



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 1984

I LEGISLATURA

N.º 36

COMISION DE ECONOMIA, HACIENDA Y COMERCIO

Presidente: Don Manuel Estella Hoyos

Sesión celebrada el día 22 de Mayo de 1984, en Fuensaldaña

— Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transporte, Turismo y Comunicaciones, para informar a la Comisión sobre los Presupuestos de su Consejería para 1984.

SUMARIO

	Págs.		Págs.
Se inicia la sesión a las diez horas veinte minutos.	1316	Contestación del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transporte, Turismo y Comunicaciones.	1329
Intervención del Sr. Consejero de Transporte, Turismo y Comunicaciones, informando a la Comisión sobre los Presupuestos de su Consejería para 1984.	1316	En turno de réplica, intervienen los Procuradores Sres. Montoya Ramos (Grupo Mixto), Caballero Montoya (Grupo Popular) y Fernández Merino (Grupo Socialista).	1335
Se suspende la sesión a las once horas, dieciocho minutos, reanudándose a las once horas cuarenta y siete minutos.	1325	En turno de dúplica, interviene el Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transporte, Turismo y Comunicaciones.	1338
El Sr. Presidente establece un turno de intervenciones para los Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	1325	Intervención del Procurador Sr. Caballero Montoya.	1339
En turno de Portavoces intervienen los Procuradores Sres. Montoya Ramos (Grupo Mixto), Caballero Montoya (Grupo Popular) y Fernández Merino (Grupo Socialista).	1325	Contestación del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transporte, Turismo y Comunicaciones.	1339
		El Sr. Presidente establece un turno de preguntas para los Sres. Procuradores miembros de la Comisión.	1339

	Págs.
En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Seisdedos Robles.	1339
Contestación del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transporte, Turismo y Comunicaciones.	1339
En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Fernández Merino.	1340
Contestación del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transporte, Turismo y Comunicaciones.	1340
En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Castro Rabadán.	1341
Contestación del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transporte, Turismo y Comunicaciones.	1342
En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Fuentes Hernández.	1342
Contestación del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transporte, Turismo y Comunicaciones.	1342

	Págs.
El Sr. Presidente establece un turno de preguntas para los Procuradores presentes no miembros de la Comisión.	1344
En turno de preguntas interviene el Procurador Sr. Marcos Oteruelo.	1344
Contestación del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transporte, Turismo y Comunicaciones.	1344
Intervención del Procurador Sr. Montoya Ramos.	1346
Contestación del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transporte, Turismo y Comunicaciones.	1346
El Sr. Presidente agradece la información dada por el Sr. Consejero de Transporte, Turismo y Comunicaciones y levanta la sesión.	1346
Se levantó la sesión a las trece horas cincuenta minutos.	1346

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

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): ... En orden a las sustituciones para esta sesión, por el Grupo Popular y en sustitución de don Javier Carbajo, lo hace don Manuel Fuentes; y en sustitución de don Pedro Hernández Escorial, don Lorenzo Alonso. En orden al procedimiento, como los señores comisionados ya conocen, comenzará con la exposición oral del Consejero, un breve descanso, para después hacer las preguntas o relaciones que estimen pertinentes.

El señor Consejero tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Gracias, señor Presidente. Buenos días señores Procuradores. Comparezco, una vez más, ante las Cortes, en este caso, para dar cuenta del Proyecto de Presupuestos de la Consejería, y por primera vez ante esta Comisión de Economía y Hacienda, si bien ya he tenido ocasión de hacerlo ante la propia Comisión de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Yo no quiero entrar en un análisis global del Presupuesto, que mi colega de Economía, Hacienda y Comercio, el Consejero de Economía, Hacienda y Comercio, en su día, expuso ante esta Comisión las líneas generales del Presupuesto y la política general de la Junta, que la Junta pretende llevar para este año mil novecientos ochenta y cuatro. Y me voy a limitar a hacer una breve exposición, porque yo creo que el Presupuesto de la Consejería está perfectamente estructurado y perfectamente claro, y quisiera más entrar en el debate de propuestas que Sus Señorías quisieran plantear y en aclarar puntos que, quizá, puedan estar un poco más inmersos dentro del Presupuesto y que puedan no ser absoluta-

mente claros. Y quisiera entrar exponiendo brevemente y recordándoles a Sus Señorías cuáles son las competencias que, en estos momentos, tiene asumida la Consejería, que, lógicamente, delimitan en gran medida el presupuesto que se presenta ante estas Cortes.

En primer lugar, recordarles que la Consejería tiene competencias en materia de Transportes Terrestres, conforme al Real Decreto 2.341/82, de veinticuatro de junio, que tuvo su valoración definitiva en cuanto a medios adscritos a la Comunidad por el Decreto 2.685/83, de uno de septiembre, donde ya se fijaban los cupos exactos de funcionarios y medios económicos y materiales a transferir. Y ahí queda reducida toda la competencia, en estos momentos, de la Consejería de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Bien es cierto que el Consejo de Ministros del pasado dieciocho de abril aprobó definitivamente el Decreto de Transferencias en materia de Turismo, que está pendiente de publicación en el Boletín Oficial del Estado, con lo cual, sobre la marcha y muy previsiblemente antes de que se cierre..., de que estas Cortes aprueben la Ley de Presupuestos del año ochenta y cuatro, va a haber que hacer la correspondiente incorporación de créditos asumiendo las competencias y, por tanto, los medios humanos y materiales que el Decreto prevé y que luego, muy brevemente, podemos resumir, para ver en qué medida van a afectar al incremento de Presupuesto de la Consejería.

Las líneas generales que mi Consejería y mis colaboradores y yo mismo vimos, a la hora de elaborar el Presupuesto, partían sobre una base que Sus Señorías, estoy convencido; que aceptan, porque así se ha establecido en los debates generales y, sobre todo, en el debate que hubo sobre la política o sobre el estado de la Región, que es, fundamentalmente, ir adecuando la estructura administrativa al objeto de que ésta sea lo más eficaz posible, en la seguridad, por parte de todos noso-

tros, de que la mejor forma que tenemos de convencer al ciudadano de que el proceso autonómico es bueno y es útil y conveniente para ellos, es cuando vean que la Administración es mucho más próxima, mucho más ágil y mucho más eficaz. Lógicamente, esto no se ha podido realizar, o no se puede realizar sólo con este Proyecto de Presupuestos en la medida de que, si bien las transferencias en conjunto, en toda la Junta, y concretamente en esta Consejería, están muy bien negociadas, el problema es que la Administración Central, en la Periferia, de años ya muy pretéritos no estaba absolutamente estructurada y adecuada en medios humanos y materiales como para prestar ese buen servicio, y la mejor prueba de ello es que el propio administrado, nosotros mismos, nos hemos quejado de la falta de descentralización que tenía la Administración Central, por la falta, muchas veces era por la falta de medios que esa periferia, que esas Delegaciones o Direcciones Provinciales de los Ministerios tenían en las provincias. Lógicamente, en un afán claro, por parte de la Consejería, de descentralizar las competencias, al objeto de aproximar esa administración al ciudadano, tenemos que ir dotando de determinados medios, que, quizá, que no siempre son excesivamente costosos, determinados medios a las Delegaciones Territoriales, al objeto de poder trasladar decisiones, que en estos momentos tenemos tomadas a nivel de los Servicios Centrales de la Consejería, irlos trasladando a los Delegados Territoriales y a los Jefes de Unidad, para lo cual hay que dotar de una serie de medios, de personas y de material que puedan hacer esto viable. Lógicamente, todo el Presupuesto está basado sobre la premisa de una enorme, una mayor eficacia de la Administración, que estamos convencidos que, en las competencias que hemos asumido o que nos encontramos asumidas cuando el Gobierno de la Región tomó posesión va a hacer ahora un año, estamos convencidos que en ese lapsus de tiempo, en este año, se ha mejorado notablemente; pero somos conscientes de las limitaciones que ha habido por falta, muchas veces, de medios y por otros problemas que Sus Señorías conocen. Hemos tenido también muy presente adecuar los costes periféricos lo más posible a los correspondientes reales decretos de transferencias, de forma tal que la disparidad o las diferencias económicas que existen entre los Decretos de Transferencias y lo que es los costes de los Servicios Periféricos no hubiera unas cantidades importantes, al objeto de no producir tampoco un mayor gasto, aumento de coste en la gestión y, por tanto, en los medios humanos y materiales. Eso, sobre porcentajes que luego veremos, vamos a poder detectar claramente cuál, cuál ha sido el pequeño incremento éste.

Nos ha preocupado sobremanera, por convicción propia y también un poco influidos por la campaña que en estos momentos, a nivel nacional, se debate sobre los costes de las Autonomías, nos ha preocupado sobremanera que los gastos corrientes tuvieran una cifra ade-

cuada para prestar, para que la Administración funcione, pero que de ninguna forma poder dar pábulo, o poder echar leña al fuego que en estos momentos se crea, está creado a nivel nacional, sobre los costes de las Autonomías, de los gastos generales, gastos corrientes. Luego, iremos viendo los porcentajes que esto supone y veremos como, a nivel global de la Junta y, ya he especificado, en esta Consejería, los porcentajes de gastos corrientes son mínimos y ha habido, yo diría que de una forma muy clara, una enorme austeridad, austeridad que tanto precisa en estos momentos el país, en la asignación de gastos corrientes para esta Consejería.

La asignación de medios humanos, que a continuación, luego, voy a exponer, esta basada muy fundamentalmente en la resolución de la OPE (de la Oferta Pública de Empleo), de forma tal que, si bien la Consejería ha sido muy austera a nivel de contratación de personal, nosotros, y aun a riesgo de no poder ejecutar muchas competencias, en estos momentos, en absoluta, con toda la celeridad que necesitaríamos, estamos condicionados o nos hemos condicionado a que la Oferta Pública de Empleo se resuelva, que puede, que va a dotar de una estructura de personal a la Consejería adecuada, de forma tal que como veremos, a nivel funcional, a nivel de recursos humanos, la Consejería está dotada muy fundamentalmente de personal transferido en los correspondientes Reales Decretos y Oferta Pública de Empleo, amén de los altos cargos de la Consejería que ustedes conocen.

Hemos pretendido también, en la medida de lo posible y dentro de un Presupuesto que todavía para esta Comunidad no es excesivamente alto y que podemos definir que, aunque ya no es, por supuesto, el del año, el ridículo Presupuesto del año ochenta y tres, todavía no es el que necesita esta Comunidad. Hemos intentado corregir pequeñas deficiencias que se correspondían, como decía anteriormente, a las transferencias recibidas y, sobre todo, las pendientes de recibir. El Decreto de Transferencias de Turismo está aprobado por el Consejo de Ministros y conocemos que todo lo que se nos transfiere, que es el noventa y tres coma siete por ciento de los Servicios Periféricos, es todo lo que había en la Administración Central; pero no todo lo que había en la Administración Central era suficiente para poder ejecutar bien la competencia en materia de Turismo. Y hemos intentado corregir, levemente, la estructura funcional y la estructura de medios en la periferia, a través del propio Presupuesto, pendientes de incorporar la Transferencia de Turismo, de forma tal que, con las valoraciones de turismo y las pequeñas correcciones que ya prevemos que hay que realizar, pueda quedar una estructura, evidentemente no, no la que deseáramos, pero un poquillo mejor de la que recibimos de la Administración Central.

Nos ha preocupado sobremanera el mejorar los medios técnicos, porque los humanos no van a depender

de resolver, exclusivamente, de nosotros, que es un problema a nivel nacional, los medios técnicos de control e inspección de Transportes Terrestres. Es evidente, y eso ya tuve ocasión de exponer a mi Consejería de Transportes, Turismo y Comunicaciones en su momento, de que la labor de inspección no se está ejecutando con toda la amplitud que el sector precisa por los niveles claros de distorsión que hay. Y no se ejercita, porque es preciso, y en estos momentos, el Gobierno de la Nación lo está estudiando y creo que no tardará mucho en salir, la nueva Ley de Delegación de Funciones de la Administración Central a las Comunidades Autónomas; porque con el Decreto de Transferencias de Transporte, lo que ha ocurrido es que ha habido un fraccionamiento de competencias, conforme a la Constitución, y un fraccionamiento, también, de medios humanos y materiales; de forma tal que ni las Comunidades Autónomas, —no sólo ésta—, ni las Comunidades Autónomas tienen todos los medios materiales que precisan para poder ejercitar las labores de inspección, ni la Administración Central tiene competencias suficientes; y quizá le sobren medios materiales y humanos, para poder ejercitar esas competencias. Con lo cual, nos ha preocupado sobremanera el ir adecuando los medios técnicos que son precisos para esa inspección y control de Transportes. Los medios humanos, evidentemente, van a venir recogidos y van a venir resueltos, en el momento que se produzca la correspondiente Ley de Delegaciones de Competencias en materia de Transportes de la Administración Central a la Administración Autónoma, que conllevará la adjudicación a esta Comunidad de un determinado número de inspectores, del cuerpo de inspectores técnicos de transportes, que nos son absolutamente necesarios para poder ejercitar adecuadamente esa labor de control e inspección. Es más, la Comunidad tiene en estos momentos, me parece que son diez inspectores de transportes que están ejercitando, aparte de su labor de inspección y control de transporte por carretera, aparte de eso, están ejercitando labores administrativas, que les conllevan una buena parte de su tiempo, con lo cual nos encontramos que a la Administración Central existe también un número aproximado del cuerpo de inspectores, que no tienen esa facultad de inspección que nosotros tenemos, y que, sin embargo, están ejerciendo labores administrativas que, quizá, no puedan ocupar todo el tiempo de su jornada laboral. Y, por supuesto, lo que hemos pretendido es ir ejecutando, en una medida importante aunque por supuesto insuficiente todavía, el programa que la Consejería se estableció y que dio cuenta, en su momento, a la Comisión de Transporte, Turismo y Comunicaciones, con el beneplácito, en general, de todos los Grupos Políticos en cuanto a su configuración global; bien es cierto que, por parte del Grupo Popular y el Grupo Mixto, se hicieron pequeñas matizaciones, no de fondo.

Un tema que nos preocupa, y que ha preocupado a estas Cortes de Castilla y León, es el tema de los funcio-

narios. Yo les voy a exponer, con detalle, con cuántos funcionarios cuenta en estos momentos la Consejería y con cuántos funcionarios va a contar a final de año. De acuerdo con la estructura, con los Presupuestos, Capítulo I, de la Consejería, el número de personas transferidas y, por tanto, que se valoran, son de ochenta y cinco; ochenta y cinco personas de los cuales cincuenta y siete son funcionarios y veintiocho son personal laboral; todo ello viene relacionado en los correspondientes Reales Decretos de Transferencias. En la Oferta Pública de Empleo, que en su momento se publicó como orden por el Ministerio de Presidencia, a esta Consejería le corresponden, si se cumplen el cien por cien de la Oferta Pública de Empleo (cosa que todavía está por ver), le corresponden treinta personas para Servicios Centrales. Hay en la Consejería cinco contratados administrativos, de los cuales tres son personal contratado del extinto Consejo General de Castilla y León y dos personas que fueron contratadas por esta Consejería en el plazo, desde que estuvimos, desde que llegamos a Valladolid: una, para Transportes y otra, para Turismo. Precisamente, la persona de Transportes, la persona que se contrató para Transportes, en estos momentos es el Director General de Transportes, que, como Sus Señorías conocen, el anterior Director General cesó en la Consejería (afortunadamente por algo bueno: porque fue nombrado Consejero de Política Territorial de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha), y la vacante fue ocupada por la persona que fue contratada por esta Consejería y que, en este momento, ejerce las funciones de Director General. Hay cuatro altos cargos que, en los correspondientes anexos están valorados sus correspondientes retribuciones: cinco, personal de Gabinete, incluido el Jefe de Gabinete; y están presupuestados nueve Delegados Territoriales, de los cuales la Consejería, en este momento, tiene nombrado uno. Siguiendo la política general de la Consejería, dado que los Servicios Periféricos asumidos, de competencias asumidas en Transportes Terrestres, estaban ejecutando a nivel correctamente, hemos retrasado el nombramiento de Delegados Territoriales, en la medida en que viniera transferida la competencia de Turismo, al objeto de crear una estructura donde aparece en cada provincia un Delegado Territorial, como representante de la Consejería y conforme a la Ley de Gobierno y Administración de esta Comunidad, y dos Jefes de Unidad, con categoría de Jefes de Sección: Jefe de Unidad de Transportes y Jefe de Unidad de Turismo. Lógicamente, al no tener las competencias de Turismo, hemos ido retrasando voluntariamente el nombramiento de Delegados Territoriales y, en este momento, ya con el Decreto de Transferencias pendiente de publicarse en el BOE, estamos procediendo al nombramiento de todos ellos, y se inició la semana pasada con el nombramiento del Delegado Territorial de la Consejería en la provincia de León. Con todo ello, ochenta y cinco funcionarios transferidos por Reales Decretos, treinta personas de la OPE (Oferta Pública de Empleo), cinco contrata-

dos administrativos, cuatro altos cargos, cinco personas de Gabinete y nueve Delegados Territoriales, se nos queda una estructura de ciento treinta y ocho funcionarios, que separados por secciones, que separados, perdón, por Servicios dentro de la Consejería, corresponden: a la Secretaría General..., como ustedes recuerdan la Consejería tiene una estructura de una Secretaría General y dos Direcciones Generales: Dirección General de Transporte y Dirección General de Turismo. El reparto de estas ciento treinta y ocho..., sí, ciento treinta y ocho personas es el siguiente: veintisiete incluidos, en los que van incluidos los nueve Delegados Territoriales, porque están presupuestados no sólo en esta Consejería sino en todas las demás Consejerías en Servicios Centrales, no están provincializados, veintisiete personas, incluidos los nueve Delegados Territoriales, para la Secretaría General; noventa y nueve personas para la Dirección General de Transportes, tanto Periferia como Servicios Centrales; y doce personas para la Dirección General de Turismo. Lógicamente, estas doce personas de la Dirección General de Turismo corresponden a las dos personas que, en estos momentos, están trabajando; el Director General y contratado administrativo de los Servicios Centrales, más las personas que se prevén que van a venir, correspondiente a la Oferta Pública de Empleo; esa, la suma de esas personas serían entonces doce. Con lo cual, la estructura presupuestaria, en estos momentos, de la Consejería corresponde: el 19 por 100 para la Secretaría General; el 72 por 100 para la Dirección General de Transportes; y el 9 por 100 para la Dirección General de Turismo. Como luego les voy a especificar, los gastos de personal, o sea, lo que es el Capítulo I de la Consejería, supone el 30 por 100 del Presupuesto de la Consejería.

Lógicamente, a todo este número, a este número de funcionarios habría que añadir las personas que en el Decreto de Transferencias de Turismo vienen asignadas a la Consejería para la Periferia, porque de las doce personas que decía que tenía, que teóricamente tenía la Consejería en materia de Turismo, corresponden, exclusivamente, a Servicios Centrales actuales, más el reparto que le corresponde de la OPE (de la Oferta Pública de Empleo). A todas estas personas habría que añadir las personas que vienen del Decreto de Transferencias de Turismo, que son ochenta y cuatro funcionarios y veinticinco de personal laboral, que hacen un total de ciento nueve personas más, a incrementar en próximas fechas.

El reparto, diríamos, la estructura de estos funcionarios transferidos es la siguiente en la Periferia (de lo que es funcionarios transferidos de acuerdo con el Decreto de Transferencias de Transportes y con el Decreto de Transferencias que viene de Turismo). En Transportes tenemos: funcionarios de índice diez hay dos Jefes de Sección, nueve Jefes de Negociado y tres puesto-base. De índice ocho: dos Jefes de Negociado. De índice seis: un Jefe de Negociado y ocho de puesto-base. De

índice cuatro: veintinueve, todos ellos de puesto-base. Y de índice tres, en índice tres: tres funcionarios de puesto-base, que hacen el total de los cincuenta y siete funcionarios a que les hacía referencia anteriormente. Y del personal laboral de Transportes hay: ocho auxiliares, dos conductores, diez basculeros, dos ordenanzas y una limpiadora, que hacen un total de veintitrés. Y, luego, personal de Obras Públicas, transferidos en el Decreto de Transferencias, son: cinco camineros. Y la suma de los cincuenta y siete funcionarios, veintitrés personal laboral y cinco camineros hace el total de los ochenta y cinco funcionarios transferidos en Transportes Terrestres.

En Turismo, de acuerdo con el Decreto aprobado en Consejo de Ministros, aparecen seis Jefes de Servicio, nueve Jefes de Sección, tres Técnicos de puesto-base, dos periodistas de puesto-base, un intérprete de puesto-base, treinta y un Jefe de Negociado, un administrativo de puesto-base, veintiun auxiliares de puesto-base y diez subalternos, que hacen un total de ochenta y cuatro funcionarios. Y el personal laboral queda desglosado de la siguiente forma: cuatro auxiliares, dos ordenanzas, diecinueve limpiadoras, que hacen un total de veinticinco personas laborales; con lo que, sumados funcionarios y personal laboral, el total de transferencias previstas en Turismo es de ciento nueve funcionarios para los Servicios Periféricos.

¿Cuál es la mejora que nosotros hemos querido hacer en cuanto a Capítulo I? Como les decía anteriormente, la Consejería en la Periferia, las Delegaciones Territoriales quedan configuradas con un Delegado Territorial y dos Jefes de Unidad: uno de Transportes y otro de Turismo. De acuerdo con el Decreto de Transferencias de Turismo, cuando estén incorporados estos funcionarios, los Jefes Provinciales de Turismo, que son actualmente, se llaman así: Jefes Provinciales de Turismo; vienen con categoría, con categoría de Jefes de Sección en todos los casos. Sin embargo, nos encontramos que en la situación actual de Transportes, los Jefes de Transportes Terrestres, Jefe de Unidad de Transportes, sin embargo, tenían categoría de Jefe de Negociado en todos los casos; con lo cual, se iba a producir un Delegado Territorial con categoría de Jefe de Servicio, como ustedes conocen, de acuerdo con el correspondiente Decreto de Organización de la Periferia-Delegaciones Territoriales, y dos Jefes de Unidad, uno de Turismo, que tendría una categoría funcional superior que el de Transportes. Lógicamente, esto produce disfunciones importantes y lo que hemos, y la única mejora que se ha ejercitado en este año (y éste es el primer paso para ir haciendo mejoras a la Periferia, en el ánimo, que les hacía a Sus Señorías anteriormente, de ir adecuando la estructura de la Periferia para ir asumiendo, por parte de ellos, mayores competencias y, lógicamente, una mayor descentralización de la Consejería), la mejora que hemos realizado es que los Jefes de Unidad de Transportes, que, en estos momentos, en la

mayoría de los casos, tenían índice diecisiete, les pasamos a índice proporcional veinticuatro, con lo cual supone un incremento de coste, para adecuar una estructura de Jefe de Delegado Territorial, Jefe de Transportes y Jefe de Turismo. Lógicamente, sobre la marcha, para los próximos Presupuestos, iremos adecuando la estructura de la Periferia y conforme a la orden de la Consejería, de estructura orgánica de la Consejería en la Periferia, creando y definiendo muy claramente y, por tanto dotándolos, los correspondientes Negociados y Secciones.

Lógicamente, y resumiendo el Capítulo I, al que, como les decía anteriormente, corresponde el 30 por 100 del Presupuesto de la Consejería, los funcionarios que tiene la Consejería son, fundamentalmente o exclusivamente: personal transferido en el correspondiente Real Decreto de Transferencias, o los correspondientes Reales Decretos de Transferencias, que son dos, en materia de Transportes; altos cargos y Gabinete del Consejero; y dos contratados, de los cuales uno de esos puestos queda vacante y, por tanto, sin posibilidad de contratación, conforme al nuevo Decreto de Contratación aprobado por la Junta hace unos meses. El Presupuesto..., con ello quiero, vamos, reiterarles la absoluta, no precariedad, sino austeridad que por parte de la Consejería se ha llevado en materia de personal y que queda reflejada en la elaboración de los Presupuestos para este ejercicio del ochenta y cuatro.

El Presupuesto total de la Comunidad, y hago un inciso en el tema, el Presupuesto General de la Consejería para el año ochenta y cuatro son 791.292.000 pesetas, que supone el 2,1 por 100 del total de los Presupuestos de la Comunidad. La estructura por Capítulos, que Sus Señorías habrán podido comprobar en el correspondiente Proyecto de Ley, es: para Capítulo I: 241.000.000, que corresponden, como les decía anteriormente, el 30 por 100 del Presupuesto de la Consejería. Para Capítulo II: 48.666.000 pesetas, que supone el 6 por 100 del Presupuesto de la Consejería y, por tanto, es una quinta parte, una quinta parte del Presupuesto del Capítulo I, con lo cual, y aunque tendremos ocasión de especificarlo con más detalle, se denota la austeridad que en materia de gastos corrientes ha pretendido llevar la Consejería y toda la Junta, porque la media de la Junta anda por ese orden también. Para el Capítulo VI, de inversiones, el Presupuesto de la Consejería son 408.903.000 pesetas, que corresponde el 52 por 100 del Presupuesto de la Consejería. Más del 50 por 100 del Presupuesto de la Consejería va en Capítulo de inversiones. Para Capítulo VII, son 22.000.000 de pesetas, que es el 3 por 100. Y para Capítulo VIII 70.600.000 pesetas, que es el 9 por 100 del Presupuesto de la Consejería. Yo creo que lo más notable del Presupuesto es el enorme esfuerzo que en Capítulo II, de gastos corrientes, se ha hecho, al objeto de reflejar numéricamente el concepto de austeridad que por la Junta se ha pretendido llevar y se pretende llevar en este Presupuesto, es el 6

por 100, que, una quinta parte del Capítulo I, denota claramente ese concepto de austeridad, y, un Presupuesto superior al 50 por 100 en materia de inversiones, que lo hacen como muy acorde para las necesidades actuales de la Comunidad.

Sí quisiera, aunque brevemente, hacer un repaso. Perdón, quisiera, anteriormente, hacer una comparación del Presupuesto de este año ochenta y cuatro de la Consejería referido, en comparación con el Presupuesto inicial del año ochenta y tres. Los gastos de personal del año ochenta y tres para la Consejería fueron 27 millones de pesetas y para este año ochenta y cuatro, como les decía anteriormente, de 241, que corresponden a un incremento del 785 por 100. Para gastos corrientes se pasa de 7.300.000 pesetas, a 48.600.000, que suponen un incremento del 566 por 100. Y para inversiones reales se pasa de 7.000.000, a 408.000.000, que suponen un incremento del 5.741 por 100. Lógicamente, ya para transferencias de capital y activos financieros no había nada en el año ochenta y tres y este año está Presupuestado para transferencia de capital 22.000.000, y para activos financieros 70.600.000 pesetas, que hacen un global de todo el Presupuesto de la Consejería, de un incremento del 1.805 por 100, con referencia al año mil novecientos ochenta y tres.

Sí quisiera pasar a continuación, al Capítulo II, a desglosar los distintos conceptos a nivel general y separarlos, aunque viene perfectamente especificado en el Proyecto de Ley de Presupuestos, que entiendo que es absolutamente exhaustivo en todos los conceptos, pero simplemente para recordarles a Sus Señorías y matizar alguno de los puntos que aparecen en el mismo Capítulo II, que, como les reiteraba anteriormente a Sus Señorías, es propósito de la Junta clarificar absolutamente para para todos los comentarios, que muchas veces aparecen, sobre falta de control, falta de austeridad, y yo creo que no es lo que refleja precisamente los Presupuestos de la Comunidad.

El total del Capítulo II para la Consejería son 48.660.000 pesetas, que se desglosan por los siete conceptos: veintiuno: dotación ordinaria para gastos de oficina, 4.350.000 pesetas, de los que van para Secretaría General 800.000; para Turismo 500.000; todo ello, en ambos casos, para Servicios Centrales, lógicamente; Secretaría General que es un concepto de Servicios Centrales; y Turismo son 500.000 para Servicios Centrales, porque no está asumido el Decreto de Transferencias en materia de Turismo; y para Transportes son 3.050.000, queda 500.000, igual que para Transportes para Servicios Centrales, y el resto 2.550.000 provincializado en todas las actuales Jefaturas Provinciales de Transportes; en su momento para las Delegaciones Territoriales. Para el concepto veintidós, gastos de inmuebles, son 3.160.000, que está todo provincializado. Lógicamente, esto corresponde a alquileres, luz, teléfono, etcétera, etcétera; lógicamente, está todo provincializa-

do, porque los Servicios Centrales, como ya explicó mi compañero Consejero de Presidencia, lo asumen los en el Presupuesto de Presidencia. Estos 3.160.000 pesetas de la Consejería de Transportes está todo provincializado en la Periferia para lo que son, actualmente, las Jefaturas Provinciales de Transporte. Lógicamente, una vez que se asuma el Decreto de Turismo habrá que provincializar también el Turismo, con lo cual la suma de Transporte y la suma de Turismo va a refundir lo que es el Presupuesto en la Periferia en Capítulo de gastos en, de las Delegaciones Territoriales respectivas. En el concepto veintitres: Transportes y Comunicaciones, hay 4.000.000 de pesetas, que es todo también para la Periferia en la Jefatura Provincial de Transportes; no hay presupuestado nada en Servicios Centrales, porque, como les decía anteriormente, está todo asumido por la Consejería de Presidencia para lo que son los Servicios Centrales. Concepto veinticuatro: dietas, locomoción y traslados, 6.800.000 pesetas, de los cuales corresponden: 2.000.000 para la Secretaría General, que engloba Consejero, Secretario General, Secretaría General, Gabinete del Consejero y los nueve Delegados Territoriales, 2.000.000 de pesetas para todo ese colectivo; 1.000.000 de pesetas para Turismo, que, lógicamente, todo va en Servicios Centrales y que preveo, preveo que, por la marcha del ejercicio, no se van a consumir. Lógicamente, 1.000.000 de pesetas presupuestado para Turismo, que es para el Director General, todos los Jefes de Servicio, todo el personal adscrito a esa Dirección General, en tanto no se resuelva la Oferta Pública de Empleo, los Servicios Centrales de Turismo es el Director General y poco más, con lo cual es obvio que aunque esté presupuestado 1.000.000 de pesetas, porque el Presupuesto se empezó a elaborar en su momento, cuando pensábamos que ya en estas fechas estaría asumido el Decreto de Turismo, es evidente que se puede prever que va a sobrar dinero en este Capítulo de Turismo; de cualquier forma ahí está. Y 3.800.000 pesetas para Transportes, que quedan para Servicios Centrales: Director General, Jefe de Servicio, etcétera, de los Servicios Centrales, 1.000.000 de pesetas, igual que para Turismo, y el resto, 2.800.000 para la Periferia. Está provincializado en todas las provincias, conforma al desglose que Sus Señorías tienen en la correspondiente Ley de Presupuestos. Concepto veinticinco: gastos específicos para el funcionamiento de los servicios, son 8.900.000 pesetas, de los cuales corresponden para la Secretaría General y Servicios Centrales: Gabinete, Consejero, Secretaría General, etcétera, 2.500.000; para Turismo 2.000.000, sólo reflejado en Servicios Centrales por la misma razón a la aludida anteriormente; y para Transportes 4.300.000, de los cuales corresponden 1.600.000 a los Servicios Centrales, y 2.700.000 provincializados por las nuevas Jefaturas Provinciales de Transporte en estos momentos. Concepto veintiséis: conservación y reparación de inversiones, son 4.000.000 de pesetas que el concepto es mantenimiento, lo que es mantenimiento, no de nueva inversión, de

los actuales medios técnicos de inspección y transporte, fundamentalmente las básculas, las trece básculas que la Comunidad tiene repartidas por su geografía. El concepto veintisiete: mobiliario y equipo inventariable, está presupuestado en 6.500.000 pesetas, de los cuales corresponden a la Secretaría General 1.800.000, todo, por supuesto, para Servicios Centrales, y para Turismo 1.700.000. En Transportes son más: 3.000.000 de pesetas, de los cuales 1.600.000 corresponde a Servicios Centrales y 1.400.000 para provincias. Lógicamente, esta partida puede ser un poco más alta este año que para años sucesivos, porque, en definitiva, lo que hemos presupuestado aquí son las mesas, sillas, papeleras, etcétera, etcétera, para los funcionarios que no van a venir en la, en la OPE (en la Oferta Pública de Empleo). Para ejercicios sucesivos, con estas necesidades cubiertas, este Capítulo veintisiete, lógicamente, tiene que ser inferior, por lo menos, en Servicios Centrales. Concepto veintiocho: gastos de promoción y estudios, son 10.950.000, de los cuales corresponden 100.000 a Secretaría General; 500.000 a Turismo y la partida más importante, 10.350.000, que van a la Dirección General de Transportes, al Servicio de Transportes, de los cuales corresponden, por desglose de esos 10.350.000: 350.000 para las previsibles reuniones de la Mesa de Directores Generales que a nivel nacional se celebran y que, desde luego, en este año tenemos enorme interés que se celebren en nuestra Comunidad; 5.000.000 para estudios y trabajos técnicos, diríamos, de uso corriente, para encargar estudio y trabajo técnico para temas puntuales de la problemática de Transportes (digo de uso corriente porque luego veremos cómo en Capítulo de inversiones va otra cantidad para un proyecto que tiene esta Consejería y que Sus Señorías conocen a más largo plazo); y 5.000.000 para promoción y desarrollo que queremos enfocarlo para promoción, publicidad, campañas, en general, de utilización del Transporte Público, en colaboración con empresas urbanas de autobuses, empresas públicas de transportes, tanto ferroviarios como por carretera, y otro tipo, y otros modos de transportes; 5.000.000 para promoción y desarrollo de campañas dirigidas a la promoción del Transporte, del uso de Transporte Público. Y ahí termina el Capítulo II que, como les reiteraba anteriormente, corresponde el 6 por 100 del total del Presupuesto de la Consejería.

El Capítulo VI, que les decía anteriormente que es el 52 por 100 del Presupuesto de la Consejería, se desglosa de la siguiente forma. Son 408.903.000 pesetas y corresponden a los siguientes conceptos: 150.000.000 en obras de infraestructura del Transporte en núcleos urbanos. ¿Qué es este concepto? Como Sus Señorías conocen, la Junta, a través de la Consejería, firmó un convenio de colaboración con RENFE para estudiar temas puntuales de Transporte y de, fundamentalmente, de información y coordinación de la política territorial de transportes de RENFE y de la política de transportes de la Comunidad. En esas, en esa Comisión, luego, se

han creado en una serie de ponencias, una de las cuales corresponde a pasos a niveles y obras de infraestructura en núcleos urbanos, que no son, diríamos, problemas concretos de RENFE, que son más bien, que es una mezcla de problemas urbanísticos, fundamentalmente son problemas urbanísticos, problemas de Ayuntamientos, es un problema de transportes, un problema de ferroviario también, y es un problema, también, de infraestructura de Transporte que corresponde a esta Consejería. En estos momentos, la Comunidad, por el propio desarrollo de las grandes, de las ciudades fundamentalmente tipo, la ubicación que tenían las estaciones de ferrocarril y el trazado de líneas férreas en muchas ciudades, y prácticamente no quedaría ninguna sin ese problema, se han producido enormes problemas urbanísticos que entorpecen el desarrollo de las ciudades y crean, indirectamente, están creando también problemas ferroviarios importantes a RENFE. Con estos 150.000.000, lo que pretendemos es, al igual que se ha realizado en otras Comunidades, es firmar convenios con los Ayuntamientos afectados, con la propia RENFE, a través de la Dirección General de Infraestructura de Transporte del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones y la propia Comunidad, amén de otros organismos que pudieran estar interesados, para solventar en colaboración y, por supuesto, por cada peseta que la Comunidad meta el problema es que, la empresa pública RENFE y el Ministerio, los Presupuestos Generales del Estado van a meter otras dos, con lo cual estamos triplicando la inversión en la Comunidad, e intentamos empezar a solventar un problema que es enormemente costoso que es el de problemas urbanísticos creado por el ferrocarril; fundamentalmente va dirigido ahí. En estos momentos, no podríamos precisar cuál es la prioridad, en qué ciudades, en función de que la Comisión, la correspondiente Ponencia de la Comisión paritaria entre RENFE y nosotros está elaborando el inventario, que es enorme, para poder establecer las prioridades; por supuesto, todo ello hay que negociarlo, tanto con RENFE como con el Ministerio para, y, por supuesto, con los Ayuntamientos, para poder establecer en qué puntos hacemos convenios para solventar estos problemas. Yo les podría citar ahora problemas, así de memoria, graves en Burgos, en Palencia, en Salamanca, en Valladolid, en Avila; prácticamente no podría quedar ni una sola ciudad, Ponferrada, no podría quedar ni una sola ciudad importante o medianamente importante en la Comunidad, que no tuviera gravísimos problemas que están constriñendo el desarrollo urbanístico de dichas ciudades; pero que no son un problema típicamente de transporte, no es tampoco un problema típicamente urbanístico ni ferroviario, es una mezcla de ambos problemas que se solventa, que se está solventando tradicionalmente, llegando a convenios tripartitos, para solventar, y en obras que son enormemente costosas, para solventar esos problemas. Eso son los 150.000.000 de obras de Infraestructura de Transporte de núcleos urbanos. Otra partida de

este Capítulo VI, de estos 408.000.000 de pesetas, son 10.000.000 para mejoras de instalaciones en básculas. En estos momentos, les decía anteriormente que tenemos trece, trece básculas que están en una situación absolutamente deteriorada, muchas de ellas, otras no; otras las hemos ido arreglando sobre la marcha, para poder realizar campañas de inspección; pero claro, los Presupuestos del año anterior eran limitados y tuvimos que incidir en dos o tres básculas dejando las demás, y sobre esas dos o tres básculas fue con las que hicimos la campaña de inspección —dos campañas de inspección fuertes, del año anterior—, y necesitamos adecuarlas para poder, evidentemente, ejercitar las funciones de control e inspección que esta Consejería tiene encomendadas. Estos 10.000.000 de pesetas corresponden a adecuación de los edificios, reforma de los edificios: 2.000.000 de pesetas; 5.000.000 de pesetas para los accesos a las básculas; y 3.000.000 de pesetas para profundos arreglos, no mantenimientos simples, de la maquinaria de pesaje. Estos 2.000.000 de edificios, 5 de accesos y 3 de maquinaria, dan los 10.000.000 de pesetas que tenemos presupuestado para mejoras de las instalaciones de las básculas de pesaje de camiones. Hay otra partida para este año, de 4.000.000 de pesetas, de estudios técnicos de planificación de Transportes, que difiere (y por eso lo hemos querido meter en este Capítulo conforme a la mecánica presupuestaria), difiere sustancialmente, en su concepto, de lo que eran los estudios y trabajos técnicos a los que hacía, a los que les hacía referencia anteriormente a Sus Señorías. El problema, y como Sus Señorías conocen, el problema grave que tiene la Comunidad en materia de Transportes es un problema de profunda reordenación de todo el sector Transporte, fundamentalmente, la profunda reordenación de líneas y un estudio profundo de las líneas de débil tráfico, para poder rentabilizar muchas líneas regulares que en estos momentos son muy deficitarias y que en estos momentos estamos amenazados de abandono por parte de los concesionarios. Esto precisa estudios de enorme profundidad, que no sólo la Comunidad puede ejecutar, sino que es precisa la colaboración, como tenemos en estos momentos, con el Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones a través del órgano técnico planificador, que es el Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones, que es el que presta, en convenios con ellos, presta un importante servicio a la Comunidad. Lógicamente, estos estudios de planificación no son estudios que se vayan a ejecutar exclusivamente en este año, sino que corresponden a una planificación a medio plazo importante y que requiere importantes inversiones no sólo de la Comunidad, me refiero importantes por ser estudios, sino importantes inversiones, también, del Ministerio de la Administración Central. Ya tenemos separado, o previsiblemente separado los proyectos de la Consejería en tres anualidades que corresponderían: 4.000.000 para, estos 4.000.000 que decía para el año ochenta y cuatro; 6.000.000 para el año ochenta y cinco; y 6.000.000 para

el año ochenta y seis. Todo esto esperamos, esta cifra esperamos multiplicarla, al menos por tres o cuatro, en tanto que esperamos conseguir un buen convenio con el Ministerio a la hora de que ellos pongan una parte sustancial; pretendemos llegar, a lo mejor, al 70, 75 por 100 por parte de financiación del Estado, y un 20, 25, 30 por 100 por parte de la Comunidad, para la ejecución de estos enormes proyectos técnicos que supondrán, en mi opinión y la opinión de mis colaboradores, la única alternativa, la única solución posible para la reordenación y reforma de todo el Transporte Terrestre por Carretera de la Comunidad, y que, por supuesto, como Sus Señorías conocen, precisa de la colaboración de tanto Entes Locales como Provinciales, como de los propios empresarios transportistas. Y estos 4.000.000 van para eso.

Existen 4.903.000 pesetas que tenemos presupuestada para una inversión de acondicionamiento de las Delegaciones Territoriales. Miren ustedes, nosotros recibimos las transferencias, por un lado Transportes, donde tienen sus propios edificios, sus propias plantas, más o menos bien; y por otro lado, recibimos ahora Turismo con sus correspondientes oficinas que están, en conjunto, mucho mejor dotadas, en cuanto a espacio y en cuanto a ubicación, que las propias de Transportes. Objetivo claro de la Consejería, que no se puede ejecutar en un solo ejercicio, porque supone una inversión más o menos importante, el poder refundir ambos edificios en uno solo, y en la mayoría de las provincias nos encontramos con que en una de esas oficinas, fundamentalmente la de Turismo, tiene espacio suficiente para poder atraer Transportes a una sola oficina, con lo cual la inversión que íbamos a realizar este año y en años sucesivos va a suponer, a medio plazo, un ahorro importante de dinero para la Comunidad en cuanto que, se, tanto a nivel de personal funcionarios que van a ejecutar servicios horizontales para ambas competencias, tanto de Transporte como de Turismo, como ahorro en gastos corrientes: calefacción, luz, teléfono, etcétera. Y tenemos para —experimentalmente y pensamos hacerlo en un par de Delegaciones este año, quizás el dinero no dé para más—, acondicionar dos oficinas de Turismo o dos Jefaturas Provinciales de Turismo, para poder incluir los funcionarios de Transportes ahí, y poder dejar libre un edificio para el uso de otra Consejería o para otras necesidades de la Comunidad, reduciendo gastos de funcionamiento, rentabilizando aún mejor a los funcionarios, y adecuando un poco, también más, la imagen de proyección de la Consejería ante el ciudadano: que cualquier administrativo va a ir a una Delegación Territorial y va a poder resolver todos sus asuntos, sean de Transporte o de Turismo, en el mismo edificio, y no como actualmente, que los que están están porque así los tenía la Administración Central en edificios separados.

Y hay otra partida importante, y digo esto porque se ha deslizado un ligero error técnico en los Presupuestos

en cuanto a asignación en Capítulos, por motivos que no vienen a caso, me refiero por “duendecillos técnicos”, que hay una partida importante de 70.000.000 de pesetas para promoción turística que está englobada erróneamente en la Secretaría General. Estos 70.000.000 de pesetas que precisarían las correspondientes enmiendas técnicas, si Sus Señorías lo estiman oportuno, a nivel teórico, aparecen como promoción turística y, lógicamente, su adecuación iría a otro apartado del Presupuesto, y puntualmente y teóricamente la Consejería lo tiene desglosado de la siguiente forma, que no se puede reflejar o no queda reflejado porque no encajaría en, por su detalle, en los Presupuestos. Los 70.000.000 de pesetas de promoción turística, a los que habría que añadir la transferencia de materia de turismo que recibamos, quedaría desglosado de la siguiente forma: 10.000.000 de pesetas para la constitución del Patronato Regional de Turismo que, como Sus Señorías conocen, es propósito de esta Consejería elaborar en el momento que tengamos asumida las transferencias; 7.000.000 de pesetas para medios audiovisuales de apoyo, toda vez que, evidentemente, existe un archivo importante en el Ministerio de la Seguridad General de Turismo y es preciso más, fundamentalmente, hacer copias de todo lo que afecte a esta Comunidad e ir empezando a crear nuestro propio archivo de medios audiovisuales, tan absolutamente imprescindible para cualquier campaña de promoción turística.

Tenemos presupuestado a nivel teórico todo esto como, se lo digo a nivel de previsión, a lo mejor luego, sobre la marcha, hay que hacer pequeños retoques a lo largo del ejercicio, máxime por la altura del año en que nos encontramos, 14.000.000 de pesetas para campañas de promoción turística que se iniciaron, como Sus Señorías conocen, este año anterior y que queremos complementar con otras campañas en radio, en radio de promoción interior, y queremos, evidentemente, hacer campañas en los mercados potenciales de turismo más interesantes para esta Comunidad, fundamentalmente y de acuerdo con las encuestas realizadas: País Vasco, Asturias, Cataluña y Madrid, al objeto de lanzar la imagen de la Comunidad en su aspecto de promoción turística de la misma. Tenemos presupuestados, o tenemos previstos, 5.000.000 de pesetas para cursos de formación de hostelería, que haremos en colaboración con la Federación Regional de Hostelería; 8.000.000 de pesetas para asistencia de ferias, tanto nacionales como internacionales; 20.000.000 de pesetas para medios de apoyo, fundamentalmente esto encaja por la absoluta falta de folletos y propaganda turística con que vamos a recibir las Transferencias de Turismo, nos encontramos con que muchas oficinas de información turística carecen de folletos ya no de la Comunidad, sino de la propia provincia donde están radicadas, y eso exige fortísimas inversiones que esperamos paliar en, con el propio esfuerzo de la Comunidad, con estos 20.000.000 de pesetas, por colaboración con otros Entes promocionales

de la región y por coordinación con la Administración Central del Estado, al objeto de que ellos intenten llegar donde nosotros no llegamos: si nosotros hacemos el folleto de Burgos y la Secretaría tenía pensado hacer folletos de Burgos, pues, les podremos incidir que hagan el de Palencia, porque a lo mejor no nos encaja en los Presupuestos; o sea, coordinándolo con la Administración Central podemos duplicar o triplicar esta inversión de medios de apoyo, al objeto de tener garantizados distintos folletos y elementos promocionales de turismo; 4.000.000 de pesetas tenemos previsto para la distribución, uno de los, un apartado que es importantísimo y que se deduce de leer los Presupuestos Generales del Estado en el Capítulo de la Secretaría General de Turismo es la, los enormes costos que suponen la distribución de tantos cientos y cientos de kilos de papel, de medios de apoyo, de folletos, de carteles, y es una partida que tenemos que recoger, porque, evidentemente, no podemos recargar al conjunto de la Comunidad, al conjunto de las Consejerías, con una partida que es específica, por el enorme montante económico que supone la distribución de tantos miles y miles de folletos. Y tenemos previsto 2.000.000 de pesetas para hacer los concursos, que, tanto periódicos como fotográficos, como cualquier otro que pudiera surgir sobre la marcha, y que teníamos previsto en el proyecto de la Consejería que fue expuesto ante la Comisión correspondiente de las Cortes de Transporte, Turismo y Comunicaciones. Y ahí quedan esos 150.000.000 de obra de Infraestructura de Transportes y núcleos urbanos, 10.000.000 en mejoras de instalaciones de Inspección, fundamentalmente, básculas; 4.000.000 de estudios técnicos a largo plazo de planificación; 70.000.000 de promoción turística; y 4.200.000 pesetas de acondicionamiento de las Delegaciones Territoriales, suman los 4.000.000, perdón, 408.903.000 pesetas del Capítulo VI de la Consejería.

En Capítulo VII tenemos previstos 22.000.000 de pesetas de transferencias de capital. Estos 22.000.000 de pesetas quedan desglosados de la siguiente forma: 2.000.000 para incentivar puntos de interés para la renovación del parque de autobuses de las empresas transportistas. Evidentemente, esto, esta prima, esta prima sobre tipo de interés va en coordinación con el convenio que la Consejería de Economía, Hacienda y Comercio va a elaborar (está trabajando en ello), con entidades financieras de la Comunidad, al objeto de crear un acuerdo-marco de colaboración de la Comunidad Autónoma con las entidades financieras, y ya, específicamente, ya sectorialmente como, tanto industria, como agricultura, como economía, como otras Consejerías tienen, inciden sobre esos aspectos concretos, la Consejería tiene presupuestada esta cantidad para transportes, al objeto de ser una subvención al tipo de interés y, por supuesto, coordinadamente con las subvenciones que la Administración Central tiene presupuestadas. Lógicamente, esto va a conllevar, en caso

de que se gastasen estos 2.000.000 de pesetas, que es otro tema que, por desgracia, en las, en las iniciativas que ha tenido la Administración Central no se han cubierto nunca los Presupuestos, esto va a conllevar a aportaciones, a lo mejor, mayores de Presupuestos sobre la marcha si la demanda fuera muy grande, y, por supuesto, va a conllevar una obligación a medio plazo, evidentemente, sobre cantidades que no son excesivamente importantes a obligaciones a medio y largo plazo, conforme a la contratación que se haga y al convenio que se hagan con las entidades financieras. Y lo mismo lo tenemos pero en una cantidad mucho más importante, 20.000.000 de pesetas, para iniciativas de construcción de plazas hoteleras, fundamentalmente para construcción de hoteles y, también, para construcción de restaurantes. Tenemos previsto 20.000.000 de pesetas para primer tipo de interés conforme al convenio-marco al que les hacía referencia anteriormente. Y estos 2 y 20.000.000 de pesetas dan el total de los 22.000.000 de pesetas de transferencias de capital que tiene presupuestada la Consejería en el Capítulo VII.

Y Capítulo VIII, tenemos, como activos financieros..., bueno, ahí aparece unas cantidades pequeñas, de 600.000 pesetas, que debe ser homogénea entre todas las Consejerías, para anticipos que no entro en detalle, y 70.000.000 de pesetas para previsible convenio que está apalabrado, evidentemente no está firmado en tanto Sus Señorías no aprobasen los Presupuestos, para el convenio de construcción del palacio, primer palacio, de Congresos, Convenciones, Exposiciones y Sala de Conciertos de carácter regional en la ciudad de Salamanca y con colaboración de prácticamente todas las instituciones representativas salmantinas: Ayuntamiento, Diputación, Cámara de Comercio, Caja de Ahorros de Salamanca y Universidad de Salamanca, que, conjuntamente con la Junta, se prevé poder firmar un convenio importante en el que la Comunidad aporta, vamos a ver, —luego si quieren entro en más detalle—, la Comunidad aporta una pequeña parte del mismo y asume la gestión de dicho Palacio de Congresos y el resto de las instituciones salmantinas aportan el resto, al objeto de hacer un palacio de Congresos, que yo creo que va a ser un elemento importante de promoción turística y de imagen turística de la Comunidad, amén del beneficio cultural que para la misma va a suponer. Entonces, ya le digo que para el Capítulo VIII: activos financieros, tenemos previstos los 70.000.000 de pesetas.

Y con ello queda explicado el Presupuesto de la Consejería, que creo que es absolutamente sencillo y que espero que sea absolutamente claro para Sus Señorías. A esto sí que les quisiera añadir en que, qué incremento supondría las transferencias en materia de Turismo, de acuerdo con el Decreto aprobado en Consejo de Ministros del dieciocho de abril. Para Capítulo I serían 87..., y en pesetas del año ochenta y dos, todo esto habría que actualizarlo al ochenta y cuatro. Capítulo I:

86.000.000 de pesetas; Capítulo 2: 21.000.000 de pesetas, y Capítulo VI: 17.000.000 de pesetas amén de los posibles conciertos que se están ejecutando de colaboración para el reparto de los Presupuestos de la Secretaría General de Turismo entre las Comunidades Autónomas; esto daría un total de 126.000.000 de pesetas, de pesetas de mil novecientos ochenta y dos, para incorporar a los Presupuestos de la Consejería, imagino que en breve plazo de tiempo. Con ello, y quizá me haya alargado mucho, señor Presidente, quiero, creo que ha quedado explicado el Presupuesto de la Consejería, que reitero que tiene la ventaja, por lo menos en opinión de mis colaboradores y de mí mismo, de una absoluta claridad, absoluta austeridad y de una marcada previsión de inversiones para el año ochenta y cuatro, con el consiguiente problema de gestión de las mismas por la altura del ejercicio en que nos encontramos, si bien muchos de ellos, muchos de los proyectos están bastante avanzados para ya su ejecución. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Muchas gracias señor Consejero. Se suspende la sesión durante quince minutos, para que los Grupos Parlamentarios puedan preparar la formulación de las preguntas que estimen pertinentes.

(Se suspende la sesión a las once horas dieciocho minutos, reanudándose a las once horas cuarenta y siete minutos.)

Se reanuda la sesión. Se abre el turno de Portavoces de los distintos Grupos Parlamentarios, que, como ya saben, disponen de un tiempo de diez minutos, para formular al señor Consejero las observaciones o aclaraciones que estimen pertinentes. Tiene la palabra, por el Grupo Mixto, su representante y Portavoz señor Montoya.

EL SEÑOR MONTOYA RAMOS: Muchas gracias, señor Presidente. Señor Consejero, señores Procuradores. Cuando, cuando el señor Consejero estaba desmenuzando el Presupuesto, mi compañero de escaño me decía que hoy le iba a poder meter poca mano al Presupuesto, y la verdad es que sí. La verdad es que sí y no sólo eso, sino, bueno, yo quiero, aunque la labor de la oposición sea siempre oponerse, bueno, por una vez y sin que sirva de precedente, yo le voy a felicitar al señor Consejero, porque ha hecho una exposición clara y precisa de este Presupuesto, desmenuzándolo hasta uno de sus últimas, hasta sus últimas partidas (bueno, no sé si esa felicitación me llevará a la expulsión del partido y yo tendré que pedir alojamiento en algún Grupo Parlamentario). Pero la verdad es que yo creo que ha hecho honor a lo que ha dicho; que quería hacer un Presupuesto con claridad, con austeridad, y yo creo que tiene, desde mi punto de vista, ambas cosas; ambas cosas, porque da la impresión de que el Presupuesto ha sido estudiado y, verdaderamente, pues, se encuentra justificación hasta sus últimas partidas. Y yo creo que, ade-

más, es equilibrado también en la austeridad, porque, por ejemplo, él ha señalado que el Capítulo II no es más que el 20 por 100 de los gastos de personal y, bueno, eso es una austeridad, o creo que más o menos equilibrada, porque hemos criticado en algunas, o he criticado yo, en algunas otras Consejerías como el Capítulo II era la bandera de la austeridad, pero una austeridad que probablemente iba a colapsar el funcionamiento de algunos servicios, porque estaba el porcentaje, en algunas Consejerías, estaba o es muy por bajo de ese 20 por 100. En cambio, yo creo que, en este caso, esa austeridad tiene unas dosis mayores de equilibrio. Pero es que, además, yo creo que el Presupuesto de Transporte, Turismo y Comunicaciones tiene algunas cosas más; yo creo que tiene, yo he querido verlo así, una profunda preocupación por la periferia, por los Servicios Periféricos, así, por ejemplo, pues, nos ha dicho como en los Jefes de Transportes, que tienen la categoría de Jefes de Negociados, el nivel diecisiete, se eleva a nivel veinticuatro, por lo cual estos niveles empiezan a estar en consonancia con lo que son habituales en la Administración, en la Administración Central, cosa que, el equilibrio, que no se produce, evidentemente, en otras Consejerías, en las que los niveles, nivel diecisiete sigue quedando en nivel diecisiete, porque los funcionarios periféricos siguen siendo periféricos, los funcionarios transferidos, que son estos periféricos, siguen siendo funcionarios transferidos, y, bueno, en muchos casos aquello era herencia recibida; en este caso por lo menos hay esa preocupación, lo cual me parece muy positivo.

Bueno, y hay también preocupación porque las inversiones sean en la periferia. Yo cuando veía aquí esta partida de 70.000.000 de pesetas, por ejemplo, para este Palacio de Congresos, Exposiciones y, o Congresos y Exposiciones, pues, yo pensé que, una vez más, íbamos a hacer un palacio en la metrópoli, pero parece, y he visto con satisfacción, que eso es un palacio para hacer en Salamanca, lo cual, pues, también me congratula, me congratula y, al mismo tiempo, pues, albergo la esperanza de que un proyecto análogo que existe en Burgos, pues, las autoridades burgalesas tengan la suficiente habilidad para llevarlo adelante y sepan también sacar esta subvención de próximos años de la Junta y, verdaderamente, aquello que es un proyecto pues se convierte también en realidad, y que, en este caso, si no lo es, pues, creo que no es por la Junta, sino más bien por las autoridades burgalesas.

Y también he visto preocupación por incentivar la inversión privada. Yo he visto, pues, cómo muchas de estas subvenciones van justamente a subvencionar empresas, subvencionar empresas de transportes, empresas de turismo, empresas de hostelería, etcétera, que, a su vez, pues, llevan consigo otra inversión añadida, lo cual yo creo que es justamente lo que debe ser la Administración: debe ser el motor que vaya poniendo en marcha e incentive estas iniciativas que luego han de quedar, o siempre han de quedar, en manos de los

particulares, incluso en quienes, en definitiva, tienen que llevar a cabo esta acción que por sí sola la Junta no podría llevar a cabo.

Y poco más tengo que decir. Yo sí que he hechado en falta, quizá, algunas cosas, no demasiado trascendente; por ejemplo, cuando he visto la preocupación del señor Consejero por el transporte rural. Bueno, yo aquí me preguntaba, yo que conozco los problemas del transporte rural, como muchas de estas líneas de autobuses rurales, pues, se han ido quedando desatendidas, porque son pocos los viajeros que proporcionan, porque los núcleos rurales, por una parte, se han ido deshabitando, por otra parte, pues, el coche también ha llegado a algún, a muchos núcleos de éstos, y, entonces, estas líneas se quedan con pocos viajeros y cerrarlas, pues, sería, crearía un problema social grave y mantenerla, pues, crea un problema económico para la línea de viajeros. Yo aquí me preguntaba si no se podía avanzar un poco más en convenios con las Diputaciones y que las Diputaciones, en cierta manera, también, también contribuyera a esto, que, al fin y al cabo, es una preocupación provincial y, por los Ayuntamientos pequeños, importante.

Bueno, nada se ha dicho por el transporte escolar, que yo creo que también tiene sus problemas, probablemente porque éste es un tema que está encuadrado en la Consejería de Educación y Cultura.

Y otros dos puntos que yo también echaba en falta, en cierta manera, son el tema de los ferrocarriles. Ya sé que ahora éste es un tema de RENFE, pero ahora estamos sintiendo que esa preocupación por el cierre de esas líneas no rentables (más o menos así me parece que están definidas por RENFE); entonces, yo que veo que en otras Consejerías tantos capítulos para estudio, yo me preguntaba si no sería conveniente hacer algún estudio de viabilidad de alguno de estos transportes, de alguno de estos ferrocarriles, y a mí se me ocurría pensar en actualizar alguno, el estudio que existe, por ejemplo, para Santander-Mediterráneo que yo le veo más en una de sus vertientes parciales, que es el Santander-Burgos, como ferrocarril que podría tener más viabilidad inmediata. Y otro tema que también echo en falta, —y con esto termino—, es el tema de las comunicaciones referida a los teléfonos rurales. Los teléfonos rurales yo creo que es un problema que está estrangulando y condicionando grandemente la mejora de vida en el medio rural. Yo diría que es de los servicios que mayor cuello de botella están presentando, y así nos encontramos con que, por una parte, poner teléfonos en núcleos de poblaciones inferiores a cincuenta habitantes es imposible, pero también lo es en núcleos menores de trescientos habitantes; no sé si aquí se podría, por parte de la Junta, incentivar o, por lo menos, empujar a Telefónica a que actúe de una forma más eficaz en este tema, que, probablemente, lleva consigo unos grandes costes sociales, unos grandes costes económicos para Telefónica, pero

que, al mismo tiempo, el problema que puede resolver en el medio rural, pues, sería muy importante, porque parece que no es justo que en unos momentos en que, bueno, yo creo, por lo menos yo lo pienso, en que deberíamos procurar ésta, este equilibrio de vida del medio rural y en el medio urbano para evitar todos los problemas de todo tipo que está generando el urbanismo actual, pues, consiguiéramos igualar el coste del teléfono en el medio rural y en el medio urbano y no ahora, que mientras un teléfono en el medio rural, pues, cuesta, yo no sé cuánto es, vamos, si quince mil pesetas, o veinte mil pesetas, yo no sé cuánto es, pues en el medio urbano a veces la instalación de un teléfono cuesta más de medio millón de pesetas. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Muchas gracias, señor Montoya. El señor Consejero tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Quisiera contestar a todos los Portavoces, por si se reiteran las preguntas, si el señor Presidente quiere.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): No, como guste el señor Consejero. De acuerdo, pueden intervenir...

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Se pueden reiterar algunas cosas y puedo contestar globalmente; aunque en temas puntuales, si les parece, conteste luego a cada uno.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): De acuerdo. En ese caso, tiene la palabra, por el Grupo Popular el representante y Portavoz señor Caballero.

EL SEÑOR CABALLERO MONTOYA: Gracias señor Presidente; señor Consejero, señores Parlamentarios. Por primera vez en las ocho reuniones que llevamos celebrando la Comisión de Hacienda, he perdido la sensación de que se nos había convocado más para enseñarnos cosas que se nos debían enseñar o aclarar, para hacernos perder el tiempo; he tenido esta sensación, precisamente, hasta esta mañana. Claro, era interesante que perdiéramos el tiempo, porque así no le dedicábamos a otra cosa. A partir del informe que nos ha sometido el señor Consejero de Industria he tenido la sensación de que había alguien que de verdad había venido a informarnos. Muchas gracias señor Consejero.

Metiéndome en el tema de su informe, el posible contenido de su informe, del alcance de su informe, como en realidad conocía, desde sus anteriores informaciones a la Comisión de Transportes, todo lo que afec-

taba a la programación general de la Consejería y los números en realidad aquí, al efecto al que yo quiero referirme, no tienen una gran importancia, me encuentro con que hay pocas cosas nuevas para mí; para los otros compañeros que no asistían a las reuniones de las Cortes es posible que sí las haya, pero para mí no había muchas novedades, muchas novedades, y entonces, tengo que referirme a algunos hechos muy concretos, con lo cual voy a poder ser muy conciso. Evidentemente, toda la actuación de esta Consejería está supeditada a un problema, que es un problema no nuestro, de la Comunidad, sino que es un problema nacional y que es la falta de una fijación de política clara de Transportes por parte del Ministerio, que no existe, que se está actuando creando confusión, y esto, evidentemente, tiene que tener una repercusión a la hora de llevar a cabo los programas de las distintas Comunidades Autónomas. Efectivamente, esto condiciona, en gran forma, el tema de la distribución presupuestaria, incluso cuando se trate de Presupuestos no demasiado lucidos como éste, que apenas alcanza los 800.000.000 de pesetas, y en la única cosa que, posiblemente, no estemos totalmente de acuerdo es en el tema de la austeridad, porque no sé si precisamente por ser de la oposición, los dedos se nos vuelven huéspedes y todos esos Capítulos de los gastos de las Consejerías y los gastos de representación, etcétera, etcétera, a nosotros nos parecen desfasados en cuanto los echamos el ojo encima. Lamento que en esta ocasión no pueda hacer una excepción; pero seguimos pensando, o sigo pensando, sobre dicho tema exactamente igual que he pensado en las anteriores intervenciones.

La periferia anterior decía el señor Consejero que era impresentable y que había que crear una nueva estructura. Hasta donde sea posible, y en función de lo que yo acabo de decir respecto de lo que está haciendo el Ministerio de Transportes, esto sería fundamental, sería esencialísimo; y yo diría que sería esencialísimo, también, una perfecta coordinación de la Consejería de Transportes con la Consejería de Obras Públicas, porque desde el primer momento, —en eso sí que estábamos todos de acuerdo—, hemos hablado de que una de las cosas más fundamentales en Castilla y León era vertebrar a nuestro territorio, facilitar las comunicaciones, crear unas posibilidades que hoy no existen o están enormemente dificultadas, para que los castellanos nos sintamos más unidos, más conjunto, más con elementos constituyentes de un pueblo, cosa que hoy no existe realmente.

En cuanto a la campaña contra el coste de las Comunidades Autónomas, vuelvo a decir que poco se puede hacer desde un Presupuesto de 800.000.000 de pesetas, por la influencia en un Presupuesto de 37.000.000.000 de pesetas de la asignación que tiene en nuestra Consejería, evidentemente no es, no es una asignación desfasada, y, entonces, pienso que nuestro Consejero puede perder esa preocupación que tiene,

aunque debo decir que el tenerla le honra. El 93,7 dedicado al, por transferencias para Turismo, sobre ese cien por cien que tiene el Estado en este momento y que están contenidos en el Decreto que ha sido ya firmado y que está a punto de publicarse, evidentemente, va a transformar las características del Presupuesto; pero por lo que nos ha dicho en el último momento, respecto de las asignaciones y respecto del importe de esos 126.000.000 que se van a añadir a este Presupuesto que, como decíamos, no llega a los 800.000.000, evidentemente, no van a suponer una gran transformación, porque va a seguir representando un porcentaje que yo insisto en calificar de insuficiente para desarrollar la tarea que la Consejería de Transportes tiene que realizar en Castilla y León.

Hay un problema entre los problemas que tiene la Consejería que, porque le conozco de cerca tengo que decir que es muy cierto, que es el de la insuficiencia de la inspección de transportes. Hacen falta más medios, hacen falta más dotaciones, hay que insistir mucho en el tema famoso de las básculas; el tema de las básculas es un tema preocupante, y los controles que ya se han efectuado con esta instrumentación insuficiente de que está dotada nuestra Región, pues, han demostrado que hay que insistir en ese camino, si queremos por lo menos reorganizar, mejor dicho organizar, porque yo creo que organizado no lo ha estado nunca (yo llevo cuarenta años en el gremio y no lo he conocido organizado nunca), organizar, por lo menos un poco mejor que en el resto de la Nación, lo que dependa de competencias que sean de esta Consejería y en las que, evidentemente, se puede poner un mayor celo y un mayor interés para que las cosas no marchen tan mal; no digo que vayan mejor, pero, por lo menos, que no vayan tan rematadamente mal.

Los 10.950.000 pesetas que hay para promoción y estudio me crean una no una preocupación, pero sí una interrogante, en la que yo le agradecería mucho al señor Consejero que nos diera alguna aclaración, porque, aunque no es demasiado dinero, con 10.000.000, casi 11.000.000 de pesetas se pueden hacer muchas cosas; habría que intentar emplear ese dinero de una forma muy sensata, sin precipitaciones, oyendo un poco a la Comisión; pienso que si las cosas se resuelven siempre sólo desde la Junta y sin oír a los expertos de los equipos que componen la Comisión, pues, es posible que los 10.000.000 se malgasten, y sería una pena, porque hay mucho que hacer y hay muchas cosas que difundir y muchas enseñanzas que impartir en el gremio de transportes, donde, lamento tener que decir que lo que sobra generalmente es ignorancia; hay una insuficiencia de preparación y lamento que no se haya mentado, ni siquiera como un proyecto para un futuro cercano, alguna escuela de preparación, que a nivel nacional sigue sin prepararse, aunque llevan años prometiéndonoslas, y el acceso a la profesión es algo de lo que deberíamos empezar a preocuparnos, pienso que desde las Autono-

mías, porque si confiamos que esto va a llegar primero a nivel nacional, o va a llegar antes, me parece que estamos equivocándonos radicalmente.

Esa promoción de la que nos habla el señor Consejero, del uso del Transporte Público, me parece interesantísima, por cuanto que, en primer lugar, supone una aminoración de riesgos que hoy existen en unas carreteras que son insuficientes, me parece un ahorro, un ahorro de energía, que también considero plausible, y creo que habría que hacer algo de esto, muy esencialmente, en cuanto afecta al transporte de viajeros, que es donde hay mayores desaprovechamientos, pero sin que esto quiera decir que no haya desaprovechamientos muy caros, muy costosos y que a muchas empresas les van a hacer andar por mal camino, en el ramo de mercancías.

En cuanto a la aficción para la Consejería de las deficiencias, los problemas de infraestructura en los núcleos urbanos, yo, de verdad, no alcanzo a ver por qué eso tiene que estar aquí. Yo pienso que eso es un problema de Obras Públicas, pienso que eso es un problema que nos preocupa, pero que, como Consejería de Transportes, no debería afectarnos, y esas dotaciones, desde luego, tienen muchísimas otras cosas a las que dedicarse sin que tengan que, del Presupuesto de la Consejería de Transportes, detraerse para establecer esos convenios; aunque me parezca muy bien la proyección con las que se tiende triplicar su volumen y, por tanto, su eficacia, a base de los convenios con la RENFE, los Ayuntamientos o con la propia Administración Central. Pienso, desde luego, que eso aquí sobra y que eso le debería corresponder a una Consejería mejor dotada como lo es la de Obras Públicas.

El error del Presupuesto, le falta algo al señor Consejero (si lo conoces por no andarlo buscando), esos 70.000.000 de pesetas mal ubicados dentro de la distribución estructural del Presupuesto, si nos dice exactamente donde piensa que deben estar, o donde, realmente, tienen acordado ya estar, le agradeceré que lo haga, porque no, no nos lo ha dicho. La cantidad está, parece ser, bien asignada. Y encuentro aquí también, en estas partidas que se nos ha mencionado, que la creación del Patronato Regional de Turismo es una necesidad y la Campaña de Promoción Turística también, pero en cuanto a la Formación de Hostelería, yo ahí voy al revés de lo que decía antes respecto de la formación de transportistas, y voy al revés de ello por la sencilla razón de que ya existe una organización nacional de formación de hostelería. Y si vamos a querer tener en cada Región una formación de hostelería, como parece ser que otros quieren tener en cada ciudad un Palacio de Exposiciones y de Congresos, pues, me parece que lo que vamos a hacer es distribuir muy mal el dinero, porque lo que tenemos que hacer es que haya buenos elementos útiles para todos, muy aptos, de buena categoría, y a los que se pueda sacar un rendimiento eficaz.

Me queda muy poco más que añadir. Vuelvo a ha-

cer una mención de esos 126.000.000 que están a punto de caer del cielo, como consecuencia de la asignación de las Transferencias por Turismo, y, efectivamente, las construcciones que se anunciaban respecto de plazas hoteleras es, constituyen mi última preocupación, porque ignoro, ignoro y también le ruego al señor Consejero que nos lo aclare, si esa decisión de construir plazas hoteleras parte de algún estudio previo que se haya realizado, respecto de la necesidad de construirla, respecto de la puntualización para ubicarlas, no sea que vayamos a volver a la etapa pasada de los paradores de turismo, que iban a resolvernó todos los problemas y lo que hicieron fue empeñar al Estado español en muchos millones de pesetas cada año que pasaba. Nada más, señor Consejero. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Muchas gracias, señor Caballero y permítanme una aclaración que considero de justicia a su intervención. Al comienzo de sus palabras, quizá por un lapsus, ha felicitado usted al señor Consejero de Industria y debe entenderse que se refiere la felicitación al señor Consejero de Transportes.

EL SEÑOR CABALLERO MONTROYA: Es un error del que me arrepiento enormemente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Muchas gracias. Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Fernández Merino.

EL SEÑOR FERNANDEZ MERINO (D. LAURENTINO): Bueno. Yo ya no sé si es necesario o no esta intervención, porque después de la primera intervención de los que me han precedido, a la cual casi podríamos suscribir plenamente, ya casi sobran nuestras palabras. En todo caso yo sigo e insisto también y comparto la felicitación al señor Consejero, porque creo que, efectivamente, ha sido un modelo de claridad, en el sentido de que no ha quedado una sola peseta sin explicar su destino, lo cual creo que es un buen método, independientemente de que luego compartamos o no, o todos compartamos, el destino o el fin al que se destinan, pero está claro donde va. Por otra parte, yo creo que la exposición del señor Consejero, además, aduce, o se deduce de ella una gran adecuación de los Presupuestos con los fines u objetivos que se marcó esta Consejería en la comparecencia respectiva ante su Comisión y a la cual tuve oportunidad de asistir. Y yo, además, destacaría, simplemente, para no ser largo, unos puntos que me parecen fundamentales, que corresponden a un programa explicado por el señor Consejero en su día y a unas partidas presupuestarias que ahora se aplican para llevar a cabo ese programa. Yo creo que hay un importante esfuerzo, en primer lugar, por ir solucionando los problemas que el transporte origina en los centros urbanos, en los núcleos urbanos, y en eso, pues, no coincidimos con el Grupo Popular; nosotros

creemos que es necesario hacer un esfuerzo, en parte también desde esta Consejería, para ir eliminando esos puntos conflictivos en algunas capitales, sobre todo en ciudades grandes que impide, en algunos casos, un desarrollo armónico de la ciudad, y yo creo que es un esfuerzo que vale la pena, sobre todo cuando además se invierte o se intenta conseguir que se invierta por cada peseta que destina nuestra Comunidad, al menos otras dos de otra procedencia. En segundo lugar, yo creo que hay una adecuación; el intentar conseguir una adecuación de los medios técnicos para poder ejercer las tareas de inspección es absolutamente necesario, sobre todo para eliminar, pues, lo que los propios transportistas denominan como competencia desleal, en algunos casos, en su sector, y creo que es una de las maneras de poder ir combatiendo el tema. Yo creo que además, hay también un decidido esfuerzo por estudiar, para luego actuar, en lo que se llamaría un poco el tema de las comunicaciones rurales, fundamentalmente rurales, de líneas regulares y demás en nuestra Región; un esfuerzo que alabamos y que apoyamos. Hay también un, yo creo que un intento de racionalizar la Administración Periférica, logrando una mejor utilización de los medios, tanto humanos como materiales, que al final yo creo que han de redundar en beneficio sobre todo del administrado, independientemente del ahorro económico que pueda surgir en futuros ejercicios. Hay también un esfuerzo, yo creo que importante, de racionalizar, de ordenar y, a la vez, de proyectar como una oferta global regional, en cuanto a oferta turística, que coincide plenamente con los objetivos que, en su día, también expuso esta Consejería; y no falta tampoco un esfuerzo acorde, evidentemente, con la escasez del presupuesto, para apoyar a los empresarios de la Región, tanto en el ramo de transporte como en el de turismo, y haciéndolo, como bien decía el Portavoz del Grupo Mixto de la manera que nosotros creemos más adecuada, es decir, primando o subvencionando puntos de interés a aquel empresario que esté dispuesto a invertir, tanto para creación de nuevas empresas o entidades, como para mejorar, supongo también, sus instalaciones actuales.

Por último, nosotros apoyamos, con decisión, la idea de construir un Palacio de Congresos y Exposiciones de la Región, independientemente de su ubicación, en la cual no entro porque no es mi tema ni tampoco entramos en esas discusiones provinciales; yo creo, si ha habido un apoyo o interés de unas entidades o instituciones locales, la Junta nos parece correcto que apoye esa iniciativa, igual que se pueden apoyar otras en un momento dado en otros sitios, con lo cual yo pienso que eso, al final, redundará en beneficio de la Región y, por supuesto, también nos felicitamos de que no se haga en la metrópoli, como decía el señor Montoya, todo, y que empecemos a dar la imagen de que, desde luego, cuando hay iniciativas, sea donde sea, hay un apoyo desde la Comunidad que se presta a ello.

Yo terminaría resumiendo, por tanto, con tres palabras que dijo muy bien el Consejero en su momento: que este presupuesto tiene fundamentalmente claridad, yo creo que con decidido espíritu de austeridad y, por supuesto, un gran esfuerzo de inversión dentro, claro está, del total o del volumen total que maneja esta Consejería.

Y solamente pediría una mayor explicación, si es posible, porque yo creo que, quizá, por algún lapsus se ha quedado un poco, o por lo menos yo no lo he captado, de una partida que se dice en los Presupuestos "a aplicar para una estación de radio enlaces" que, además, es una partida importante y a la que yo no, por lo menos no he captado muy bien a qué iba a ir destinado, cuál es exactamente el proyecto o en qué consiste, o qué finalidad tiene. Eso es todo.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Muchas gracias, señor Fernández Merino. El Consejero tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Muchas gracias señor Presidente. Quiero agradecer sinceramente la buena acogida que ha tenido para Sus Señorías el Presupuesto de la Consejería, que, en definitiva, es una parte más del Presupuesto de la Junta y que encaja perfectamente con los objetivos globales de la Junta en todos sus capítulos.

Voy a ir, como no han sido muy reiterativos, contestando a los distintos Portavoces. En primer lugar al señor Montoya. Del Capítulo II de los Presupuestos de la Consejería, que me alegro que vea ese aire de austeridad, yo le diría que está dentro del aire de austeridad de la Junta, con lo cual tengo que defender, porque es mi obligación, solidariamente el Presupuesto global de la Junta, toda vez que si el Capítulo II de esta Consejería supone el 6 por 100, el global del conjunto del Presupuesto de la Comunidad es el 7 por 100, con lo cual está, encaja dentro de la austeridad global de la Junta que el resto de mis compañeros Consejeros han venido defendiendo aquí, porque ha sido una absoluta obsesión, por parte de todos los Consejeros, el dar y el traducir a pesetas el aire de austeridad en cuanto a gastos corrientes, que queremos dar al Presupuesto de la Comunidad. Le digo, por ejemplo, que de los 36.900.000.000 de pesetas, del Presupuesto de la Comunidad, Capítulo II, el conjunto global de la Comunidad se ha elevado en 1,671, que es el 7 por 100. Mi Presupuesto encaja dentro de la línea de conjunto de la Comunidad, máxime si tenemos en cuenta que a lo mejor ese punto de diferencia que hay de mi Consejería, 6 por 100, al Presupuesto global de la Comunidad, 7 por 100, se debe porque hay Consejerías que son eminentemente prestadoras de servicios, que está en la mente de todos ustedes, que, lógicamente, su Capítulo de inversiones tiene que ser muy inferior a las Consejerías más inversoras y que, lógica-

mente, la prestación de servicios implica un aumento importante en Capítulo I, lógicamente, y en Capítulo II, que conlleva, evidentemente, los medios necesarios para que los señores funcionarios puedan ejecutar las competencias. Creo que el Presupuesto global de la Junta, no sólo de la Consejería, es extraordinariamente austero, independientemente de que veo extraordinariamente positiva la labor de todos los grupos y, fundamentalmente en este caso, la labor de la oposición, de hacer siempre una crítica e incidir mucho en el tema que siempre es sano y saludable para todos los Presupuestos de cualquiera de las Administraciones del Estado. Creo que en momentos de crisis económica, como la que padece el país, la austeridad debe primar ante todo, la austeridad que tiene que traducirse, evidentemente y económicamente, en los Presupuestos de los distintos organismos de los órganos ejecutivos, de los órganos legislativos a todos los niveles.

Hablaba el señor Montoya del tema del Palacio de Congresos de Salamanca. Yo quisiera, puntualmente, hacerles una referencia de lo que es el borrador del convenio de este primer, y no digo único, no digo único; evidentemente, el turismo que generan los Palacios de Congresos, de turismo típicamente de Congresos, es un turismo que da, aparte de una importante riqueza económica, da un enorme prestigio a la ciudad o a la Comunidad, en este caso, donde se ubique ese Palacio de Congresos. Es una forma de turismo que genera, a su vez muchos servicios y que, evidentemente, fundamentalmente es un turismo de prestigio. La creación en cada ciudad de esta Comunidad de un Palacio de Congresos inhabilitaría al resto de las ciudades, porque el sector turístico de congresistas es un sector muy concreto y que a grandes niveles asume una ciudad que está muy cerca de aquí Madrid, asume, pues, una parte importante; el Palacio de Congresos de Madrid es un lugar idóneo y, además, diríamos de prestigio mundial, para asumir Congresos enormemente importantes. Pero hay un sector, un sector de Congresos que, quizá, la iniciativa privada ahora se está metiendo mucho en Madrid, en los grandes hoteles, el sector que va de doscientos a quinientos congresistas, que tiene unas enormes posibilidades en esta Comunidad. Concretamente, la Secretaría General de Turismo está ampliando el parador de Turismo de Segovia para hacer pequeña sala, una pequeña sala de Congresos, que yo no sé, una capacidad de cien, ciento cincuenta, que tiene enormes posibilidades para pequeños Congresos, no para grandes, para pequeños Congresos, y que, evidentemente, la proximidad a Madrid y, por tanto, al aeropuerto de Barajas, etcétera, etcétera, supondrá que el Palacio de Congresos de Segovia esté prácticamente lleno muchos días del año. Y el de Salamanca tiene unas características muy especiales que yo creo que merece la pena que la Comunidad haga un esfuerzo ahí. La ciudad de Salamanca genera por sí misma más de doscientos Congresos anuales, generados fundamentalmente, como es

obvio, por una Universidad que tiene prestigio de carácter mundial, como es la Universidad de Salamanca. Sólo con los Congresos de cien, doscientos, trescientas personas que genera la Universidad, más los que va a generar la propia promoción, porque luego existe un mercado mundial de Palacios de Congresos, la propia promoción de este Palacio de Congresos, a través del correspondiente instituto o patronato que se va a crear mediante la correspondiente Ley por estas Cortes de Castilla y León, creo que va a permitirnos que más de doscientos cincuenta días al año esté cubierto con Congresos de distinto tamaño, esté cubierto al Palacio de Congresos, con lo cual puede conseguir algo que nos preocupa sobremanera a todos: crear una infraestructura turística importante, turística, cultural, importante, que luego, evidentemente, va a suponer unos gastos de mantenimiento graves, graves para siempre, para futuros ejercicios; y así nos preocupaba el hacer el estudio de mercado de la ciudad de Salamanca, para tener una cierta garantía de que no se nos va a arrimar a los hombros de esta Comunidad importantes cantidades para gastos de funcionamiento para sucesivos ejercicios. Creo que la ciudad de Salamanca es, de todas las ciudades de la Comunidad, la que reúne las mejores condiciones para ubicar un Palacio de Congresos, en función de los Congresos que genera; si a eso le añadimos el enorme prestigio internacional que tiene Salamanca, como ciudad y por su Universidad, podremos tener garantizado que una parte importante de los Congresos que se están realizando, en estos momentos, tanto en Madrid, como en Jaca, como en Torremolinos, que se hacen porque allí hay instalaciones adecuadas, puedan venir directamente a la ciudad de Salamanca por el propio prestigio de la ciudad. Con lo cual nos podemos, no garantizar, evidentemente siempre va a haber un coste de funcionamiento, que al menos no va a ser excesivamente deficitario este servicio que la Comunidad presta en materia de Palacio de Congresos. Con lo cual, yo, con ello, al decir primer Palacio de Congresos no me aparto de que haya otras ciudades que, en iguales condiciones, oferten a la Comunidad la posibilidad de construir un Palacio de Congresos; todo ello avalado por un estudio del mercado adecuado que garantice una mínima rentabilidad del Palacio de Congresos. En el borrador del convenio que tenemos con las instituciones salmantinas y, como les decía anteriormente, están el Ayuntamiento, la Diputación, la Universidad Civil de Salamanca, la Caja de Ahorros de Salamanca, la Cámara de Comercio e Industria de Salamanca, las aportaciones que, en principio, va a hacer la Junta son de 175.000.000 de pesetas; por tanto, este año son 70.000.000 porque, evidentemente, el Palacio se tardará dos, tres años en construir. El Ayuntamiento aporta 160, la Diputación 60, la Universidad de Salamanca 30.000.000, que cede los terrenos que se valoran en, de una forma exacta en 30.000.000 de pesetas, y la Caja de Ahorros de Salamanca en 60.000.000, y la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Salamanca en

5.000.000 millones, una aportación simbólica, pero importante a la hora de consensuar la construcción de este Palacio de Congresos de Salamanca; con lo cual con una parte pequeña, no recuerdo ahora mismo el porcentaje, pero desde luego no llega al 25 por 100, de aportación de la Comunidad es ese Palacio de Congresos vamos a construir un Palacio de Congresos que va a ser, entiendo yo, modélico, a nivel no sólo nacional, sino internacional; con lo cual con ello, digo, que si existiera otra ciudad que con un estudio de mercado adecuado, que hiciera viable ese Palacio de Congresos y con una aportación similar de las instituciones de la localidad para conseguir ese Palacio de Congresos, no nos apartamos, en absoluto, en colaborar de la misma forma.

Hablaba el señor Montoya y el resto de los Portavoces del tema de las subvenciones a las industrias de transportes y de turismo. Nosotros fundamentalmente, y con eso contesto al señor Caballero Montoya, el tema de las subvenciones no van encaminadas a la empresa regional de turismo, a crear una empresa pública. Van encaminadas directamente a primar la instalación de nuevas plazas hoteleras en nuestra Comunidad, y eso fundamentado en datos estadísticos clarísimos; no ha sido una medida de capricho, si bien yo tengo mi escepticismo personal de que a lo mejor al final esos 20.000.000 no se gastan, porque no haya iniciativa; pero vamos, la obligación, en estos momentos, de la Comunidad es de poner a disposición del industrial que tenga esa iniciativa una cantidad. Si no se gasta, porque nadie quiere construir unas plazas hoteleras ya no es problema nuestro; luego, en ese caso, ya podría entrar en juego una empresa pública que cubriera la insuficiencia de la iniciativa privada. Y la razón fundamental del mismo es que la oferta hotelera de nuestra Comunidad queda reducida a veintisiete mil setecientas noventa y ocho plazas hoteleras, que es el tres coma treinta y cinco por cien del total nacional, evidentemente, insuficiente para las posibilidades que puede tener todavía, en los nuevos modos turísticos mal basados en turismo itinerante con un fondo cultural, un fondo ecológico, evidentemente, un modo turístico que tiene que llegar en algún momento y que esta Comunidad tiene que estar preparada para recibirla, es absolutamente insuficiente; hay que tener prevista las, no las plazas hoteleras que va a generar ese mismo turismo; y es más, de esas veintisiete mil setecientas noventa y ocho plazas hoteleras, las provincias de León, Burgos y Salamanca tienen el cincuenta y tres coma uno por ciento del total, el cincuenta y tres coma uno. Evidentemente, hay ciudades importantes y provincias importantes con posibilidades turísticas, que están insuficientemente dotadas de plazas hoteleras. En tres provincias se acumula más de la mitad del total de la oferta hotelera de nuestra Comunidad. Y es más, la media de calidad de los hoteles de la Comunidad es baja: el cuarenta y seis coma ocho por ciento son hoteles y más del

cincuenta por ciento, el cincuenta y tres coma dos, son hostales; con lo cual lo que hay que ayudar, también, para poder adecuar a una mediana calidad, que el turista cada vez exige más. Más datos: el cincuenta por ciento de las plazas son de baja calidad, en hostales de dos y una estrella, el cincuenta por ciento de baja calidad. Y hoteles de cinco estrellas sólo hay el dos coma uno por ciento de las plazas. Con lo cual es evidente que tienen unas posibilidades de promoción ante la iniciativa privada importante, sobre todo en determinadas provincias, que nosotros tenemos que ofertar ahí, para que en el convenio éste con las instituciones financieras de la Comunidad y, por supuesto, coordinadamente con las iniciativas que tenga la Administración Central del Estado, tenemos que está ahí para primar dos, tres, cuatro puntos. El estudio nos lo dirá, conforme a las características, o del convenio que se asume con las instituciones financieras; nos va a decir cuál es el tipo de interés que tenemos que primar para incentivar aún más a la iniciativa privada en la construcción de plazas hoteleras que, evidentemente, tienen posibilidades económicas en nuestra Comunidad.

Y decía el señor Montoya, también, cambiando de tema, habla un poco del transporte rural. Evidentemente, cuando se hablaba ya de la reforma de todo el conjunto del transporte terrestre, evidentemente, el transporte rural tiene una incidencia especial que este año la ordenación tiene que incluir todo: transporte indiscrecional, regular y escolar, al objeto de hacer una reorganización global, y este año, en la medida en que vamos a incidir y que eso es ya seguro que vamos a incidir, es que la Administración de Transportes no va a ser ajena a los contratos que está firmando el Ministerio, no la Consejería, el Ministerio de Educación y Ciencia con los transportistas, que, con lo cual, el Ministerio concierta con transportistas soluciones de transporte escolar al margen de la Administración de Transportes, que luego tiene que ir a refrendar algo que a lo mejor está mal hecho, con lo que conlleva eso de problema. Yo le diría, por ejemplo, que en León, este año, se han levantado multitud de aptas de inspección por falta de documentación de transportes, que luego, al final, conlleva un problema político grave a la Junta, en este caso a mi Consejería. ¿Qué haces: Sancionas por un error de una Administración, en este caso la Administración Central, de un problema que hicieron mal y tu vas a ser el malo de la película que estás sancionando, cuando te están amenazando de que si no no transportan a los escolares, con todo el problema político que conllevaría el tener, pues una manifestación pública de padres y alumnos? Este año, en la medida que vamos a reordenar, fundamentalmente, es poner un poco de orden en la contratación, en la contratación del Ministerio de Educación y Ciencia con los transportistas, poner orden conforme a Ley y que las pautas las marque la Administración competente, que es la que la Administración de Transporte, y las necesidades de educación y las

necesidades de transportistas estén acordes a la necesidad de un transporte de escolares, conforme a la política de transportes de la Comunidad.

Habla el señor Montoya también del tema de los estudios de viabilidad del ferrocarril. Mire usted, en estos momentos se están haciendo, por unos "consulting" de enorme prestigio, los estudios de viabilidad económica de las líneas de ferrocarril de esta Comunidad; y a usted le preocupa, fundamentalmente, el Santander-Mediterráneo, que creo, si mal no recuerdo, que tiene adjudicado un "consulting" de enorme prestigio como es INECO. Yo estoy seguro que los "consulting" que ha contratado el Ministerio a través del Instituto, para estudiar la viabilidad económica de estos ferrocarriles son extraordinariamente serios y las cifras que van a aportar a la Comunidad son ciertas; yo me lo creo a pies juntillas. El problema de defensa, como yo ya manifesté en su momento en la Comisión, de defensa de estos ferrocarriles para nuestra Comunidad no es un problema de defensa económica; si vamos por los números perdemos seguro, seguro; los datos que se aportan son ciertos, son altamente deficitarios. Nuestro problema va por establecer el balance social de la medida cierre de líneas. ¿Y en qué medida va a colaborar la Junta en el tema de posibles nuevos estudios? Hace no más de quince días tuve una reunión con el Consejero de Asturias, el de Cantabria y yo mismo, amén de que se pueda hacer extensivo a otras Comunidades, para entrar en un estudio que se está realizando en estos momentos importantísimo, por parte de INECO precisamente también, por encargo de RENFE, un estudio que vale 20.000.000 de pesetas, con lo cual denota la profundidad de ese estudio, sobre la viabilidad de la terminación del Santander-Mediterráneo, pero variando, variando su concepción original, que es naciendo en Asturias, Oviedo, Gijón no tenían montado los asturianos que les interesaba, pasando por Santander hasta Trespaderne y de Trespaderne a Miranda; es una de las diez, una de las posibles alternativas de conclusión del Santander-Mediterráneo, con lo cual haría viable el tramo desde Burgos hasta la provincia de Soria. El estudio éste va a ser presentado por INECO a mediados de julio; las cifras que se pueden bajar, yo creo que es muy aventurado decir ahora cuánto puede valer ese proyecto, pero le calculo entre 80 y 100.000.000.000 de pesetas, que no es broma; y, evidentemente, sería una obra de los dos o tres posibles trazados ferroviarios, una de las que más posibilidades tenía. Pongo en el siguiente orden: primero la variante Guadarrama-Villalba, perdón Villalba-Mingorría, que sería la variante, digamos, paralela a la autopista; la autopista seis que tiene posibilidades a medio plazo, evidentemente, no se va a hacer en un año, pues supone una inversión monstruosa; y otro de los posibles nuevos trazados de ferrocarril con más posibilidades, y eso los técnicos así lo manifiestan, es ese. ¿Qué va a ocurrir con el estudio de viabilidad que va a presentar INECO? Por el mes de julio va a hacer un es-

tudio de viabilidad donde a lo mejor, la cifra de 80.000.000.000, que yo les digo ahora, en lugar de ser eso son 200, con lo cual nos olvidamos del tema; pero puede ser que vaya por ahí y puede que sea, que el estudio económico-social sea interesante, con lo cual ese estudio hay que profundizarlo y hay que ir al detalle, y el compromiso de la Junta, compromiso que he contraído con el Consejero de Asturias y el Consejero de Cantabria, es que nosotros aportamos la cantidad que sea para profundizar en esos estudios. Luego ya vendríamos a pedirles permiso a Sus Señorías para ampliar crédito o lo que sea, porque sí que sería interesante. Si el estudio previo dice que es viable y por parte del Ministerio de Transportes se asume como uno de los posibles nuevos trazados del Plan Nacional de Ferrocarriles, en ese caso nosotros contribuimos a hacer todo tipo de estudios para hacer viable el tema de la conclusión de Santander-Mediterráneo. Y por ahí van los temas, y, en ese aspecto, la preocupación de elaborar estudios es importante. En la supresión de todas las líneas férreas los estudios que estamos realizando van más encaminados para establecer y llegar al convencimiento del Consejo de Ministros del enorme trastorno social que va a suponer el cierre de esas líneas, tanto para la integración del territorio como para ordenación del territorio, como para cubrir necesidades evidentes de transporte, fundamentalmente de mercancías, que tiene la Comunidad en sus trazados horizontales: Valladolid-Ariza, en la salida natural al mar Santander-Mediterráneo, y el único trazado perpendicular de la Comunidad que enlaza el Norte y el Sur si pasa por Madrid. Por ahí van los estudios, porque los estudios económicos nos lo van a dar resuelto y seguro que salen altísimamente deficitarios; eso no hay duda, porque, porque es así. Vamos más por el balance social y, en esa medida, la Consejería va a echar la carne en el asador para realizar todo este tipo de estudios que hagan viable el Santander-Mediterráneo y hagan viable el mantenimiento de unas líneas que, en estos momentos, están abocadas al cierre conforme a las previsiones del contrato programa.

Y el señor Montoya plantea también un problema que es de enorme preocupación, no de competencia de la Comunidad, que es el tema de los teléfonos rurales. Mire, en estos momentos se ha presentado por la Compañía Telefónica el plan cuatrienal concertado ochenta y tres ochenta y seis de Telefónica. Yo, en estos momentos, y ya me comprometo (aquí hay algunos miembros de la Comisión de Transportes), en el momento que tenga todos los estudios, evidentemente, lo están estudiando, desmenuzando para informar el tema de este plan cuatrienal, que se me entregó hace no más allá de quince días, para ver en qué situación queda nuestra Comunidad en ese plan cuatrienal. En grandes líneas, pues en los objetivos globales queda bien; queda bien en porcentajes; evidentemente, en lo que no va quedar bien es en la cantidad de pequeños núcleos aislados que quedan todavía desatendidos, porque uno de los gran-

des problemas que tiene esta Comunidad a todos los niveles, y en transportes se ve claro y en comunicaciones se ve clarísimo, es la enorme dispersión de los núcleos, la gran cantidad de núcleos y la pequeña concentración y densidad de población que tiene cada núcleo, con lo cual cualquier estudio de implantación, tanto de las empresas públicas como de la Administración, tiene que llevar un condicionante social importante, porque económicamente es evidente que la Compañía Telefónica, como Sociedad Anónima, tiene que repartir dividendos a final de año; evidentemente, llegar a un núcleo de cincuenta habitantes, pues, no le interesa porque el transporte de comunicaciones, la cantidad de comunicaciones que exista en ese núcleo no le va a rentabilizar nunca la línea. Sí que tenemos que ver el componente social de este plan cuatrienal de la Compañía Telefónica que, ya les digo, que tengo intención de comunicar a la Comisión, en el momento que tenga desmenuzado el plan cuatrienal, al objeto de tomar decisiones al respecto.

No coincido, y yo creo que he terminado con el señor Montoya (creo que no me he dejado absolutamente nada), con el señor Caballero en que no exista una política de transportes a nivel nacional. Creo que por parte del Ministerio el sector de transportes es evidente que está trasnochado, que no es homologable a nivel internacional y mucho menos con los países con los que nos queremos incorporar el día uno de enero del ochenta y seis, no es homologable con la Comunidad Económica Europea, y yo creo que por parte del Ministerio se están haciendo esfuerzos importantes para intentar reordenar e intentar clarificar un sector que viene deteriorado por muchas razones de tiempos pasados. Y en esa medida, esta Consejería y este Consejero ha tenido absolutamente claro que la Comunidad no podría realizar una política de transportes al margen de la realidad nacional, por la razón evidente que siempre hemos defendido, y que su Señoría conoce muy bien como profesional del sector, de que el transporte no es algo parcelable, no es algo que se pueda separar, y una política de transportes, para que sea eficaz, tiene que ser realizada a nivel nacional; y, en ese aspecto, hemos colaborado y seguimos colaborando, a través fundamentalmente de la Mesa de Directores Generales, en la planificación global de la política de Transportes del Estado, al objeto de que la legislación sea adecuada para todas las Comunidades. Y por eso difiero en su apreciación de que no se están realizando profundos cambios; si bien es cierto que los cambios en el sector transportes son cambios graduales que a lo mejor no vemos en esta legislatura su finalización, pero que, evidentemente, hay que modernizar el acceso a la profesión, hay que modernizar el parque, hay que modernizar una legislación que data del año mil novecientos cuarenta y siete, y es precisa la nueva Ley de Transportes, etcétera, etcétera, como Su Señoría muy bien conoce.

No coincido en sus planteamientos de que los gas-

tos de representación no entienden lo que es. Yo creo que si algo, si de algo pecamos en esta Junta es de que somos extremadamente prudentes en el tema ese y somos extremadamente prudentes viendo, comparando, cuáles han sido los gastos de representación de los Consejeros y altos cargos en el ejercicio ochenta y tres y que Sus Señorías tienen el avance de liquidación de presupuestos del ochenta y tres. Creo que si de algo pecamos es de que utilizamos muchos, todavía, nuestros coches privados para hacer viajes oficiales, de que rehuimos actos de presencia social y tal, en evitación de nuevos gastos, y yo creo que las cantidades que nos asignamos los Consejeros y los altos cargos para gastos de representación son tan exiguos que a veces, a veces, —y eso se lo digo como reflexión personal—, cuando vas a otras Comunidades, de todo signo político, y ves un poco el montaje que se hace de actos y de presencia, del oropel y tal, nosotros somos los pobres, que no nos importa, no nos importa, porque lo hacemos conscientemente; somos los pobres, porque somos extremadamente austeros en ese tema. Con lo cual no coincido con que en el Capítulo ese, concretamente gastos de representación, que dice el señor Caballero, no se justifican; creo que se justifica por el propio prestigio de la Comunidad y, en segundo lugar, que las cifras que hemos colocado en todas las Consejerías, que son más o menos similares, son muy, muy, muy, vamos, que están a nivel de Alcalde de ciudad de veinte mil habitantes.

El tema de la coordinación, que plantea el señor Caballero, de Obras Públicas y la Consejería de Transportes existe, existe en dos los niveles. En primer lugar, nosotros participamos en la elaboración del plan regional de carreteras, y hemos participado, aparte de a través de los funcionarios y técnicos de la Consejería, con unas directrices muy claras que, como Su Señoría conoce, fue el plan del Ministerio de Transportes. Ni se marcaban unas directrices muy claras, sin desmenuzar, de cual debía de ser la política de carreteras de la Comunidad y ese plan director ha sido asumido por la Consejería de Obras Públicas a la hora de elaborar el plan regional de carreteras que, en su momento, imagino que mi compañero de Obras Públicas expondrá ante las Cortes. Y por otro lado, en sentido contrario, en nuestra Comisión de RENFE-Comunidad Autónoma, el Director General de Obras Públicas e Infraestructura es miembro nato de la Comisión por nombramiento mío, con lo cual existe una coordinación importante, de la coordinación personal que el Consejero y yo tenemos en todas las materias que pueda haber algún punto de unión entre ambas competencias.

Habla el señor Procurador sobre el tema de la inspección, y creo que lo he matizado antes. Es evidente que ni nosotros ni la Administración Central está bien como estamos; se precisa la nueva Ley de Delegación, para nosotros asumir las competencias de la Administración Central, asumiendo el resto de los medios humanos y materiales que se queda la Administración

Central, y sé, me consta, que es algo que preocupa enormemente al Ministerio. Lo que pasa es que es precisa una Ley, una Ley orgánica, una Ley orgánica que, por desgracia, ante el atasco que tiene las Cortes Generales en contra-prestaciones, como lo que ocurre aquí, atasco legislativo; es evidente que el tema va a entrar en su momento, y que incluso de una conversación que tuve ayer, anteayer mismo, se prevé alguna medida provisional en espera de que salga esa Ley de ordenación para asumir nosotros definitivamente, por delegación, esas competencias de la Administración Central y cogernos, fundamentalmente, a todos los inspectores que tiene la Administración Central y que necesitamos nosotros para llevarlos a hacer campañas de inspección, que no hacemos en la medida que nosotros reconocemos se debía hacer, pero los inspectores que tenemos están dedicados a tareas administrativas, casi fundamentalmente, porque son los Jefes Provinciales de Transportes de la Periferia, con lo cual tienen una tarea administrativa, tarea de relaciones con el ciudadano que le impide el poder ejecutar tareas de inspección en la propia calle.

Hablaba el señor Procurador sobre el tema de la insuficiencia de turismo. Evidentemente, siempre es insuficiente el tema. El Decreto de Turismo no va a paliar deficiencias, pero sí que tengo la esperanza de los Presupuestos Generales del Estado; hay partidas importantes de promoción, tanto de turismo nacional internacional, que pueden venir por convenio a esta Comunidad como al resto de las Comunidades, y que, incluso, yo le adelanto que la próxima semana va a haber reuniones, amén de las que hoy, por ejemplo, el Director General de Turismo está en Santander, porque, claro, en Santander, para, una reunión con otros Directores Generales, para empezar a distribuirnos cantidades del Presupuesto del Estado, con lo cual tengo cierta esperanza de que al menos 30 ó 40.000.000 de los Presupuestos del Estado, para fines ya finalistas, vengán a esta Comunidad. Fundamentalmente me preocupan los medios de apoyo, medios gráficos y audiovisuales, que estamos muy carentes y faltos de ellos.

Cuando habla de que le preocupaba la omisión del tema de promoción y estudios, realmente, no he entendido su preocupación, porque nosotros cada vez que vayamos a hacer algún estudio importante sobre reordenación o de análisis de algún sector concreto de transportes, lo vamos a hacer en combinación, y por razones egoístas también, en combinación con el Ministerio a través del Instituto, por una razón muy sencilla: porque al menos, nos van a subvencionar el cincuenta por ciento, con lo cual, y Su Señoría conoce, el Instituto sólo contrata, sólo contrata con "consulting" de máximo prestigio, y, concretamente, el antecedente que tenemos en esta Comunidad es haber contratado directamente, a través del Instituto, con INECO que es, quizá el "consulting", de más prestigio y que, en estos momentos, INECO está trabajando en otras cosas. O sea

que no veo su preocupación en el tema de la posible contratación de "consulting", toda vez que siempre lo vamos a hacer, egoístamente, lo vamos a hacer con "consulting" de máximo prestigio.

Puedo coincidir, en parte, con el tema de los 150.000.000 de infraestructura. Sin embargo, difiero en un sentido: la ejecución de la obra no la va a realizar la Comunidad directamente, sino que es una ejecución que, fundamentalmente, hace RENFE, porque es un problema ferroviario para los temas de infraestructura en núcleos, en núcleos urbanos. Y la función de la Comunidad..., es más, voy más lejos; realmente esa no es una competencia de la Comunidad. Lo que ocurre es que la Comunidad tiene que hacer un esfuerzo, al margen de las transferencias de crédito de la Administración Central, para solventar un problema que nos encontramos aquí y que no es competencial y que tenemos que solventar de alguna forma, y que este año, concretamente, se hace con cargo a la Deuda Pública que se piensa emitir; para que se den cuenta del enorme esfuerzo que la Junta quiere hacer en ese tema.

No coincido, en parte, con el tema de la asignación a Obras Públicas, aunque en parte sí, porque, en definitiva, a lo que se llega, —con la experiencia que tenemos, tanto en pasos a nivel como hay en otras Comunidades, como en el caso de Valencia—, es a un convenio RENFE a través del Ministerio o RENFE-Ministerio y Consejerías y Ayuntamientos o Diputaciones, para solventar un problema que después va a ejecutar la propia RENFE a través de sus medios, con lo cual lo que se..., la clave está en establecer la prioridad, hacer el proyecto, valorar el proyecto y hacer el convenio de a terceras partes, a cuartas partes, o como sea. No es problema de ejecución de medios, es un problema exclusivamente de control de esa ejecución; y además tiene la ventaja de que, directamente, las inversiones fuertes de RENFE y de las propias inversiones del Ministerio se lleva a través de una Dirección General que corresponde al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, como es la Dirección General de Infraestructura, con la que tenemos una relación fluida y prácticamente diaria, para solventar, bien a través del Fondo de Compensación o bien a través de los Presupuestos del Estado, problemas como, como estación de autobuses, de Viajeros, problemas de centros de contratación (el día que se empiecen a hacer en esta Comunidad), problemas de pasos, de pasos a nivel, etcétera, etcétera. O sea, que no es problema, no creo que haya ningún problema; y, al contrario, yo diría, y de acuerdo con la estructura de la Consejería, que es la ubicación adecuada de esta competencia.

Me preguntaba sobre los 70.000.000 de la ubicación de ese error técnico, que lo tenía por aquí, tenía por aquí anotado hasta el Capítulo donde debía asignarse. Aparece la Secretaría General en el 671: 74.903.000 pesetas, que entiendo que, para una correcta asignación,

debía de ser para el mismo número, el 671, pero al Servicio 03, que es la Dirección General de Turismo: 70.000.000 de pesetas, que es lo que iba para las cantidades que le decía a usted de medios audiovisuales, patronato, ferias, etcétera; todos los que les detallaba anteriormente de los 70.000.000. Y los 4.903.000 pesetas, que sería para remodelación de las Delegaciones Territoriales al objeto de fusionar Transportes y Turismo, entiendo que debería ir, salvo mejor criterio, a la misma Sección de, o sea, a la misma Secretaría General, Servicio 01 a la Sección, al Capítulo 621. Pero, vamos, en definitiva, yo creo que hay dos técnicos que nos tienen que decir si esa es la asignación concreta y esa es mi propuesta, de acuerdo con los informes que he solicitado al respecto.

El tema de la Escuela de Hostelería, yo creo que uno de los objetivos de la Consejería, y que fue expuesto en su momento en las Comisiones, fue crear una Escuela Regional de Hostelería. Tenemos problemas graves en cuanto a la definitiva ubicación, en función de subvenciones de la Administración Central, de descentralización de la escuela nacional, de Ayuntamientos que se haga cargo del edificio, de asignación presupuestaria; en fin, hay una cantidad de problemas que espero que en la legislatura éstas que solventen, para crear una Escuela Regional de Turismo, ante uno de los elementos promocionales turísticos más claro de la Comunidad, creo, como es la gastronomía. Y, de cualquier forma, lo que sí pretendemos es, con la citación de este dinero para cursos de formaciones, en colaboración con la Federación Regional de Hostelería hacer cursos de aprendizaje, y en colaboración con la Escuela Nacional. No hay ningún problema para hacer cursos de aprendizaje, y elevar el nivel profesional de los profesionales de turismo que, aunque todavía, no tengo aquí las estadísticas, de acuerdo con el nivel nacional está por debajo, por desgracia. El ciudadano cada día exige mayor calidad en la prestación de servicios y el turismo es un elemento más, y todavía el nivel de esta Comunidad está muy por debajo.

Y lo que decía el Portavoz del Grupo Socialista, sí, me he olvidado de algo, que fue una cantidad, ha sido el mero hecho de intentar hacer una exposición no leída ha hecho que se me saltara una cantidad, porque yo tampoco me lo tenía anotado por puro error, porque aparece en el Fondo de Compensación, que son los 170.000.000 si mal no recuerdo, de adaptación de radioenlaces, que no es la mejor definición para ese concepto. En definitiva: dónde se pretende llevar eso, y en esas conversaciones estamos. El problema que tiene, en estos momentos, nuestra Comunidad es de recepción de ondas de televisión; por eso digo que la definición no es muy exacta, en, fundamentalmente en la periferia de la Comunidad. Existen convenios de Televisión Española. Radio-Televisión Española, con Diputaciones. Y el problema, que está todavía pendiente de conocerse en su exactitud, el problema de radio, de emisoras, de

repetidores de televisión en esta Comunidad puede estar cifrado, a lo mejor, en 2.000.000.000 de pesetas; la broma es chica. Lo que pretendemos, —y en estas conversaciones estamos directamente con la Dirección General de Radio-Televisión—, es establecer convenios para, sumando efectivos de la Comunidad, Diputaciones, e incluso Ayuntamientos y Radio Televisión Española, que está parece que muy interesada en solventar este problema, poder llegar a cubrir no digo el cien por cien, pero sí una parte importante de repetidores de televisión, fundamentalmente del segundo canal, que es donde más deficiencias hay por los problemas técnicos que conlleva, al ser de menor longitud de onda las ondas del segundo canal, de UHF. Y por ahí van los tiros. El problema es que firmar, hacer firmar el convenio a Televisión a veces no es fácil, pero tenemos enormes esperanzas por las..., eso..., con lo cual estamos haciendo que estos 150.000.000, 150.000.000 de pesetas se multipliquen por dos, por tres, en función de la calidad de convenio que hagamos con Televisión y que puedan solventar, en buena medida, por lo menos en estos tres años que restan de legislatura, quizá al cien por cien, un problema sentido por todos nosotros, como es la recepción de ondas de televisión, fundamentalmente del canal UHF.

Y yo creo que con ello, si me he olvidado de algo (creo que he anotado todo), he contestado a todos los señores y reitero mi agradecimiento por la buena acogida que ha tenido el Presupuesto de la Consejería, que no es más que una plasmación de la política global de la Junta en materia presupuestaria.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Gracias, señor Consejero. Para turno de réplica, o más bien, para fijar o concretar posiciones, puesto que no estamos en debate, disponen los representantes de los Grupos Parlamentarios de tres minutos. Por el Grupo Mixto tiene la palabra su Portavoz señor Montoya.

EL SEÑOR MONTOYA RAMOS: Bueno. Yo creo que el señor Consejero, cuando yo he alabado la austeridad ponderada ha querido echar un capote a sus compañeros de Gobierno diciendo que, bueno, que estaba en línea con las demás Consejerías. Desde mi punto de vista no es así, porque el señor Consejero ha hecho una comparación con las cifras totales. Yo, sin embargo, este Capítulo que fundamentalmente se refiere a gastos generados por los propios funcionarios, o del consumo por los propios funcionarios para el funcionamiento de los servicios, yo creo que hay que compararlo con el Capítulo I, que son gastos de los funcionarios; y así, mientras la Consejería de Transportes está en línea con el gasto de Administración Territorial y la de Obras Públicas y Urbanismo, por ejemplo, pues, no lo está con otras: por ejemplo, de Presidencia, que según mis datos en gastos al Capítulo II el 97 por 100, del Capítulo I;

Educación y Cultura, y Economía y Hacienda con más del 58 por 100; y, además, fijémonos que son, muchas veces, aquellas Consejerías que no tienen Servicios Periféricos muchas veces, en general, como Economía y Hacienda, como Presidencia, etcétera. Después, como contrapartida está Bienestar Social con un "8 y pico por ciento"; bueno, parece lógico, porque la mayor parte de gastos de funcionarios son sanitarios; pero, sin embargo, hay otras, como Industria y Agricultura, pues, que llegan a un "13 y pico", a un "14 y pico por ciento", que parece, teniendo en cuenta que, fundamentalmente, son servicios técnicos que tienen necesidad de generar gastos, pues, parece que están poco atendidas. Yo en ese sentido lo quería señalar y nada más.

Sobre el Palacio de Congresos, yo no he querido iniciar ninguna controversia. A mí me ha parecido bien el Palacio de Congresos de Salamanca. Yo, quizá, desde mi punto de vista, he querido entender que era un Palacio de Congresos que se hacía en Salamanca, no entendí nunca que era el Palacio de Congresos, y a lo mejor, en este sentido, yo, indudablemente, no pretendo el que esto se extienda a todas las provincias. Yo solamente he querido señalar que en Burgos había una iniciativa de este tipo, que, probablemente, era menos Palacio de Congresos y más Palacio de Ferias y Exposiciones probablemente, con unas características diferentes, y yo lamentaba, porque esa iniciativa de Burgos no se hubiera llevado adelante y no por culpa de la Junta. Pero yo no quería entrar en el terreno de la polémica. Indudablemente, a mí me parece bien que el Palacio de Congresos proyectado se ubique en Salamanca.

Lo mismo que las subvenciones a empresas. Yo cuando he hablado de subvenciones a empresas lo he hecho positivamente, por entender que lo que se trataba era de hacer una ayuda a empresarios, para que los empresarios fueran los que después llevarán las empresas, y que, en ese sentido, pues era bueno que se firmara o se subvencionara aquello que eran plazas hoteleras, aquello que mejorara la infraestructura de algunos de los transportes, etcétera. Yo lo he entendido, lo he valorado siempre positivamente.

Sobre el estudio del Santander-Mediterráneo, yo ahí sí que tengo ciertas dudas y debo decirlo. Yo no he conocido nunca el estudio de INECO, que ha sido la gran incógnita que se guardó siempre en el Ministerio de Transportes (de Transportes me parece que se llamaba sólo), en contra de fuerzas sociales de Santander que señalaban que un conocimiento extraoficial de aquel estudio, indicaba una viabilidad o una rentabilidad del Santander-Mediterráneo, cosa que, indudablemente, a mí me parece dudosa, porque ese ferrocarril hay que entenderle más como, evidentemente, una rentabilidad social que como una rentabilidad económica. Pero a mí como una rentabilidad social, me deja un poco preocupado siempre que oigo hablar del Asturias-Santander-Trespaderne-Miranda, y voy a decir por qué. Yo creo

que el Santander-Mediterráneo no trata de unir el Atlántico con el Cantábrico, con el Mediterráneo, como muchas veces se entiende, porque, en ese sentido, el Cantábrico con el Mediterráneo ya está unido y se llama Bilbao-Miranda-Zaragoza-Valencia; con eso ya está unido. Yo creo que el Santander-Mediterráneo lo que tiene es la peculiaridad de presentar una alternativa que, fundamentalmente, proporcionaría una recuperación social de muchas zonas, social y económica, que, una colonización, en definitiva, que podía llevarse a cabo con el mismo, como es, pues, desde la zona de Pinariega de Burgos, toda la zona de soria, provincias más pobres, de Zaragoza, etcétera, que, sin embargo, pues, con el Asturias-Santander-Trespaderne, pues, lo único que se hace es facilitar el enlace del Cantábrico con el Mediterráneo, pues, en vez de llevarlo a Bilbao llevándolo a Santander o llevándolo a Asturias, pero, ante todo, esa rentabilidad social se pierde. Si enlazamos Santander con Trespaderne y con Miranda, pues, verdaderamente, ese ferrocarril sí que puede facilitar que en vez de ir todo el tráfico hacia Bilbao, vaya hacia Santander o hacia Asturias, pero yo creo que en los demás aspectos de esta rentabilidad social, los demás aspectos de rentabilidad social se pierden. En ese sentido, yo siempre he querido hacer hincapié en el Santander-Burgos, que si mis informaciones no son, no son incorrectas y me han venido de hombres tan prestigiosos como José Luis Alvarez cuando era Ministro de Transportes, nos dijo siempre que el Santander-Mediterráneo, pues, la rentabilidad era dudosa, pero que, en cambio, la línea Santander-Burgos tenía una justificación, porque la línea de Santander-Palencia, a través de Alar del Rey, era una línea que necesitaba duplicarse y que el coste que suponía la duplicación de esa línea, probablemente, podría compensarse, o podría justificar la instalación de una línea alternativa, que fuera al de Santander-Burgos, que evitaría esa duplicidad llevando transportes por otro itinerario alternativo. En base a eso, pues que la línea Santander-Burgos sí que podría entrar dentro de aquella cuya rentabilidad podía estar más clara. Lo reflejo simplemente como una información que poseía y que a lo mejor es..., no es correcta.

Y, bueno, sobre teléfonos rurales, pues, sí. Comprendo que, efectivamente, esto hay que entenderlo sobre la componente social, que puede tener más que sobre la componente económica. En este sentido, yo por eso he dicho que sería necesario influenciar, incidir, o presionar cerca de Telefónica, porque si no, pues, bueno, Telefónica va a hacer la inversión de 110.000.000.000 de pesetas, que yo leía el otro día, sobre la Comunidad Autónoma de Madrid, e iba a hacer unos pocos millones en la Comunidad Autónoma nuestra y esos pocos millones, pues, probablemente, centrados en Valladolid, León, Burgos, Salamanca, etcétera, pero no en las, en los núcleos rurales que es donde verdaderamente haría falta reforzar esa acción.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Lo siento señor Montoya, ha agotado su turno. Le ruego que finalice.

EL SEÑOR MONTOYA RAMOS: Finalizo inmediatamente diciendo, simplemente, que esta estación de radioenlaces, que a mí también se me había olvidado preguntar por ella, que lo había visto dentro del Fondo de Compensación Interterritorial. Pues, bueno, yo entiendo que está bien este convenio con Radio Televisión Española, que comprendo lo que dice el señor Consejero: que no es fácil firmar el convenio; pero yo querría señalarle una cosa por la experiencia que tengo del convenio que he tenido que firmar, como Presidente de Diputación con Radio Televisión Española: que lo difícil no suele ser firmar el convenio, lo difícil, luego, es hacérselo cumplir a Radio Televisión Española. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Caballero.

EL SEÑOR CABALLERO MONTOYA: Sí. Conste que yo no quiero quitar ni poner ni un solo punto ni coma a lo que he dicho antes, pero creo que hace falta una matización, porque el señor Consejero, muy amablemente, nos ha agradecido la buena acogida que hemos dado a su Presupuesto y yo debo matizar que la buena acogida, por lo menos por mi parte, se le ha dado a la forma de presentarnos el Presupuesto el señor Consejero, con una amplitud de detalles que nos resultaba insólita. El Presupuesto en sí, para mí, no es conforme; en primer lugar, porque la distribución del Presupuesto general le asigna muy poco dinero a la Consejería de Transportes y, en segundo lugar, porque si tengo algo que aplaudir del Presupuesto de la Consejería de Transportes es su ausencia de matices políticos, que han sobrado excesivamente en otras Consejerías. Esto debe constar bien claro.

En cuanto a la política del Ministerio, a mí me sirve de consuelo el pensar que esa Mesa de Directores Generales, que nos comentaba el señor Consejero, va a fijar alguna de las políticas del Ministerio de Transportes y creo que a poco que les luzca el pelo se les va a notar en seguida, porque el Ministerio, para los que padecemos las directrices del Ministerio, no estaba haciendo nada; o sea, que a poco que hagan ustedes, en seguida tendremos que celebrar sus reuniones de forma viva y, entonces, sí que habrá felicitaciones.

El tema de los gastos de representación, yo debo felicitar al señor Consejero por esa austeridad, esa humildad con que nos asegura que comparece; lo creemos perfectamente, y debo decirle que debe sentirse orgulloso de ello, porque no es lo corriente, no es lo normal, y lo que creo que debería hacer, —él es muy dueño de hacer lo que quiera—, es mantenerse en esa tónica, que

seguirá recibiendo, como consecuencia de ello, nuestros plácemes en todo momento. O sea, que no se preocupe del oropel de los demás y manténgase en su teoría, que para nosotros resulta muy plausible.

Hay una puntualización que yo no he hecho antes, y es que he echado de menos, y no lo dije, en el Presupuesto la ampliación de la red telefónica en la medida en que sea necesaria, por la sencilla razón de que la red, la red telefónica va a ser necesaria en instalaciones de mucha más potencia, de mucha más categoría, como consecuencia de la amplitud con la que se está procediendo a las conexiones informáticas; y esto, en este momento, me consta que está creando, esta encontrándose con verdaderas dificultades. La expansión informática debe ampliarse y debe favorecerse todo lo posible y, al paso que va la Compañía Telefónica Nacional, si se la deja sin intervenir, sin apoyarla, sin dirigir estas ampliaciones de la red, pienso que las dificultades van a seguir, y sería una lástima, en este momento en el que parece que estamos dispuestos todos a lanzarnos hacia la expansión de los computadores, que empezáramos o que siguiéramos teniendo las dificultades que existen en este momento.

En cuanto a otro tema que ha vuelto a mentar el señor Consejero, que es el de las subvenciones a las empresas, yo le debo decir (antes me lo callé por prudencia pero ahora pienso que es mejor decirlo que no callárselo), que con la cantidad de que está dotado el Presupuesto de ayuda a las empresas, pues, las empresas vamos a poder hacer muy poco, porque, vamos, esa dotación diría que tranquilamente se la consume cualquiera de las empresas un poco grandes y, entonces, los demás se quedan a verlas venir; y, si se distribuyen para todos, pues, la realidad es que no vamos a tocar a nada. Pienso que esa es una de las dotaciones auténticamente deficitarias o poco dotadas del Presupuesto de la Consejería de Transportes.

En cuanto al tema final, esa precaución mía sobre el uso, el destino de la dotación de los 10.000.000 para organización de estudios o temas parecidos, debo decirle al señor Consejero que, para mí, posiblemente fuera más útil, en muchos momentos, el hecho de que la Consejería invirtiera sus 10.000.000 de pesetas en organizar cosas completamente a su cargo y que fueran efectivas, que no mantener el cincuenta por ciento y el otro cincuenta por ciento que se aportara al MINS, por parte del Ministerio, a base de organizar cosas que sean ineficaces. Las aportaciones que da el Ministerio de Transporte pueden ser muy interesantes en cuanto a su cuantía económica, porque ibienvenido sea todo lo que sea dinero que nos ayude a hacer algo!; pero, si con eso perdemos eficacia o nos encontramos con casos como el de las famosas jornadas de León, en que había comparencias anunciadas que no se realizaron y nos quedaron colgada la mitad del programa, pues, para tanto como eso lo habríamos hecho mejor solos, sin necesidad

de que el Ministerio presumiera de que estaba colaborando con nosotros. Nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Muchas gracias, señor Caballero. Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Fernández Merino.

EL SEÑOR FERNANDEZ MERINO (DON LAURENTINO): Sí, bueno. Como introducción, yo espero que a pesar de los piropos que se está llevando el señor Consejero, no signifique que eso pueda inclinarle a cambiarse de Grupo, sino que, en todo caso, algunos de los que parecen coincidir en nuestras tesis, pues, mantenga esa coincidencia para el futuro. Yo, primero, agradecer la explicación que me ha dado, sobre la partida de los 170.000.000, que, desde luego, por el enunciado que tenían los Presupuestos, yo pensé que era otra cosa, con lo cual desde luego me alegra, porque, realmente, ese fin sí me convence bastante más. Creo que, aparentemente, el título decía y creo que puede ser un esfuerzo importante de cara a algo que, además, no solamente desde este Grupo, sino desde otro Grupo, por lo menos recuerdo del Grupo Mixto, se ha reivindicado, fundamentalmente hablando de una zona que le afectaba, que era el tema de Avila, un problema que hay cantidad de zonas periféricas de nuestra Región que tienen serias dificultades para poder ver simplemente la televisión.

Yo también quería, —porque no quiero extenderme—, manifestar el acuerdo, que antes no hice, de este Grupo en el tema de la formación de los empresarios de la hostelería; y no solamente por el convencimiento de que creemos que es necesaria, sino porque, además, yo, por lo menos, conozco la opinión de alguno de los empresarios de esta rama, que no solamente creen en esa necesidad sino que están dispuestos, incluso, a colaborar prestando sus instalaciones para que se hagan prácticas, incluso financiándolas o remunerándolas a aquellos señores que hicieran estas prácticas allí; lo que sin duda me induce a pensar que no solamente lo ven necesario, sino que incluso anhelan que alguien intente dar una solución al tema que, en muchos casos, para ellos se traduce en una verdadera angustia, cuando han de buscar un profesional de la cocina que casi nunca lo pueden encontrar en adecuadas condiciones en nuestra Región, y ha de, —por decirlo de alguna manera—, de importarse de otra parte ajena a esta Comunidad.

Y yo, no sé si es mi tema, creo que el Consejero lo aclarará mejor, pero yo creo que en la explicación, o la intervención anterior, apoyábamos decididamente el interés que ponía esta Consejería mediante primas a los intereses o financiando parte de los intereses para nuevas inversiones, lo cual creo que, desde luego, no es lo que por parte del señor Caballero se interpreta aquí como escasez. Yo creo que los 20.000.000 en primas de intereses se pueden traducir en cuatro mil, cinco mil, o no

sé qué cantidad de inversión, que, desde luego, no creo que se lo consuma una empresa. ¡Ojalá! lo consumiera una empresa de esta Región; pero no creo que sea eso bastante fácil. En definitiva, yo creo que sí puede dar bastante más de lo que aparentemente parece. Nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Gracias, señor Fernández Merino. Si el Consejero desea contestar, tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Un minuto ya sobre el tema de Santander-Burgos. O damos..., la única posibilidad que tiene eso de que ser rentable, —y así lo ha dicho el Ministerio, además, creo que el propio Presidente del Gobierno contestó al Alcalde o al Presidente de la Diputación de Burgos de que no se iba a hacer, no se iba a hacer, porque los estudios son clarísimos de que con llegar al Cantábrico no se solventa el enorme problema que tiene de déficit esa línea—, es dar salida a Asturias. Es la única salida que tenemos. Y nosotros nos enganchamos al carro de Asturias que le interesa, en Santander y el nuestro. Entonces, la salida para concluir ese ferrocarril es darle salida, fundamentalmente, a la industria siderúrgica e industrias que hay en Asturias. Asturias-Santander, Santander-Burgos o Miranda. Es que al llegar a Miranda, a Trespaderne, a Traspaderne, lo que están haciendo es factible el resto, están haciendo factible el resto, porque si no, es que si queda, es un ferrocarril que está muerto, está muerto por estar incompleto. Y Asturias tiene un especial interés, también, porque la variante de Pajares tiene enormes dificultades técnicas y presupuestarias y, quizá, tenga una mayor viabilidad, que la variante de Pajares se hará en su día, tenga una mayor viabilidad buscando la Cornisa Cantábrica, mucho más que iniciar el tema de la variante de Pajares. Por eso digo que la salida de Santander-Burgos es completa hasta, es dar salida a Asturias de su producto para el País Vasco, Cataluña, etcétera.

Tema Telefónica, que apunta el señor Caballero. Evidentemente, yo creo que la Comunidad no tiene que estar primando a una empresa que, en definitiva, podrá tener capital público, pero, en definitiva, es una sociedad anónima, donde hay intereses privados, tanto nacionales como multinacionales, sino en hacer un seguimiento de ese plan cuatrienal de inversiones de Telefónica, plan concertado ochenta y tres ochenta y seis. Yo no me atrevo, en estos momentos, a definir la calidad del plan. Evidentemente, las grandes cifras son buenas, lo que no sé es si traducido a rentabilidad social, —no lo sé todavía—, a rentabilidad social incide especialmente en la Comunidad. Y lo que sí que ya les digo es que, porque lo tenía en mi agenda, en el momento que tenga una información veraz y seria del tema y tal, daré información a la Comisión sobre nuestra opinión

sobre este plan cuatrienal de Telefónica. Pero no es tanto el ayudar como el exigir, concertar, para que el Estado, a través de una empresa pública, haga a lo mejor determinadas variaciones; a lo mejor no hay que hacer ninguna variación de ese plan, porque a lo mejor está bien, de cifras están bien; no sé ya al detalle de pueblos si el tema queda solucionado.

Y el tema de empresas, y ya también contesto al Portavoz del Grupo Socialista, señor Fernández Merino, no se preocupe. Yo es que el miedo que tengo es que se van a cubrir ni los 2.000.000 ni nada, porque existen antecedentes del Estado y creo que, si mal no recuerdo, hay una orden, un decreto hace poco, por el cual luego al final, estas, el Estado está proveyendo determinadas cantidades que luego los transportistas, por la razón que sea, no están acudiendo a esa financiación a esa prima en la financiación. Lo que sí que le garantizo, y eso es algo que está hablado en la Junta de Consejeros, que si hubiera una demanda, como la Comunidad tiene un colchón, a través de la Oferta Pública de a través de la Deuda Pública, importante todavía de 1.600.000.000 de pesetas, si hubiera una demanda, no se preocupe, que la cubriríamos ampliando y solicitando permiso a las Cortes Generales para ampliar esa partida. Yo la duda que tengo, y yo creo que con ello cumplo el objetivo de la Consejería, es ofertarlo; si no hay demanda, ahí se queda muerto; que hay demanda, se amplía. No se preocupe que no va a haber ningún problema en el tema. Y por lo demás, lamento que no asuman el Presupuesto, pero ¡qué se va a hacer!

EL SEÑOR CABALLERO MONTOYA: Depende del precio del dinero, sea caro o barato. Ahí está la clave.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Sí. Sí. Por eso digo que yo tengo, soy escéptico ante la aplicación que se vaya a dar. Mi obligación es ofertarlo; que nadie lo quiere, lo retiro y punto. El dinero es caro por definición.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Bien, muchas gracias. Si alguno de los señores comisionados quiere hacer alguna pregunta concreta, puntual. Tiene la palabra el señor Seisdedos.

EL SEÑOR SEISDEDOS ROBLES: Señor Consejero, Señorías. A estas alturas, yo creo que se ha dicho bastante sobre el Presupuesto de esta Consejería; pero yo echo de menos algo, aunque no es muy importante, pero sí debía de empezarse ya a operar en estos términos: es colaboración con las Diputaciones Provinciales. Creo que se puede hacer bastante en relación al turismo en los capítulos dedicados a estudios, folletos, divulgación de todo nuestro turismo. Creo que hay algunas, y creo que es realidad, que hay algunas Diputaciones que

están haciendo bastante en este campo; por eso echo de menos que la Consejería no coordine con las Diputaciones y con algunos Ayuntamientos en este campo.

También quisiera que me contestara el señor Consejero algo que he preguntado a muchos niveles, pero nunca se me ha contestado, que es por qué no han sido transferidas ya las competencias de turismo, puesto que ha pasado casi un año desde que la Comisión correspondiente las aprobó.

Y nada más. Hacer nada más constancia de que aquí se ha hablado mucho de austeridad en gastos corrientes, pero tengo el temor de que esta austeridad vaya a repercutir en los funcionarios. Que la austeridad repercute en otros campos, pero que los funcionarios estén asistidos, que haya en las diferentes Consejerías y en las diferentes Delegaciones Territoriales dinero suficiente, pues, para calefacción, gastos de oficina, etcétera, etcétera. Y nada. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Gracias, señor Seisdedos. El señor Consejero tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Sí. El tema de coordinación, que es una cosa que nos ha preocupado sobremanera, de la gran cantidad de iniciativas que Instituciones Públicas, Diputaciones, Ayuntamientos y particulares o entes promocionales: CIT, etcétera, etcétera, hay que realizar y que, evidentemente, la Comunidad tiene que realizar, va a quedar solventado. Y va a quedar solventada, como expuse ante la Comisión, a través de dos órganos fundamentales de coordinación y que tenemos enormes esperanzas, por los contactos habidos de que se va a prestar esa coordinación, que son, por un lado: el Patronato Regional de Turismo, donde están incluidas, pueden estar si quieren, las Diputaciones y el Consejo Superior de Turismo de Castilla y León que se va a regular mediante decreto, y que tengo la intención de, una vez asumidas las transferencias de turismo, el mismo día, publicar ese decreto donde van a estar representados todos los sectores institucionales, económicos y sociales que afectan al turismo. A través de esa, de ese Consejo Superior de Turismo de Castilla y León se va a coordinar, porque va a marcar un poco las directrices a la Consejería en lo que es promoción y ordenación de turismo, y a través, y eso que es como Consejero Asesor, eso se tiene que plasmar de una forma de inversiones y de planificación de folletos, etcétera, etcétera, a través del Patronato Regional de Turismo. En ese aspecto, yo creo que si existe buena voluntad por parte de las instituciones que tienen que ser coordinadas para coordinarse, no va a haber ningún problema en cuanto que se pueden triplicar o cuadruplicar los esfuerzos de la Junta en ese aspecto; si la Junta aporta 10, 20.000.000 de pesetas, 30, para Patronato Regional, y las demás

instituciones, en la medida de sus posibilidades, aporta 2 ó 3, el sumatorio de todo eso puede dar, a lo mejor, con un presupuesto del Patronato de 50, 60.000.000 de pesetas, que es un buen presupuesto de promoción, si lo comparamos y hacemos números relativos con lo que son otros patronatos de enorme prestigio en España, como puede ser el Patronato de la Costa del Sol, o el Patronato de Canarias, el de Baleares. Creo que si la gente quiere colaborar y quiere coordinarse a través de la Junta en el tema ese, cauces de coordinación, Consejo Superior de Turismo y Patronato Regional de Turismo.

Y el tema de las Transferencias de Turismo es un tema complicado. Evidentemente, éste se ha aprobado, si mal no recuerdo, en Junio. Ha habido problemas, ha habido problemas no en el contenido del Decreto, que es el mismo o similar con la pequeña puntualización de donde ponía Comunidad Autónoma poner Comunidad de Castilla y León, ponía León, Comunidad de Castilla y León, en fin, pequeños detalles en el texto del Real Decreto; sí ha habido problemas en los anexos. Ha habido problemas. Nosotros llegamos a detectar, y hasta que no exista una garantía no queremos dar el visto bueno, insuficiencias en Capítulo II, deudas de la Administración Central anteriores, deudas que venían del año ochenta, teléfonos, recibos de teléfonos que estaban pagados desde el año ochenta. Lógicamente, ¿qué iba a ocurrir?, y no nos podemos engañar. Nosotros, ante la Telefónica o Eléctrica, o Unión Eléctrica o cualquier empresa suministradora o proveedores de la Administración Central, que no estaban requiriendo a la Administración Central por aquello de cómo se va a meter con el Estado!, y tal, mañana asumimos las competencias de turismo y al día siguiente la Telefónica nos corta el teléfono y tenemos que pagar el recibo desde el año ochenta. Entonces, hasta que no hemos tenido una garantía de que eso se ha pagado, porque existe un compromiso escrito, como lo tengo yo, del propio Ministro en el sentido de que, aunque se haya pagado, ellos asumen la deuda, amén de problemas en las relaciones de personal, amén de problemas en insuficiencia de Capítulo II, todo eso que ha habido que estar peleando la peseta, —pero así, bien dicho—, hasta que no hemos tenido esa garantía no hemos dado el visto bueno a los anexos, no así al texto del Real Decreto que es competencia de la Comisión Mixta. Pero a los anexos hemos tenido que tener absoluta garantía de que las vacantes, el Capítulo II, las deudas, todo eso estaba asumido y correspondía con lo que nosotros queríamos de la Administración Central. Eso, unido luego a un problema interno de la Administración Central de que si se mandó al Consejo de Ministros o tal (era eso ya ahí no entramos), ha retrasado, pues, con perjuicio para la propia Consejería, ha retrasado el tema como cuatro meses.

Y el tema de la hostelería de funcionarios yo no lo, vamos, yo no veo problema. Veo problema de que, evidentemente, la Administración es austera. Lo que sí que nos preocupa es ir adecuando, como les decía ante-

riormente, la periferia o las necesidades de descentralización, para lo cual hay que mejorar niveles; este año empezamos con los Jefes Provinciales, al próximo año intentaremos hacer una estructura ya de Negociados perfectamente conforme y dotando de medios, dentro de la austeridad general, pero intentando no tener la periferia como venía siendo tradicional en la Administración, dotándola de medios adecuados para que puedan, realmente, estar descentralizadas y, por tanto, con medios puedan tomar decisiones que yo creo, estoy convencido de ello, lo que más puede vender de una Comunidad Autónoma, máxime en una Comunidad como ésta donde todavía se contempla con enorme expectación el tema del proceso autonómico, como mejor podemos vender nuestra propia imagen, de estas Cortes y de la Junta, es precisamente siendo eficaces, donde el ciudadano va a notar que existe eficacia. Por eso, no se preocupe, que en todas las Consejerías estamos obsesionados y lamentamos no poder arreglar en un año los desaguisados, a lo mejor, de veinte o treinta años.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Gracias. Tiene la palabra el señor Fernández Merino.

EL SEÑOR FERNANDEZ MERINO (DON LAURENTINO): Sí. Una de las preguntas que voy a hacer va un poco en la línea del señor Seisdedos, pero con otro enfoque. A mí me preocupa un poco lo que está ocurriendo en algunas de nuestras provincias y es que con, bueno, diré con una sana intención, pues, bueno, se están creando Patronatos Provinciales de Turismo con el apoyo además, en la mayoría de los casos, del Delegado Provincial correspondiente, que en muchos casos, lo que yo creo que significa es un poco el individualizar la oferta de turismo provincializándola. Si eso luego, mediante el Patronato Regional de Turismo no se coordina, pues, yo creo que va a haber un esfuerzo de una oferta global por parte de la Junta y un esfuerzo provincializado; porque habrá provincias que, en muchos casos, serán incapaces de poder llenar una mínima ruta, es decir, de unos días, para que sea rentable para cualquier operador, si es así la palabra adecuada, bien valga la pena organizar ese tipo de turismo. Es decir, yo creo que eso es preocupante, para mí por lo menos, porque además creo que hay buena intención en el tema. Lo que pasa es que si, creo que si cada provincia se dedica a hacer su guerra por su parte en este tema, yo creo que al final lo que hacemos es desprestigiar esfuerzos y no conseguir una rentabilidad clara a esa, a ese esfuerzo, en muchos casos, también económico, que están haciendo sobre todo Diputaciones y Ayuntamientos importantes de alguna de nuestras provincias, creando esos Patronatos Provinciales, que digo: si al final se consigue una coordinación no le veo problema, pero si cada uno intenta hacer su guerra, creo que, al final, lo que hacemos es desprestigiar esfuerzos económicos.

Y la segunda es qué mecanismos o qué medios de coordinación tiene previsto la Consejería, un poco, para coordinarse, probablemente, con Agricultura y Obras Públicas en cuanto a potenciar, mejorar y, por supuesto, permitir un adecuado uso de las numerosas zonas de gran belleza natural que tiene nuestra Región. Y yo por lo menos, por la parte que más conozco, que es el Norte de mi provincia y alguna de alrededor, pues, bueno, hay lugares en que, desde luego, como yo alguna vez digo, si fuera catalán la zona lo sacarían a duro por metro y por día y por hora. En nuestro caso no solamente están absolutamente abandonados, sino que, bueno, que incluso aquel que intente ir a verlo con un simple guía que adquiera por ahí, pues, o busca un guía personal que le lleve o difícilmente llega a donde quiere llegar. Entonces, yo creo que puede ser importante un esfuerzo de coordinación, yo reconozco que, por supuesto, ahí las inversiones o actuaciones fundamentales no son de esta Consejería, pero sí, en cuanto, por lo que al turismo afecta, a coordinar, o por lo menos priorizar, este tipo de actuaciones para que poco a poco, —yo reconozco que el tema es, es, vamos, complicado, porque hay bastante abandono—, se vaya consiguiendo la utilización adecuada de esas preciosas zonas de belleza natural que tienen gran parte de las provincias de nuestra Región.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Gracias. ¿El señor Consejero quiere contestar?

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Sí. En cuanto al tema de promoción del turismo rural, lo que hay que..., es ordenar claramente lo que es la acampada salvaje que existe muchas veces, y quizá no podamos permitirnos el lujo de hacer una oferta de camping, como tienen, por ejemplo, los catalanes, que absorben una parte importante de la oferta de camping del conjunto español, y quizá aquí no se pueda hacer inversiones importantes en camping de gran lujo y tal, pero sí se puede ordenar la acampada y, evidentemente, ahí la Consejería de Agricultura, a través de lo que tradicionalmente ha sido ICONA, se puede, y de hecho, vamos, estamos en el tema, de promocionarlo y de venderlo y de ordenarlo. El problema es grave y yo creo que la salida que tiene el turismo de esta Comunidad va, fundamentalmente, también por ahí: el tema de vender nuestros recursos naturales y haciéndonos un poco avanzadilla de los nuevos modos turísticos, que estoy convencido que van a llegar a España, de turismo de camping, de turismo ecológico, de turismo cultural, de turismo itinerante que, un poco en detrimento de lo que ha sido la tradición de turismo, del "boom" turístico de playa, de grandes concentraciones en la playa y en zonas turísticas, que yo creo que es compatible, perfectamente, con un turismo mucho

más relajado que demanda la nueva formación cultural y sociológica de la población española.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): El señor Castro había pedido la palabra.

EL SEÑOR CASTRO RABADAN: Yo quería, quería cerrar la necesidad de que para, en turismo, del Patronato Regional y..., que es una de las instituciones largamente pedida por, desde la empresa privada, la necesidad de que haya un Patronato Regional que vincule a las instituciones y a la iniciativa privada en una institución, para poder racionalizar el turismo en Castilla y León, y, al mismo tiempo, con el Consejo Superior. Yo creo que por ahí van los tiros; es muy positivo y va a ser fundamental para el desarrollo de esta Región, pero que eso unido a la Escuela Regional, otra de las grandes aspiraciones que han venido, durante años y años, haciendo en distintas provincias, que yo creo que puede ser muy positiva a los efectos de generar profesionales. Habría que generar una nueva institución o un nuevo, o una nueva figura que cierre el círculo, y yo creo que en la mente del Consejero está, pues, por las conversaciones privadas que hemos tenido, pero piense que hay que aclararse ya, que es la necesidad de salir al paso de la oferta turística. Es decir, salir la generación de una central regional de reservas, porque lo que está ocurriendo en el mundo y en el mercado del turismo es que de nada sirve promocionar el turismo, de nada sirve crear unas rutas, hacer publicidad, si luego todo esto queda al aire sin una racionalización de la oferta a través de una central de reservas. Digo esto, porque las multinacionales lo están haciendo ya; se están adelantando al tiempo. En España esto lleva dos años, tres años empezando por ahí; hay multinacionales que están introduciéndose, absorbiendo a las centrales de reserva, que, por casualidad, son catalanas las dos que hay, y, sin embargo, hay un interés de una multinacional americana de absorberlas totalmente y ser la única que controle la oferta turística española a través de una central de reservas, con lo cual la central de reservas lo que hace es dar el salto desde, absorbe a las, a las agencias de viaje, por una parte, indirectamente, y, por otra parte, paraliza, controla las camas a nivel nacional, y ellos, en el centro, con un teléfono son los que controlan toda la oferta. Eso es una figura mercantil turística que ha aparecido en el mundo, muy interesante, y que se está proliferando, y que, yo creo que a nivel de la Autonomía va a haber que empezar con ella, porque si no vamos a dejar en manos, vamos a estar promocionando turismo no para nosotros, sino, porque es que una central de reservas puede canalizar el turismo y hacer con él lo que quiera, y puede ofertar al revés de lo que quiera, de lo que quieran las instituciones públicas. Por tanto, yo creo que es fundamental generar una figura de éstas, una central regional de reservas, de carácter público o mixto, etcétera, eso se puede llegar a un acuerdo; pero para que el turismo que se canaliza, que se proyecta desde la propia

Región, deje los beneficios en la propia Región, y no sirva a los intereses de otras figuras o de otros niveles económicos; que se nos escape aquí, incluso que nos atenen de pies y manos, porque el día de mañana ellos ofertan precios, ofertan una serie de cuestiones que si no estás por ahí, desvían el turismo por otros caminos, que es lo que está pasando. Nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Gracias. Señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Coincido plenamente y es más: en el programa de la Consejería que se presentó ante la Comisión aparecía esta figura, pero yo tenía mis dudas sobre el momento oportuno para establecerlo y, desde luego, y el señor Procurador lo conoce, conociendo como está la situación en este país y viendo los avances que determinados sectores, fundamentalmente catalanes, están haciendo al respecto, lo que me preocupa ahora es que en el escalonamiento del tiempo voy a adelantar mi programación del tema, y el señor Consejero, el señor Procurador lo sabe, porque creo que es absolutamente prioritario, porque si no vamos a caer en manos de cuatro multinacionales y cuatro grandes empresas que van a controlar todo el tema. Y en esta Comunidad, donde la oferta hotelera está tan diversificada en poder de pequeñas empresas de familias, gente individual, que no hay grandes operadores o grandes grupos como pueda ocurrir en Baleares, que está prácticamente todo controlado por cuatro grandes grupos multinacionales (aquí está como muy diversificado), el crear una central de reservas de carácter mixto; en definitiva, la Administración va a poner los medios para que estos pequeños empresarios puedan unirse, a través de esos medios, para poder crear unas centrales de reservas, so pena de caer en manos, como va a empezar a ocurrir, en manos de grandes grupos, fundamentalmente los catalanes que están trabajando mucho. Y el tema es que hay que priorizar el tema, y luego, en este año, la constituimos siempre y cuando el sector lo quiera, y creo que es fácil convencerles, con datos en la mano, de que les interesa para poder sobrevivir, y si no, al final, las camas, en esta Comunidad, las van a vender desde Barcelona estos señores.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Muchas gracias. El señor Fuentes tiene la palabra.

EL SEÑOR FUENTES HERNANDEZ: Tres preguntas de aclaración al señor Consejero sobre su intervención, al tiempo que yo, personalmente, me lamento del escasísimo, la escasísima retención de dotación económica que para el tema turístico, creo que la Junta, por quitarle la responsabilidad al señor Consejero, la Junta en este Presupuesto ha marcado. En ese sentido, me

gustaría alguna aclaración sobre la idea del señor Consejero en la mejora de la malísima imagen que, en estos momentos, dan las oficinas de turismo, fundamentalmente las que más se conocen, las cabeceras en las capitales de provincia y en otras ciudades importantes; mala imagen que ante la presencia inmediata de temporada especial, pues, si no se ha tomado ninguna medida o se tiene algo pensado, convendría tenerlo en cuenta.

Ha hablado de ciento nueve personas que le van a adjudicar en Transferencias de Turismo. La pregunta es si por la vía que parece que en otras Consejerías se está intentando, aunque el Grupo Popular estima que no es eso lo que abunda, se podría ahorrar en el tema de nombramientos de Delegados y utilizar gente transferida para estos fines en el mayor grado posible o en la totalidad. Como todavía no están transferidos, yo no sé si el señor Consejero, sobre esta materia, tiene algún criterio, aunque en el Presupuesto de personal ya figuran dotadas las nueve plazas de Delegados, y, al mismo tiempo, en otras Consejerías se ha dado mucha importancia a la participación de distintos elementos ciudadanos a través de, por ejemplo, asociaciones culturales, de asociaciones de consumidores en Bienestar Social, en Obras Públicas, incluso ayer el señor Consejero nos hablaba de alentar incluso los movimientos ecologistas, etcétera, etcétera. No he visto nada, algo que va a recibir las competencias, que es en alentar, en promover los centros de iniciativas en turismo, que son instituciones incluso de prestigio internacional en sus distintos aspectos, en los países europeos; si sobre los temas de centros de iniciativa de turismo hay algún tipo de acción no sólo el de complementarles en lo que son, pues, complementar sus acciones de publicidad, etcétera, etcétera, sino, como se proyectan las demás Consejerías, algo que suponga una nueva orientación o un nuevo enfoque de lo que hasta ahora estas instituciones han hecho, yo creo que con éxito.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Gracias. Señor Consejero, tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Es claro que algunas no funcionan como debían funcionar. ¿Cuál es la solución para las oficinas de turismo? En primer lugar, dotarla del material propagandístico adecuado. Es triste llegar a una oficina de turismo y que pidas un folleto, ya no digo de otra Comunidad, sino de esta Comunidad, incluso a veces de la misma localidad, y no tengan el folleto; eso es grave y que lo intentaremos solventar en la medida presupuestaria que tenemos. Eso en primer lugar. Y en segundo lugar, un tema que me preocupa enormemente y que tiene determinadas dificultades de índole laboral, es adecuar los horarios de las oficinas de turismo a las necesidades del señor que va allí; a las ocho de la mañana es una bobada que esté abierta la oficina de turis-

mo, porque no va a ir ni un turista, pero un domingo a las dos de la tarde, domingo y a las dos de la tarde, es preciso que esté abierto, con lo cual: ¿cómo se puede solventar el tema? Pues, en parte, reordenando todo el tema del horario de los funcionarios y, en otra parte, y creo que ahí tenemos un campo importante, que ahí hemos avanzado esperando la recepción de las transferencias, muchos estudiantes de la Escuela de Turismo que quieren hacer prácticas a cambio de poco dinero, incluso los propios Ayuntamientos se hallan dispuestos ahora a solventarle esa dificultad económica, y si no nosotros lo solventáramos, el que hagan prácticas a través de la oficina de turismo; con lo cual habría un horario laboral del funcionario que tiene sus derechos adquiridos y que, por tanto, no puede modificar porque tú quieras ese horario y hacerles trabajar un domingo; y, otra parte, que es aprobar esa ingente cantidad de estudiantes que pueden hacer, incluso, sus prácticas a cambio incluso de pequeñas remuneraciones. Les viene bien a ellos, porque a lo mejor están practicando los idiomas que están estudiando en la Escuela de Turismo, y, en segundo lugar, les sirve un poco también para bandearse en su nueva profesión. Creo que por ahí van los tiros, amén de pequeñas reestructuraciones inmobiliarias que hay que hacer en alguna y que nosotros tenemos previsto en alguno de los capítulos del, en alguno de los apartados del Capítulo II.

Tema de Delegados Territoriales. Mire, yo tengo nombrado un Delegado Territorial; tengo en mente ya el resto, o casi el resto, y hay de todo. Mi obligación, igual que en el resto de las Consejerías, es tener presupuestado en Servicios Centrales nueve Delegados Territoriales. Lo que sí que le digo es que va a haber ahorro presupuestario, porque alguno de los que se van a nombrar van a venir en Comisión de Servicios, con lo cual viene, como se dice vulgarmente, "con el pan bajo el brazo"; otros van a ser propios funcionarios transferidos, con lo cual es incrementar el plus que precise, lo que ya cobran, añadirle la dotación hasta llegar a la categoría de Jefe de Servicio más el plus, que ustedes conocen, de Delegado Territorial, con lo cual va a haber un ahorro presupuestario; no en todos los casos se va a hacer, y, de hecho, el nombramiento que se hizo, el Delegado Territorial de León, pues, es personal no transferido que, encima, tiene una excedencia especial, con lo cual toda la dotación va para pagar a ese señor. ¿Y por qué así y no de otra forma? Ya le decía anteriormente que la estructura de la Consejería es, al ser una Consejería multidisciplinar, es muy complicado, y eso lo estoy padeciendo, el poder coordinar competencias tan dispersas. Por otro lado, Sus Señorías conocen que el cargo de Delegado Territorial es un cargo Técnico-Político, es el representante de la Consejería en una provincia, y ese aspecto político de imagen no lo vamos a olvidar; aunque sé que Sus Señorías del Grupo Popular no estaban muy a favor en el debate que hubo al respecto. Nosotros lo tenemos claro y algún día, si algún día, ustedes

gobiernan esta Comunidad se van a dar cuenta de que ustedes mismos lo van a necesitar; lo van a necesitar no sólo el cargo técnico, sino que van a necesitar alguien que sea una mezcla de ambos para que le dé su proyección política de imagen de la Comunidad, de imagen de la Junta, y de su Consejería y que sepa vender, que sepa vender lo que la Comunidad está haciendo en una población determinada. Sé que, yo por eso, cuando les oía a Sus Señorías, y no quiero entrar en ese debate, sobre el tema de los Delegados Territoriales, que no sé si lo enfocaron muy acertadamente, en mi opinión, con respecto a las relaciones con las Diputaciones que son dos cosas distintas, yo creo que algún día, si algún día gobiernan esta Comunidad se van a arrepentir de lo que ustedes dijeron; yo lo tengo subrayado para que si algún día estoy en la oposición, que yo espero que no, poderlo decir de que, de que lo van a necesitar, lo van a necesitar. Con lo cual va a producirse un determinado ahorro en la Consejería: Delegado Territorial, Jefe de Unidad de Transportes y Jefe de Unidad de Turismo. ¿Qué puede ocurrir? Que uno de estos dos señores sea el Delegado Territorial, con lo cual me ahorro el dinero; pero puede ocurrir, como en el caso de León, que no encontraba persona técnico-política adecuada entre los funcionarios para ocupar ese cargo, con lo cual ha venido persona de fuera. Y en el caso que coincida, que va a coincidir, se ahorra el Delegado Territorial, y en el caso de que sea una Comisión de Servicios, como viene "con el pan bajo el brazo", solamente tendremos que dotar la diferencia hasta cubrir sus...

Y el tema de alentar el CIT estoy de acuerdo, absolutamente de acuerdo con Su Señoría en el tema de la importancia que tiene de promoción turística el CIT; si bien es cierto, y Sus Señorías lo conocen tan bien o mejor que yo, no todos los CIT actúan de una forma correcta. Hay, no recuerdo ahora el número de CIT que hay en la Comunidad y se pueden salvar unos cuantos de lo que ha sido el elemento proporcional. ¿En qué medida va a ayudar la Consejería a los CIT?, no está previsto, si se da cuenta, en los Presupuestos; con el Decreto de transferencias, como vienen dotaciones para esos temas, se va a habilitar expresamente para dotaciones sin subvenciones a los CIT, pero en un concepto distinto a lo que se ha hecho tradicionalmente por la Administración Central, incluso a como se ha hecho tradicionalmente por el extinto Consejo General. No vamos a dar dinero, sino que vamos a hacer realizaciones de un programa que, como tenemos la capacidad de tutela de acuerdo con el decreto de transferencias de los CIT, del programa de actividades del CIT, nosotros diremos: "vamos a subvencionar hasta tanto dinero pero lo vamos a ejecutar nosotros", con lo cual nos evitamos algo que ha ocurrido y que no nos podemos engañar: dinero de subvenciones que se han dado por instituciones públicas a organismos, no sólo CIT, a determinados organismos, que se han aplicado para pegarse grandes comilonas los directivos de esos organismos;

eso no se puede consentir. Con lo cual y el antecedente lo tengo en varios casos, pero concretamente en la Semana de la Cocina Segoviana del año anterior, la Comunidad subvencionó con 500.000 pesetas, que fue un esfuerzo importante para los Presupuestos de la Consejería. Nosotros no les dimos 500.000 pesetas; dijimos: la parte de promoción de la semana en Madrid y en las provincias limítrofes, a través de prensa, radio y tal, os lo hacemos nosotros; sumamos lo que valía anunciarse en El País, en el ABC, en el Diario de Avila, en no sé donde y tal, y dijimos esto vale más o menos 400, 500, 600.000 pesetas; eso lo hicimos nosotros, con lo cual nos garantizamos de que se había invertido adecuadamente ese dinero. Con lo cual ya de antemano les digo que la política de subvenciones de la Consejería no va a ser dar dinero a fondo perdido, sino ejecutar parte de los programas que tengan cada uno de los CIT. El que no tenga programa y no haga nada, pues, no recibirá nada, el que haga mucho recibirá mucho. Es una forma del control del dinero público. Creo que está todo.

EL SEÑOR FUENTES HERNANDEZ: En mi intervención sobre los CIT, yo no he utilizado en ningún momento, y la grabación está ahí, la palabra subvención. Yo le hago esta matización.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Bien. ¿Alguna introducción más? Si alguno de los señores Procuradores que no son miembros de la Comisión desea hacer alguna pregunta o aclaración. Señor Marcos Oteruelo, tiene la palabra.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Bueno. Yo, un poco, como Portavoz del Grupo Popular en Transportes, después de haber oído toda la sesión, creo que sabemos más de lo que sabíamos y que algo se ha aprovechado, y muchos de los temas que yo tenía se han tratado, pero aún todavía quedan algunas reflexiones que podrían venir bien a todo el mundo. Lo primero que quiero apuntar, pues, es la pobreza de Presupuestos para nuestro departamento; creo que Transporte, Turismo y Comunicaciones es uno de los departamentos que deben considerarse, en cualquier Gobierno General, como de arrastre económico, y, por lo tanto, como soporte, además, de otras actividades y, en ese sentido, debería estar dentro del conjunto de los Presupuestos mejor tratados; pero, en fin, hemos estado hablando toda la mañana de austeridad, aceptemos el tema.

Por otra parte, me ha gustado, particularmente, su forma de exponer con claridad, de ir bastante a los detalles, el desglose de lo presupuestado, y aprovecharía la ocasión para, si no le es muy molesto y pudiera facilitar una copia, incluso del primer desglose que hizo; creo que lo traía escrito...

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LO-

RENZO MARTÍN): En "chuleta", lo tengo en "chuleta". He intentado improvisar.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Entonces, no hace falta. Creí que lo traía escrito.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTÍN): Pero no tengo ningún inconveniente en pasarlo a limpio.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Pienso que los problemas fundamentales que tiene el Transporte, ya, una vez más, he de decir que son de origen nacional más que regional y que, por tanto, ni con estos Presupuestos ni con estas sesiones los vamos a poder resolver, tal como es, por ejemplo, la famosa trasnochada legislación, que permite una anarquía generalizada en todos los sectores del transporte: los viajes regulares, servicio discrecional, transporte de mercancías, etcétera, etcétera. Yo creo que en esto sí que, realmente, el Gobierno actual debiera darse un poco más de prisa; porque me da la impresión de que acaba la legislatura general y no tenemos la Ley General de Transporte, la ley base, en fin, para poder, incluso nosotros mismos a nivel autonómico, pues, hacer alguna legislación que acomodara estos servicios. Entonces, mientras que esas leyes generales que están prometidas, y yo creo que están incluso en su fase de proyecto, no estén, pues, parece, en fin, un poco inútil que nosotros intentemos arreglar las cosas por nuestra cuenta.

Entrando ya en los capítulos, veo, por ejemplo, que en el Capítulo I, en fin, hay unos cargos con complementos de especial responsabilidad, de gastos de representación, que no son cantidades elevadas; efectivamente, están dentro, yo pienso, de lo que puede considerarse austeridad; no obstante, sí que me gustaría, si es posible, que nos dijera, pues, qué colectivos son los que van a percibir esos emolumentos, porque los gastos de representación, pues, eso se puede estirar, se puede multiplicar, se puede ir rebajando la jerarquía y, al final, ¿a dónde llega esto? Mientras esté a nivel de Consejeros me parece muy bien; de ahí para abajo me parece ya todo bastante mal. Y en cuanto a la austeridad, estoy de acuerdo en que creo que nuestra Comunidad, en términos reales, es de las que no solamente es pobre, realmente, sino que se comporta como tal; pero en ese terreno nunca haremos lo suficiente. Yo lo que recomendaría a nuestros gobernantes de la Comunidad, en estos momentos, es que no tengan complejo de marginación respecto a otros gobernantes, porque el pueblo lo va a agradecer, dado que una de las mayores críticas que se extienden popularmente entre la gente, es los gastos que traen añadidas las Comunidades Autónomas en este terreno. Yo pienso que, incluso a nivel nacional, hoy se están replanteando el panorama general, la filosofía general de las Autonomías, por lo mal que se están lle-

vando y se está funcionando; y se está llevando mal en función de que se está, pienso yo, extralimitando los gastos. Entonces, el país, en general, se está haciendo consciente de que no va a poder con la carga. Si cada Comunidad Autónoma ejerciera esta austeridad que parece que nosotros estamos ejerciendo, y por eso quisiera que no nos saliéramos de ella, probablemente no haría falta, no serían necesarias hoy estas aclaraciones.

En cuanto a la distribución del material de difusión de nuestros valores turísticos, como son folletos, carteles, etcétera, pienso, y esto también es un juicio de valor, pero creo que nadie me va a impedir a mí que lo valore aquí, es que todo lo que se haga en distribuirlos bien será poco, dado que hay experiencias de montones de literatura que parece almacenada por los sótanos de los edificios sin ser distribuida. Entonces, tal vez hay que gastar más en distribuir que en editar. Y nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Muchas gracias, señor Marcos Oteruelo. El señor Consejero puede contestar. Tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): En el juicio de valor que hacía, y para no entrar, como muy bien ha dicho el señor Presidente, creo que el problema autonómico no va por ahí; y eso de que habla de austeridad, yo también le diría al señor Marcos Oteruelo que se lo dijese a sus compañeros de Comunidades Autónomas, gobernadas por el partido del mismo signo, que por ahí vienen los tiros. Entonces, yo creo que el problema autonómico es otro y que, a lo mejor, exige un debate político que tiene una profundidad que no entra aquí.

En lo que dice de retribuciones de altos cargos, yo le digo que las retribuciones, eso que habla de especial responsabilidad, dedicación especial y tal, está reservado a altos cargos. Y está reservado a altos cargos, porque es que es así la estructura de la Administración Central, y nosotros estamos equiparados, como dice muy bien la Ley de Presupuestos: los Consejeros al Director..., perdón, el Presidente al Secretario de Estado, los Consejeros a los Directores Generales tipo A, los Secretarios Generales a Directores Generales tipo B, y los Directores Generales a Subdirectores de la Administración Central; todo esto en la equiparación, con lo cual lo que ganan en la Administración Central se traslada aquí. Somos, en ese aspecto, una de las Comunidades, si no es la que más, pues, seguro que es de las que más, y luego en todas las que tienen gobierno apoyado por el Partido Socialista esa es la norma o intuición o consejo que se ha dado como directriz básica para llevarlo y creo que está bien; con lo cual al coger las retribuciones de un Director General tipo A, que es el equivalente aquí, en el sueldo, al Consejero, pues, aparecen retribuciones básicas, destino, dedicación, especial responsabilidad, gastos de representación, como parte de una

nómina; o sea que, en definitiva, no es algo que inventemos nosotros, sino que estamos trasladando lo que es la configuración de nóminas de la Administración Central, con lo cual no hago ningún juicio de valor, simplemente digo que nos equiparamos, menos en una cosa: que este año hemos sido más austeros. Y este año sabe que la Ley General de Presupuestos del Estado permite un incremento del seis y medio; nosotros en un aire de cierta austeridad, aunque podían haber sido del total, pero, evidentemente, de cierta austeridad, nos hemos limitado a un incremento de los altos cargos del cuatro coma cinco por ciento, dos puntos por debajo de lo que la Ley del Estado nos hubiese permitido para hacerlo acorde con la Administración Central, excepto, y eso también se dice en la Ley de Presupuestos, en los Directores Generales, porque notamos una evidente, evidente desfase entre la responsabilidad que tiene un Director General y lo que cobra; y al final nos hemos encontrado, y se han encontrado muchos colegas míos, no así yo afortunadamente, con problemas para traer gente técnica preparada con lo que les estamos pagando, y las previsiones que teníamos nosotros al final se han echado para atrás y la única solución que hemos tenido era incrementarles el seis y medio a costa de dejarnos a nosotros el cuatro y medio, con lo cual estamos intentando paliar un problema de estructura de la Junta, en cuanto a retribuciones de los Directores Generales que son una pieza importantísima, no podemos engañarnos, para el funcionamiento de la Administración Regional. Con lo cual eso de especial responsabilidad, de dedicación especial y tal, no entro en una valoración, porque es los mismos conceptos que tienen la Administración Central del Estado.

En el tema de estaciones de radioenlace que, como muy bien decía quizá, el nombre no es el más conforme. En definitiva, lo que pretendemos es el convenio con Radio-Televisión española para cubrir las deficiencias, fundamentalmente, de televisión, lo que no excluye que, a lo mejor, tengamos que, puntualmente, ayudar en temas de emisoras del ente público Radio-Televisión Española, pero va dirigido a televisión y concretamente al canal segundo, el UHF, por la problemática especial que para una Comunidad con esta orografía tiene la recepción de las ondas de UHF.

En cuanto a los tipos de interés de los conciertos a que se piensa llegar, todo está en función, todo está en función del concierto que hagamos con las Instituciones financieras. Si conseguimos unos convenios con las Instituciones financieras buenos, pues, podremos subvencionar menos, y si son malos pues tendremos que subvencionar más, para fijarnos un tope aceptable para el mercado.

Y en cuanto a distribución de material estoy conforme con lo que dice usted, y por eso hemos puesto una partida de 4.000.000 de pesetas que, en definitiva, viene a incrementar el presupuesto general de la Comunidad

para distribución. Es un importe a mayores, al objeto de lograr que los papeles no queden dormidos en los sótanos, como nos encontramos que cuando vas a determinados sitios miles, o cientos y cientos de kilos de papel que están, incluso, ya hasta desfasados y que no puedes utilizar, porque están dando datos turísticos o de oferta hotelera de hace diez años que no se, vamos, no coinciden en absoluto con la realidad. Hay que tener medios suficientes, y como hemos pasado esa deficiencia en este año por eso lo hemos presupuestado: para poder distribuir la cantidad de carteles, folletos y propaganda que se genera, que son por cientos y cientos de kilos en el momento que hagas cualquier cosa; son centenares de kilos y que, evidentemente, no queríamos cargar a los Presupuestos Generales de la Consejería de Presidencia y sí tener una partida especial nosotros, para poder distribuir, tanto a nivel autonómico como nacional, e incluso mandarlos a las oficinas de turismo del extranjero.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Muchas gracias, señor Consejero. ¿Alguna intervención más? Por último, señor Montoya tiene la palabra.

EL SEÑOR MONTOYA RAMOS: Sí. Sí, efectivamente por último. Muchas gracias señor Presidente. Claro, yo quería decirle solamente una observación al señor Consejero que, bueno, le hemos dicho que que bien lo hacía todo y se ha ido creciendo, y al final nos ha dicho que seis y medio por ciento es, que no se han puesto el seis y medio por ciento, pues, aplicándose unas normas de austeridad voluntaria. Hombre, yo quiero recordar, me parece que no estoy equivocado, el

seis y medio por ciento era el incremento permitido para la masa salarial total con incremento mayor en los puestos inferiores y, bueno, yo conozco muchos puestos inferiores a Consejero y a Director General que este porcentaje es muy, está muy por debajo del seis y medio por ciento; o sea, que esto es una austeridad impuesta por la Administración Central, no impuesta voluntariamente, me parece.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Para matizar que la masa salarial no crece por encima del seis y medio, incluso crece por debajo, porque los altos cargos están por debajo del seis y medio, pero en ningún caso ni la masa salarial crece en seis y medio ni hay, individualmente, ninguna persona que crezca por encima del seis y medio e, incluso, voluntariamente los altos cargos nos hemos hecho esta pequeña, este pequeño castigo, aunque no es ningún castigo. Simplemente ha sido un poco de presentación y de convencimiento de que vamos por el, como se dice ahora, por el "rollo" de la austeridad.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Bien, sólo resta a esta Presidencia agradecerle la detallada información que ha facilitado a la Consejería de Economía y Hacienda sobre los Presupuestos de su Consejería, la de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Se levanta la sesión.

(Se levantó la sesión a las trece horas cincuenta minutos.)