica a partir de nuestras primeras cartas de queja a la propia compañía, que surgen hace aproximadamente un año. Yo tengo dos cartas, concretamente, solicitando ya unas entrevistas con la Presidenta de RENFE; la primera, de los primeros meses del año noventa y dos, a raíz de esas primeras solicitudes de entrevista, en agosto, concretamente, de mil novecientos noventa y dos mantenemos ya una primera reunión en mi despacho el Director General Adjunto de RENFE y el

Director Regional de la compañía con los miembros de la Consejería. Después se..., en esa reunión, además, se proponía ya una serie de supresión de líneas completas, concretamente dos que era -si no recuerdo mal- Salamanca-Fuentes de Oñoro y Medina-Segovia, y nosotros hacemos ver a la compañía lo grave que podría ser una decisión de ese tipo. Se adopta, entonces, un cambio en la posición de RENFE, en cuanto a modificar esa decisión de supresión de líneas completas por la reestructuración de algunos servicios en esas líneas y en algunas otras. Nosotros, por supuesto, nos oponemos a esa decisión, pero, en todo caso, entendemos que ya es un logro el hecho de que no se suprima ninguna línea, a lo cual habríamos opuesto todo tipo de resistencia. Y seguimos instando a la Presidente de RENFE, en otra carta de finales del año, para tener una entrevista, una reunión de trabajo. Por cuestiones de su agenda o de sus ocupaciones, esa entrevista se celebra el día ocho de marzo.

Nosotros, por supuesto, nuestro interés ha quedado suficientemente claro y patente, sin perjuicio de que siempre reconociésemos que no era una competencia nuestra el hecho de poner o no, quitar, o suprimir servicios de RENFE. Pero no es menos cierto que, aunque no tengamos la competencia, sí tenemos una responsabilidad como Gobierno Regional, y así lo hemos asumido. Y, en ese sentido, también, hemos hecho otra serie de acuerdos con otras compañías, y negociaciones mucho más fluidas, como ha habido, por ejemplo, con la compañía FEVE, con la que hemos tenido siempre un diálogo mucho más frecuente, mucho más fluido; hemos tenido cantidad de reuniones a partir de otra decisión unilateral tomado por FEVE, de cierre del tráfico de viajeros de León-Bilbao, y en aquella ocasión no hubo ningún problema en que la compañía FEVE se reuniese con nosotros, prácticamente, a los quince días de haber adoptado aquella decisión, en la que, bueno, pues, hubo un enfrentamiento importante con la Consejería por la cuestión de suprimir una línea que considerábamos importante, sin perjuicio de que tuviese o no pérdidas entre León y Bilbao, sin avisar a la Comunidad Autónoma, sin avisar a ninguna entidad, diputación, administración local; es decir, sin avisar a nadie.

Y yo creo que esa política -y se lo hemos dicho muchas veces a las dos compañías- no es buena, se lo hemos repetido al Secretario General de Infraestructuras: no es bueno adoptar una política unilateral de hechos consumados. Porque entendíamos que para la Región era malo y para la propia compañía en su prestigio, en su papel a jugar a nivel nacional como empresa que da un servicio general, y que estamos pagando, entre otras cosas, todos los ciudadanos.

Yo creo que RENFE, finalmente, lo ha entendido. Lo que pasa es que no es... no se puede traer a colación, no es comparable el caso de otras Comunidades en el caso concreto de RENFE como lo pueda ser la nuestra. Porque si se ha llegado a un acuerdo con Aragón, o con los

ferrocarriles de la Generalitat, o con los ferrocarriles vascos, son situaciones absolutamente diferentes en cada región. El caso del Gobierno de Aragón, donde han firmado un acuerdo con un coste de 150.000.000 para mantener sólo una línea que une dos provincias, yo creo que es un dato que nosotros nunca podríamos haber firmado, porque nosotros tenemos tres mil kilómetros de ferrocarriles en nuestra Región competencia de RENFE, y nunca hubiésemos podido firmar un convenio, ni podremos firmarlo en el futuro, que suponga mantenimiento de líneas completas con cargo al Presupuesto de la Comunidad Autónoma, porque no habría presupuesto de la Comunidad suficiente para poder pagar esos déficit.

Sí son casos que se pueden traer aquí a colación el caso de FEVE, donde es un tramo que prácticamente en su totalidad está dentro de la Comunidad Autónoma, de vía estrecha, donde, posiblemente, a lo mejor en el futuro pase a ser competencia de la propia Comunidad, como ha pasado con el ferrocarril Ponferrada-Villablino, que en este momento FEVE está tratando de ir dispersando sus costes a base de transferir ese tipo de ferrocarriles o de déficit. Pero, en todo caso, el caso concreto del tráfico de viajeros de FEVE, nosotros en este momento tenemos muy avanzado un convenio que queremos firmar con la compañía, entren o no entren las Diputaciones -concretamente la Diputación de León no parece que esté dispuesta a entrar en la proporción que debería de entrar-, pero, en todo caso, ésa es una cuestión aparte, nosotros vamos a asumir ese convenio solos o en compañía de las Diputaciones que entiendan deban de estar. Y, ¿por qué? Pues, porque entendemos que esa línea -nosotros lo hemos dicho desde el principio- se suprimió porque existía una falta de seguridad por falta de inversiones en años anteriores; y, no obstante, si en esa línea se hubiese invertido en la infraestructura, posiblemente no hubiera ido cayendo el número de viajeros, como ha ido cayendo en los últimos años.

Y la condición previa que pusimos a FEVE, y así se ha aceptado y por eso hemos entrado a un convenio de este tipo, es que se invirtiese en recuperar la seguridad de esa infraestructura viaria para los viajeros. Como FEVE ha aceptado invertir alrededor de 500.000.000 en mejorar la infraestructura, estamos de acuerdo en entrar en ese convenio.

No obstante, también hemos analizado en estos meses los ingresos que tiene la compañía en tráfico de mercancías, y hemos visto que, efectivamente, esa compañía tiene bastantes ingresos en el tráfico de mercancías. Y nosotros, si asumimos el déficit, también querríamos participar de una parte de los ingresos que pudiera compensarnos lo uno y lo otro. Y como estamos, en este momento, en tratar de que la Comunidad ponga lo menos posible de su presupuesto, es lógico que la negociación exista, para que nosotros seamos también partícipes de los ingresos y no sólo de los gastos.

Por tanto, ésa es la discusión actual. Yo creo que habrá acuerdo y que podremos recuperar el servicio antes del verano, tal y como se ha comprometido FEVE en la última reunión que mantuvimos con ellos. De hecho, las primeras inversiones en infraestructura las van a empezar a realizar en breve; de hecho, creo que en tres meses se han comprometido a terminarlas. Y nosotros, por nuestra parte, estamos dispuestos a asumir, en la parte que acordemos, el déficit de esa línea.

Pero, vuelvo a repetir, es un caso muy concreto, específico, muy puntual, con un coste muy determinado, que no se da, desgraciadamente, en un caso como el de RENFE, que es interregional, que tiene líneas por todas las provincias de Castilla y León, y cuyo déficit, desde luego, supera en mucho cualquier situación que podamos nosotros contemplar.

También es cierto que hemos llegado a acuerdos con compañías aéreas, y, de hecho, nuestra intención es seguir en ese camino, si con ello se potencia el aeropuerto de cualquiera de las capitales que lo tienen; concretamente, en Valladolid estamos a punto de cerrar uno con AVIACO, porque es importante para la Comunidad mantener una línea aérea de Valladolid a París, y si esa línea aérea tiene un déficit de explotación, pues, entre todas las instituciones que en este momento estamos analizándolo -Cámara de Comercio, Ayuntamiento de Valladolid, Diputación, Junta-, tendremos que ver la fórmula para que, al menos en una parte, esa línea se sufrague por las instituciones y no se tenga que cerrar, una vez que nos ha costado tanto esfuerzo que AVIACO -y eso hay que reconocerlo- tuviese, en este caso, la generosidad de establecer una línea en unos tiempos en los que el transporte por vía aérea cada vez se está volviendo más difícil y más competitivo.

Por tanto, yo creo que aquí hay que enmarcar los distintos convenios que hemos mantenido en el contexto en el que cada uno se mueve. El transporte aéreo es una cosa, el transporte de vía estrecha es otra, y el transporte de RENFE es otra.

En este momento, desde luego, estamos trabajando en qué materias debemos incluir en el convenio con RENFE. No podemos decir, porque sería prematuro: vamos a incluir unas u otras. Pero lo que sí pretendemos, como línea general, es que se nos informe previamente de las decisiones a adoptar; que podamos ser compensados, si es que tenemos que invertir en sufragar esos transportes deficitarios por carretera, que ya los estamos haciendo con algunos pueblos, y que cuando se reestructuren servicios hay que verlo detenidamente pueblo por pueblo, para no estimar una cosa u otra con cargo a nuestro presupuesto; y que en compensación a las posibles inversiones que nosotros podamos hacer, sí vamos a pedir que RENFE contemple también una serie de inversiones en la Comunidad, en cuanto a mejora de las estaciones de RENFE, en cuanto a supresión de pasos a nivel, cumpliendo con algunos de ellos que todavía no están terminados, y, desde luego, con

la cesión posible de suelo propiedad, propiedad de RENFE, que hay mucho en muchas capitales, que en este momento no tienen ningún tipo de uso y que podrían venir bien a la Comunidad y a los propios Ayuntamientos para construir vivienda social.

Por tanto, lo que pretendemos, aparte de que no hay que excluir ninguna otra posibilidad, y por eso el Director General en su día habló de ese tipo de alternativa de cupos de billetes, que a mí tampoco me acaba de agradar, pero que, en cualquier caso, prefiero, prefiero que me compensen con suelo, que me compensen con inversiones reales, antes que otra cosa.

Sí le puedo decir que lo que no pretendemos, en ningún caso, es ser comparsas de una situación creada por una empresa pública. Y, desde luego, por eso hemos mantenido, a veces de una forma poco comprendida por otras fuerzas políticas, hemos mantenido desde el principio una actitud de rechazo y de resistencia a este tipo de medidas unilaterales de la compañía, y yo creo que al final se nos ha tenido más en cuenta, precisamente por esa situación que se había creado de falta de diálogo, de continua crítica en la prensa, de continuo enfrentamiento. Yo creo que eso ni a nosotros ni a la propia Compañía RENFE nos interesa en este momento. Y por eso entiendo que no vamos a ser comparsas en ningún tipo de convenio que se firme con la Compañía RENFE.

Yo le puedo decir que... ya lo he adelantado antes, no se puede actuar en esta Región como se ha hecho en otras regiones cuando tenemos dos Administraciones competentes en temas de transportes en Castilla y León: la Administración Pública, Central, y la Administración Regional. Dos empresas públicas que tienen algo que ver con el transporte, como es FEVE y RENFE. Porque no es la única -y en eso no estoy del todo de acuerdo con el Portavoz Socialista-, no somos los únicos competentes en el tema de transporte en esta Comunidad, porque ni siquiera en el transporte de viajeros somos únicamente competentes nosotros. Aquí hay cantidad de líneas interregionales que tienen casi más transporte de viajeros que las nuestras, donde no podemos decidir, porque es la Dirección General de Transportes la que da las concesiones. Y si hay un problema con ENATCAR, o con Fernández, o con tal, en una línea concreta, lo que está claro es que luego es la Administración Central la que tiene que decidir, y, sin embargo, los problemas con las localidades que tienen ese problema nos vienen a la Junta; si hay una protesta vecinal viene a la Junta, como es lógico, y a lo mejor la línea que está haciendo, como ha pasado en Fermoselle y en algún otro sitio, la línea que está haciendo ese servicio depende de Madrid.

Por tanto, yo creo que aquí, en este caso concreto, no se puede hablar de una única competencia que tiene la Región y que, por tanto, ustedes tienen que conocer todas las cuestiones derivadas de ese transporte en la Región, porque es muy difícil en una Región tan amplia como esta,

y con tantas relaciones con otras tantas Comunidades limítrofes, el poder abarcar todo eso.

Desde luego, alternativas sí le puedo decir que hemos aplicado en estos casos, y lo hemos aplicado en base a lo único que podemos decidir, que es a cubrir el transporte deficitario de todas aquellas poblaciones que han quedado perjudicadas por la falta, o por la supresión de servicios por ferrocarril.

No es menos cierto que son los Ayuntamientos, a través de la búsqueda de empresas privadas, las que al final conciertan con nosotros. Pero también es verdad que este año hemos incrementado bastante la línea presupuestaria dirigida a cubrir esos transportes deficitarios, y yo creo que está dando bastante juego, hasta el punto de que, pues, del orden de tres-cuatro empresas cada mes están acordando con Ayuntamientos el cubrir esos transportes deficitarios, sobre todo a la vista de la situación en la que están quedando muchas de ellas con esta supresión de servicios de RENFE. Y ése es uno de los puntos que nosotros imputábamos a RENFE, que no se nos hubiese avisado previamente para poder evitar esas situaciones de incomunicación.

Yo creo que, para nosotros, los servicios nuevos que deberíamos incluir como más importantes en esa alternativa con RENFE serían, en nuestra opinión, sobre todo dos: mejorar e incrementar los servicios de cercanías en los... que comunicasen las nueve capitales de la Región, porque eso para nosotros sería muy importante para vertebrar exactamente la Región, no solamente el eje Palencia-Burgos-Valladolid, sino que hubiese una comunicación de cercanías fluida entre las nueve capitales de Castilla y León y Ponferrada. Porque, concretamente, está el caso de Ponferrada, que ayer lo hablábamos precisamente allí, para venir de Ponferrada a Valladolid hay que pasar por León, pero hay que pasar por León con unos trenes que tardan cinco o seis horas, no con trenes de cercanías que pudiesen acercar más a las capitales más importantes de la Región. Por tanto, nosotros estimamos que ése sería uno de los puntos más importantes que RENFE debería tener en cuenta a la hora de incluir en ese convenio.

Y una segunda parte importante, que nosotros tenemos claro debería de tenerse muy en cuenta en ese convenio, es las inversiones en el transporte intermodal, o lo que se llama ahora los intercomunicadores de transporte, que está muy poco... muy poco hecho, desde luego prácticamente nada en Castilla y León, y no demasiado hecho tampoco en las grandes capitales, lo que quiere decir que es un tema difícil, porque supone mucha inversión, y RENFE me temo que sin la colaboración importante del propio Ministerio va a ser difícil que podamos hacerlo.

Pero, no obstante, sí es cierto que hay algunas ciudades donde ya estamos haciendo aproximaciones en ese sentido, de hacer que nuestras inversiones en estaciones de

autobuses se acerquen al máximo a las estaciones de ferrocarril. Y que allí vayan a confluír los autobuses, los taxis, los discrecionales y los trenes. Yo creo que ésa es una idea que deberíamos de contemplar al máximo en ese convenio y que, desde luego, se la hemos transmitido el otro día a la compañía, porque entiendo que son dos temas nuevos que deberíamos de incluir para el futuro, sin perjuicio de que fuera una política a seis, ocho años, o diez, los que fueran, pero para el futuro.

Por supuesto, hay dos temas que nosotros somos sensibles, especialmente lo hemos defendido muchas veces, como usted ha dicho, pues, hay cuestiones que han sido, pues, de un coste político para todos, el hecho de la Vía de la Plata, y nosotros hemos defendido también, por qué no, el Santander-Mediterráneo. Entiendo que el Vía de la Plata tiene en este momento un tráfico de mercancías concreto, que debería de incrementarse porque podría ser más rentable, que debería de hacerse por lo menos un intento en determinados tramos de hacer tráfico de viajeros, por lo menos un intento de hacerlo en algunos tramos que hay viajeros, entiendo yo que podía ser interesante. Y en el Santander-Mediterráneo, yo creo que ahí están todas las fuerzas políticas y económicas de varias regiones, no lo ven como inviable.

Desde luego, lo que nosotros no podemos aceptar en ningún caso, y no lo vamos a aceptar, es que se pudiera levantar el trazado del ferrocarril, porque consideramos que eso, en cualquier país, en cualquier situación que se dé, yo entiendo que es un absurdo; levantar lo que se ha hecho con tanto coste, y con tanto esfuerzo, incluso expropiando a muchísimo propietarios de terrenos a lo largo de muchos años, que ahora se diga: bueno, pues, por las buenas, levantamos el ferrocarril y lo dedicamos a áreas verdes, ecológicas, y no sé qué historias, que al final lo que supone es levantar el ferrocarril sin más, y dejar un aprovechamiento en una Región, además, en unas áreas bastante poco pobladas de Burgos y de Soria.

Por tanto nosotros, en ese caso concreto del Burgos-Santander... perdón, del Santander-Mediterráneo, sí tenemos que oponernos al levantamiento de ese trazado, si es que se pretende. Porque, entre otras cosas, se consideró en su día que era un ferrocarril estratégico y que, en caso de alguna cuestión militar, podría ser aprovechado, y, de hecho, lo es, en este momento, para algún tipo de transporte militar, por lo visto.

Es decir, no creo que en este momento precisemos de suprimir ningún tipo de servicio. Y, desde luego, levantar ningún ferrocarril en Castilla y León no creo que sea bueno. En el caso del "Vía de la Plata", sí se le puede buscar aprovechamiento. Y cuando, en su día, yo dije que si el Partido Popular ganase las elecciones plantearía como una opción clara la de buscar un mejor aprovechamiento de ese ferrocarril, pues, no creo que deba de estar tan alejado de la realidad. De hecho, yo estoy seguro que si los analistas de RENFE se pusieran a hacer números de cómo podía aprovecharse mejor ese ferrocarril, a lo mejor

sacarían conclusiones más positivas. Porque en el caso concreto, cuando hemos discutido ahora servicios suprimidos por RENFE en la provincia de León, nosotros hemos defendido que había más viajeros de los que decían sus números. Y, efectivamente, muchos de esos pueblos nos han confirmado que había más viajeros de los que decían sus números. Lo que pasa es que, como ahora resulta que en esas zonas hay mucha gente que no paga en RENFE, pues, entonces, muchos no contabilizaban como pasajeros, y resulta que contabilizaban, casi siempre, sobre los que pagaban. Y, entonces, al final, en algunos pueblos donde había jubilados de RENFE o donde había otras personas de RENFE no contaban como pasajeros, y existe una necesidad en ese pueblo de quince, veinte señores que utilizan cada día el tren, y tenían contabilizados cinco o seis.

Quiere decirse que nosotros hemos propuesto a RENFE que en los servicios que se puedan reabrir, por lo menos en los seis primeros meses, se inspeccione, efectivamente, la capacidad de viajeros de esa línea o de esos servicios y después podamos decidir. Que no pasemos al cierre, o decir: "En octubre hay que cerrar tres servicios", sin saber exactamente, sin haber una inspección concreta en esos servicios antes, para saber si efectivamente lo hay. Porque, claro, el decir de Peñaranda a Salamanca, o de Segovia a Nava de la Asunción hay cinco o hay seis viajeros en el tren de las ocho, y por eso hay que suprimirlo... Pues, claro, yo entiendo que eso no se puede hacer así, por las buenas, cuando luego se ha demostrado que, a lo mejor, no eran ocho y son cuarenta. Claro, ése es un dato que es muy grave cuando luego ha suprimido el servicio y no se puede rehabilitar o no se puede poner otra vez.

Por tanto, entendemos que, efectivamente, el tema es más complejo de lo que parece; que para nosotros lo importante es reabrir o iniciar una vía de negociación, que ya tenemos bastante avanzada, como se ha dicho con otras compañías, como es el caso de AVIACO, FEVE, etcétera, que la Junta, desde luego, no ha cambiado su posición, porque desde el principio, por lo menos desde que surge la cuestión de cierres, hemos venido manteniendo la necesidad de que eso no se produzca y de que se cuente con la Comunidad Autónoma antes de tomar cualquier decisión. Que se ha pedido... yo, personalmente, he pedido varias veces entrevistas en los casos de RENFE, como lo hice en FEVE -con mucho mejor éxito-, y que, por tanto, estamos dispuestos a seguir negociando por esa vía. Yo creo que éste es un tema de tal importancia para Castilla y León que, si no buscamos una negociación y un consenso, lo que está claro es que nos perjudicamos sobre todo nosotros; no se perjudica RENFE, porque RENFE es un ente frío, una empresa pública de carácter nacional, pero el principal perjudicado es el ciudadano de Castilla y León, no el señor de RENFE, que, al fin y al cabo, hace sus números, le va a salir más o menos déficit, y al final del año ese déficit se lo van a cubrir con los impuestos de todos los españoles, y nosotros nos quedaremos sin un servicio cuando, encima, lo estamos pagando.

Por tanto, yo creo que aquí nuestro esfuerzo va a ser continuo y, desde luego, nuestro despacho permanentemente abierto para cualquier negociación que no nos suponga una grave alteración de nuestro presupuesto, es decir, que no sea excesivamente gravoso para nosotros.

Pero sí estamos dispuestos a colaborar financieramente en todo lo que podamos, siempre que haya unas compensaciones similares por parte de aquellas empresas que nos lo pidan. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, señor Consejero. Para consumir un turno de réplica, tiene la palabra, por el Grupo Mixto, el señor Herreros.

EL SEÑOR HERREROS HERREROS: Gracias, señor Presidente. Yo voy a empezar por donde usted ha concluido, cuando hace referencia a "los perjudicados somos nosotros". Efectivamente. Y, en base a esa concepción, que yo creo que es absolutamente objetiva, yo quiero manifestarle ya una cuestión en la que le invito a que reflexione en el primer concepto que plantea de cara -o filosofía general- a la firma de un futuro protocolo.

Ha dicho usted textualmente: "Que se nos informe previamente cuando se vayan a tomar decisiones". Con toda la sinceridad, me parece estar en una actitud secundaria, de papel accesorio, y, entonces, nos vamos a encontrar, nuevamente, con criterios que van a justificar plenamente, en virtud, en unos casos, de dificultades orográficas, de rentabilidad económica, de los umbrales de utilización y de múltiples que se han venido utilizando durante este tiempo anterior, para consumir de una forma inexorable, pues, las decisiones que pueda tomar en un momento determinado una empresa.

Y a mí me parece bien eso de la empresa pública. Yo creo que es una disección difícilmente asumible la diferencia entre RENFE empresa pública y la Administración, cualquiera que sea. Estamos viendo ahora mismo -y lo uno con lo anterior- esto que se denomina el Plan Director de Infraestructuras. Bueno, yo no sé las negociaciones que habrá tenido el Ministerio de Obras Públicas con RENFE o no, y me imagino que se fiarán o se basarán en algún tipo de documento de esta naturaleza, pero lo que no cabe la menor duda es -lo apuntaba anteriormente- cómo en el PTF, en el Plan de Transporte Ferroviario, cómo en sucesivos planes estaba considerada la variante Guadarrama, y que en estos momentos se marca como posibilidad, y ya ha pasado a un segundo plano respecto de otras prioridades que tienen un trazo claro, grueso y manifiesto.

Yo creo que no podemos mantener el criterio de actuar como subsidiarios, accesorios o secundarios en un plan de esta naturaleza, primero, por interés propio y, segundo, porque, cuando Izquierda Unida defendía el Consejo Económico y Social, se planteaba que hubiese una concurrencia expresa de las Comunidades Autónomas en ese Con-

sejo Económico y Social, a nivel del Estado, con una finalidad objetiva. Es decir, cuestiones de esta envergadura necesitan tomar en consideración -otra cosa es quién toma, en última instancia, las responsabilidades-, tomar en consideración los planteamientos de cada uno de los territorios. Planteamientos, lógicamente, que implicarían... y yo creo que sí sabemos lo que deberíamos de querer, al menos, que es la reposición de los servicios, la reapertura de las líneas cerradas y un plan integral del territorio de la Comunidad Autónoma, con configuración de la red principal, aunque sea interregional, la mejora de las líneas secundarias que puedan facilitar, todavía, la mayor rentabilidad -si cabe expresarse de esta manera- y, desde luego, la construcción de algunas variantes, concretamente la variante que ha estado contemplada en el Plan General de Ferrocarriles, en el PTF, y que ahora se deja ahí, en el alero, que no sabemos muy bien cómo queda.

Es cierto, señor Consejero, que las situaciones son diferentes en cada una de las Comunidades Autónomas. Y, por supuesto, cuando yo hacía la sugerencia anteriormente, no decía: firmese un acuerdo como el establecido entre la Comunidad Autónoma de Aragón, o la Generalitat, o Andalucía, la Junta de Andalucía, con RENFE. No creo que haya nadie que pueda, primero, pretender eso; lo que sí creo que hay posibilidades de pretender es, con nuestras diferencias, con nuestra especificidad, estúdiense, y, lógicamente, se den alternativas que puedan ser contempladas, que puedan ser englobadas en lo que puede o que debe ser el conjunto de un plan del sector de transporte ferroviario integral, pero claro, lógicamente, coherente con la ordenación del territorio y, en este caso, para la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

Se ha planteado, desde el punto de vista de FEVE... Yo creo que estamos en los mismos criterios anteriores. Sabe Su Señoría que hemos tenido diversas discusiones, y a mí no me motiva, en absoluto, el apuntarme el tanto de quién o de quiénes empezaron, o han tenido mayor consistencia en la defensa, en la reivindicación del asunto de FEVE. A lo mejor, son otros los criterios que nos motivan.

Y sí me gustaría que se pudiera hacer, porque cada vez lo veo con mayor preocupación, la reivindicación en la planificación, puesto que en este Plan Director de Infraestructuras, que conocemos a través de los medios de comunicación solamente, se apunta ya una línea, autovía o autopista, que sigue en paralelo el trazado de la "Ruta de la Plata", que, posiblemente, entre en colisión manifiesta con lo que se está planteando aquí, con la reivindicación que creo que hemos planteado absolutamente todos los Grupos Políticos, aunque haya alguien que accedió de una forma, a nuestro juicio, muy ligera a permitir que se levantara o se suspendiese el servicio de la "Ruta de la Plata", el servicio a los usuarios, cuestión que no ocurrió en otras Comunidades. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, Señoría. Por el Grupo Parlamentario de CDS, tiene la palabra Su Señoría.

EL SEÑOR SAGREDO DE MIGUEL: Gracias, Presidente. Señorías. Agradecer la parte que el Consejero ha dedicado a contestar a las cuestiones planteadas del CDS. Manifestar nuestra satisfacción porque ese suelo sea para cubrir necesidades sociales -me supongo que no sólo viviendas, pero sociales-, que no se pueda pervertir ese uso.

La realidad es que de sus manifestaciones segundas, Consejero, la realidad es que en esos diálogos con RENFE, efectivamente, no vamos en condiciones de igualdad. Si no le gusta la palabra comparsas, ponemos otra. Pero es, un poco, pedirle a RENFE que, antes que nos pegue, que nos avise, para bajar a la farmacia a por medicamentos o a por vendas. ¡Hombre!, realmente, yo creo que así no se debe negociar, ni con RENFE, ni con nadie.

Efectivamente, unas consideraciones de tipo general. Manifestar que no es bueno hacer el inventario en la situación a que nos ha llevado el abandono de estos diez años. Entendemos que hay que partir de una posición mucho más compleja. Efectivamente, hoy hay que plantearse ya esa política de qué transporte queremos; pero, claro, si llegamos a la conclusión de que en una carretera mala, aunque practicable, con un buen coche o con una buena compañía, frente a las soluciones de un tren de museo, unas líneas del XIX, una difícil accesibilidad, una política deficiente para el usuario, efectivamente, hay que escoger, porque no hay otro remedio, la carretera.

A mí me gustaría que todos los Procuradores nos asomásemos a un mapa de Europa, un mapa ferroviario y que volviésemos la ecuación al revés: en los demás países están igual que nosotros, pues, digamos: "Aquí estamos igual que en los demás países"; porque la realidad es que, o se viaja poco, o esa afirmación, realmente, no se tiene de pie. En cualquier lugar de los que vive nuestra Europa comunitaria, no hace falta preguntar la hora del tren; basta con ir a la estación, esperar unos minutos y coger el tren. En Zamora, para venir a Valladolid, puede ocurrir que haya que estar esperando al tren siguiente veintitrés horas y cincuenta y nueve minutos, para venir de Zamora a Valladolid.

Por eso agradezco, Señoría, que, efectivamente, entre el proyecto que se puede hablar de futuro, que es lo único que Su Señoría ha querido hablar, se hable de comunicar de una manera fluida las nueve capitales de la región; de esa manera se hace región, de otra manera no.

Y, desde luego, que salgamos de un planteamiento absolutamente lineal o muy simple, de que hay que buscar el método más eficaz y más barato como medio de transporte, sin considerar el más seguro, el más social, o el que suponga una estratégica alternativa. Porque, ¿qué pasa

aquí sí, efectivamente, eso por lo que hemos apostado todos un día se estropea?

Siento, Señoría, que no haya manifestado su posición frente al Plan de Infraestructuras de la Administración Central. Quizá no sea éste el momento, quizá sea otro el momento de tratarlo con más profundidad.

Lamentar también que en sus manifestaciones sobre la Ruta de la Plata se ponga de manifiesto que no se ha avanzado nada. Es decir, estamos exactamente igual. Se suprimió la partida presupuestaria en los Presupuestos de la Junta, y ahí estamos esperando a que otros hagan alguna reflexión al efecto. Y nos gustaría, porque si no vamos a seguir... a terminar así, de que el tren no sea noticia, que no haya ningún chaval de Castilla y León que pueda contarle a sus amigos "el otro día vi un tren", como si se tratase del oso pardo, o del lince, porque, de seguir así, terminaríamos en esa posición.

Y, en cualquier caso, volver a manifestar nuestra satisfacción porque se haya reiniciado o iniciado ese diálogo, pero en el que, seguramente, la posición de la Junta debía estar en una altura, por lo menos en posición del CDS, más alta que la que ha manifestado Su Señoría.

Nada más, agradecerle su comparecencia. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, Señoría. Por el Grupo Parlamentario del Partido Socialista, tiene la palabra Su Señoría don Juan Antonio.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Muchas gracias, señor Presidente. Este Procurador que es menos sentimental que el señor Sagredo, quizá porque sea más joven también, ¿no?, pues, sinceramente, le da igual que un día los niños digan que no conocen el tren; lo importante es que digan que tienen un modo de transporte rápido, seguro y eficaz, y barato, todas esas cosas. Y, por la misma razón que alguien en su día se planteó que las diligencias, cuando desaparecieron, alguno hizo la misma frase que usted, y seguro que ni usted ni yo nos acordamos ahora de ese modo de transporte. Lo que queremos es un modo de transporte rápido, eficaz, seguro y barato.

Lo que dice, el planteamiento que... yo creo que correcto, ha sido el señor Consejero en las respuestas... reiterarle el tema de las entrevistas. Yo soy un poco escéptico sobre el tema de las entrevistas protocolarias, que muchas veces se plantean y que todos hemos planteado alguna vez: voy a ver al ministro, a tal persona y tal... te sientas allí, y, al final, pues, todos son muy buenas palabras y tal. Porque en la práctica, como todo el mundo anda muy ocupado, lo que hay que llevar son propuestas concretas; con un interlocutor, cuando vas a negociar, tienes que saber muy claro qué es lo que quieres y hasta qué punto puedes asumirlo. No vale llegar y decir: protesto

por eso... y si le dan un argumento de que, en el caso concreto del ferrocarril, sólo suben dos personas en una parada, pues, a lo mejor, le dejan a usted, pues, con la protesta fuerte e insistente, pero sin argumentos, que es un poco lo que le ocurre a usted cuando se ve obligado a suprimir determinados servicios de carretera de los que es competente, que el concesionario abandona la concesión, pues, porque no monta nadie ¿y usted qué dice a eso cuando le viene un Alcalde a protestar? Pues, es que no monta nadie; o sea... y al final, usted tiene datos y a lo mejor el Alcalde no. Tiene otras vías de subvenciones.....

Creo que en el planteamiento suyo quizás se haya deslizado en un... en mi opinión un error, por lo menos por los datos que tengo, sobre lo que podía haber sido, puede ser la supresión, no la supresión, el cierre de la línea Salamanca-Fuentes de Oñoro; creo que eso nunca se ha planteado desde el año ochenta y cinco hasta aquí -que uno ha seguido con detenimiento el tema-. Hasta tal punto le digo el que esto debe ser cierto que las inversiones que ha tenido esa línea desde el año ochenta y siete hasta el momento han sido lo suficientemente cuantiosas como para que esa línea de poco tráfico en estos momentos, y de interés internacional, esté capacitada para asumir trenes a cientos sesenta kilómetros/hora. Se han hecho inversiones importantes, tanto en la infraestructura, como en la electrificación. Por tanto, creo que nunca se planteó eso. Otra cosa es que se haya planteado, y me consta así, la supresión de algún servicio, que no es el cierre de la línea, es supresión de algún servicio.

Tiene el apoyo absoluto del Grupo Parlamentario Socialista en la idea que ha lanzado -y que le animamos a que siga en ella-, de servicios ferroviarios que intercomunican la región. Servicios de interés regional. Las nueve capitales de provincia, si pudieran ser las nueve -alguna, probablemente lo tenga difícil-, y las ciudades importantes, usted ha puesto el ejemplo de Ponferrada, como servicios de marcado interés regional, de marcado interés regional que lo tiene que complementar con los servicios que tenga en estos momentos implantados por carretera. Creo que eso es una buena política de transporte y que lo tiene que contemplar, sin duda alguna, en el Plan de Transportes que le están redactando.

Eso creo que es hacer región. Eso, probablemente, tenga su coste económico, al igual que tienen costes económicos otros servicios de transporte que se están financiando, y creo que eso es hacer región; por la misma razón que le apoyamos en los servicios aéreos que está subvencionando, porque de momento es deficitario, pero, de alguna forma, se va haciendo patria con eso, se va haciendo región y se van consolidando los aeropuertos de nuestra Comunidad Autónoma, en especial el aeropuerto de Villanueva.

Por la misma razón que nos parece acertada la política, en cualquier caso, difícil de llevar a la práctica, de intercambiadores de transportes en toda la Comunidad Autó-

noma. La realidad, por desgracia para nosotros, es que los conceptos del transporte en los últimos años han cambiado mucho, han ido muy deprisa y nos hemos encontrado en esta Comunidad Autónoma con las infraestructuras ya prácticamente hechas en las capitales de provincia, estaciones de viajeros relativamente nuevas, estaciones de ferrocarril en las capitales relativamente modernizadas y a veces distantes, otras veces no, pero a veces distante. Pongo el ejemplo de mi ciudad, de Avila, que háy una distancia de 1.500 metros entre los dos modos de transporte hegemónicos, pues no parece razonable. A lo mejor en León se puedo hacer más próximo, porque ya había un acercamiento del concepto, y existe la posibilidad en Segovia, siempre difícil en la negociación, de poder hacer un intercambiador modélico en esta Comunidad Autónoma.

Y, también, cuenta con nuestro apoyo, porque así lo hemos venido reiterando desde el año ochenta y cinco, de profundizar en las posibilidades del Palazuelo-Astorga. En el resto de las líneas, con todos respetos a las opiniones que se han vertido aquí, este Grupo tiene sus dudas de que una defensa a ultranza sea racional. Pero del Palazuelo-Astorga estamos convencidos de que el servicio de mercancías es importante, y el servicio de viajeros, al menos, al menos en el corredor Zamora-Salamanca, tiene un claro interés regional y local, corredor Salamanca-Zamora, que, si los datos no han cambiado mucho en los últimos años, era el segundo corredor más importante de esta Comunidad Autónoma, después del Palencia-Valladolid, el segundo corredor más importante.

Por tanto, yo creo que cualquier profundización en esa... en esos temas sería bien recibida y yo creo que de interés para esta Comunidad Autónoma.

Y también le digo que, aunque está previsto unas nuevas inversiones del Estado, no es incompatible, en nuestra opinión, sino complementario y defendible a ultranza, que la mejora del servicio ferroviario, incluso de la línea Palazuelo-Astorga, con una moderna red de autovía, que los conceptos modernos del transporte no interfieren, sino que se complementan en una visión intermodal de los servicios de transporte.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, Señoría. Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra Su Señoría el señor Villar.

EL SEÑOR VILLAR VILLAR: Muchas gracias, señor Presidente. En esta segunda intervención creo que han surgido tres novedades. Primero, desde el Grupo Popular le agradecemos en lo que nos ha informado sobre los servicios nuevos, y nos parece una idea estupenda la de mejorar e incrementar los servicios entre las nueve capitales de provincia y Ponferrada, lo mismo que les ha parecido al resto de los Grupos Parlamentarios, y también nos parece interesante las inversiones que se puedan hacer en transporte intermodal.

Aquí, una vez más, tengo que decirle que le felicitamos por haber abierto el diálogo, por haber roto el hielo, por haber iniciado... haber puesto las primeras piedras para la firma de ese protocolo de colaboración o convenio, y, desde luego, lo que sí le animamos, desde nuestro Grupo, a que en ese convenio hay que lograr, lo mismo que lo han dicho los restantes Grupos Parlamentarios, que la Junta tenga una participación activa en la toma de decisiones, no solamente que nos informe, sino que se pueda tener una participación activa en la toma de decisiones.

Y yo también quiero, sin acritud, que quede constancia de que debe la Junta rechazar, si vuelven a repetirse, las manifestaciones que tanto el señor Borrell como doña Mercé Sala hicieron de que no se podía invertir en ferrocarril en Castilla y León, y en infraestructuras, porque no eran rentables económicamente por la baja densidad de población. Yo creo que lo que se pide que la Administración Central ponga al servicio de los ferrocarriles y de las infraestructuras de esta Comunidad Autónoma es el "chocolate del loro", comparado con lo que se ha gastado en otras actuaciones que están en la mente de todos los que aquí estamos. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, Señoría. En un turno de dúplica, para contestar a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, Presidente. Yo no estoy y lo hemos pedido varias veces, en el Consejo de RENFE y, por tanto, las decisiones que toma la compañía, desgraciadamente, no podemos influir mucho en ellas, y tampoco en las que adopte el Ministerio de Obras Públicas en ese tema. Pero sí le puedo decir que entiendo que un instrumento interesante para evitar eso y para tener un papel más protagonista y menos accesorio es un convenio que pudiéramos firmar con la compañía, de tal forma que, con una vigencia de dos, tres, o cuatro años, se fijasen las actuaciones concretas en ese periodo, se negociasen las cuestiones más puntuales de reestructuración de servicios, etcétera, se estableciesen en ese convenio, y ya, en ese tiempo, las decisiones previas ya las habríamos adoptado entre las dos partes, se habría llegado a un acuerdo entre las dos partes, y ya no cabría el que se produjeran estas situaciones, que muchas veces, cuando se nos avisa, o cuando se nos llama para informarnos de que se han adoptado esas decisiones, no hemos podido tomar parte en ellas.

Por tanto, yo creo que, para sustituir la actual situación, tal vez sería bueno un instrumento en el que nosotros negociemos con la Administración esa toma de posiciones de cara a un plazo más o menos alargado, de cuatro años, tres años, los que sean, donde ahí sí hayamos negociado previamente las cuestiones.

Yo creo que eso puede ser la solución a que nuestro papel no sea como en el actual momento, un papel de puro... puramente accesorio, donde se nos informa de determinadas cuestiones, y sin más protagonismo.

Yo no conozco el Plan de Infraestructuras, al que usted ha hecho mención -del Partido Socialista-, porque hasta hoy la verdad es que no se nos ha informado. Hoy creo que había una reunión, precisamente en este momento está habiendo una reunión en el Ministerio de Obras Públicas, donde se ha hecho, se ha dado traslado de ese Plan de Infraestructuras a las Comunidades Autónomas, a los Gobiernos Regionales. Yo creo que, en mi opinión, y es una opinión personal, yo creo que es erróneo que se haya informado previamente a los dirigentes del partido en las provincias, en lugar de hacerlo a los Gobiernos Regionales, pero, no obstante, es una cuestión en la que yo no entro ni salgo, porque no conozco el Plan y hasta que no conozca su contenido tampoco voy a dar una opinión al respecto.

En la... hablando, en contestación en este momento a lo que ha dicho el Portavoz del Grupo Socialista, yo creo que en la primera reunión, que ha sido no sólo protocolaria, sino también de propuestas concretas con la Presidenta de RENFE, no sólo no ha sido protocolaria, como he dicho, sino que se han conseguido ya unas cosas muy concretas, porque, lo primero que hemos conseguido, por lo menos, es desbloquear la situación de dos o tres pueblos que estaban ahí sin servicios. Algo es algo.

Es decir, hemos llevado propuestas concretas, hemos conseguido cosas concretas, y, por tanto, estimamos que no se trataba sólo de hacer el saludo protocolario a la Presidenta de RENFE, que, por otro lado, tampoco es una persona a la que se puede hacer un protocolo excesivo, o sea que no es... aunque fuera el día de la mujer trabajadora ese día que conseguimos esas cosas. Pero yo creo que tuvo buen resultado, porque ella aceptó bien el hecho de que recompusiéramos los servicios en dos poblaciones de León.

Y lo que... sí pido disculpas a la señora Procuradora, si se ha visto ofendida por ello, pero, vamos, era una broma. Que se lo dije también a ella ese día. Le dije, además, que por ser el día de la mujer trabajadora esperaba conseguir más cosas, nada más entrar en la reunión. Y, efectivamente, dio buen resultado. Nada más. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, señor Consejero. ¿Algún Procurador que no haya intervenido de Portavoz desea hacer alguna pregunta u observación?

Bien, no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión. Muchas gracias.

(Se levantó la sesión a las trece horas veinte minutos)