



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 1984

I LEGISLATURA

N.º 25

COMISION DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

Presidente: Don Juan Carlos Elorza Guinea

Sesión celebrada el día 11 de Abril de 1984, en Fuensaldaña

— Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes, Turismo y Comunicaciones, para informar a la Comisión.

S U M A R I O

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
— Se inicia la sesión a las once horas, treinta minutos.	981	sejero de Transportes, Turismo y Comunicaciones, para informar a la Comisión sobre el contrato-programa Estado-RENFE.	981
— El Sr. Presidente establece el turno de intervenciones.	981	— Interviene el Procurador Sr. Villaverde Cabezudo, siendo contestado por el Sr. Consejero.	992
— Intervención del Sr. Lorenzo Martín, Con-			

<u>Págs.</u>	<u>Págs.</u>
<ul style="list-style-type: none"> — El Sr. Presidente suspende la sesión durante veinte minutos. 993 — Se reanuda la sesión a las doce horas, cuarenta y cinco minutos. 993 — Intervención del Procurador Sr. Hernández Hernández, Portavoz del Grupo Mixto, proponiendo a la Comisión la aprobación de una Propuesta de Resolución para el Pleno. 993 — El Sr. Presidente propone dejar para el final de la sesión la votación de la Propuesta de Resolución, presentada por el Sr. Hernández Hernández, en representación del Grupo Mixto. 994 — Intervención del Procurador Sr. Marcos Oteruelo, Portavoz del Grupo Popular. 994 — Contestación del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transportes, Turismo y Comunicaciones. 997 — Intervención del Procurador Sr. González Marcos, Portavoz del Grupo Socialista. 1.000 — Contestación del Sr. Lorenzo Martín, Con- 	<ul style="list-style-type: none"> sejero de Transportes, Turismo y Comunicaciones. 1.001 — Nueva intervención del Procurador Sr. Marcos Oteruelo, Portavoz del Grupo Popular. 1.001 — Nueva intervención del Procurador Sr. Hernández Hernández, Portavoz del Grupo Mixto. 1.002 — Nueva intervención del Procurador Sr. González Marcos, Portavoz del Grupo Socialista. 1.003 — Intervención del Procurador Sr. Caballero Montoya. 1.004 — Por alusiones, interviene el Procurador Hernández Hernández, Portavoz del Grupo Mixto. 1.005 — El Sr. Presidente ruega a los Portavoces de los Grupos Parlamentarios se acerquen a la Mesa para llegar a un acuerdo, sobre la Propuesta de Resolución presentada por el Grupo Mixto. La Propuesta de Resolución es rechazada. 1.005 — Se levanta la sesión a las catorce horas. 1.006

(Se inició la sesión a las once horas treinta minutos.)

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Buenos días, señores Procuradores, señor Consejero. Esta sesión informativa que, desde hace tiempo, muchos de ustedes habían manifestado el deseo de que se produjera, fue ya en su día, en el mes de febrero, ofrecida por el señor Consejero para que se realizara en los primeros días del mes de marzo; pero por la complicación surgida con motivo de los Plenos de ese mes, no se pudo llevar a efecto en aquel momento y ha tenido que quedar diferida hasta hoy. Por eso, precisamente, no existe un Orden del Día muy concreto, puesto que la comparecencia es a solicitud del señor Consejero. De todas las maneras, el motivo de nuestra presencia aquí es escuchar su informe sobre los posibles efectos que se derivan para nuestra Región, de la aplicación del contrato-programa entre el Estado y RENFE. El desarrollo de la sesión lo vamos a hacer de la siguiente manera: durante tres cuartos de hora, aproximadamente, interviene el señor Consejero; después daremos un espacio de tiempo (también lo convenido, nos pondremos de acuerdo entre todos si de media hora o tres cuartos de hora) para que los señores Procuradores puedan formular las preguntas que deseen al respecto. Lo que sí ruego es que, al menos, haya una mínima nota escrita, presentada previamente a esta Mesa y después se producirá el debate en la forma normal de estas sesiones de Cortes. Tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Gracias, Presidente. Yo creo que no ha perdido actualidad el tema, porque el objetivo que en su momento planteé, para intentar informar a los señores Procuradores, no era otro que los señores Procuradores tuvieran la máxima información y quizá de primera mano, sobre el contrato-programa que fue presentado, aprobado oficialmente por el Consejo de Ministros del día ocho de febrero y que fue entregado a la Junta, a través, a través mía por el propio Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Entonces, aunque todos los Grupos estamos identificados con el problema, incluso existen ya resoluciones del Pleno de debate sobre el estado de la Región y creo que con ello no pierda actualidad el tema, en cuanto a que quisiera dividir mi intervención en una información general, que no ha habido por parte de la Consejería, sobre la situación ferroviaria en Castilla y León; un informe todo lo amplio que Sus Señorías deseen, sobre lo que es el contrato-programa. He hecho un pequeño resumen para abreviarlo, pero que si en cualquiera de los puntos alguno de ustedes quisiera que ampliáramos,

pues, sobre la propia memoria de RENFE o sobre el propio contrato-programa, podríamos detectar, podríamos ampliar esa información. Y luego un poco la posición, la actuación que ha tenido la Junta en el tema éste y las actuaciones que está teniendo de cara a dar una solución a un problema que tiene mala solución, porque, como ya se ha comentado alguna vez, el Consejo de Ministros del día ocho de febrero lo que tomó fue el acuerdo de cerrar. Cualquier otro acuerdo en sentido contrario, pues, implica una remodelación o un desacuerdo al acuerdo previamente iniciado y sobre esa base, que yo quiero dejar bien sentada a Sus Señorías, de que el acuerdo, aunque en el contrato-programa no queda como muy firmemente decidido, lo cierto es que el acuerdo es de cierre. Cualquier otra marcha atrás es, como dice la palabra, una marcha atrás y en esa línea es en la que estamos trabajando no sólo esta Comunidad, sino, por las noticias y los contactos que estamos teniendo, otras Comunidades afectadas, fundamentalmente Castilla-La Mancha, perdón, Extremadura y Andalucía.

Entonces, yo quisiera iniciar mi exposición con un informe que (a Sus Señorías les he entregado una serie de cuadros para que conserven para su conocimiento), un informe elaborado por mi Consejería, sobre el sistema ferroviario de la Región Castellano-Leonesa, que espero no sea muy extenso, y que creo que va a situarles muy exactamente ante el problema, que luego implica, de la reducción de ese sistema ferroviario actualmente existente.

El sistema ferroviario está formado, en Castilla y León, por dos redes dependientes de diferentes Administraciones: por un lado está, como más importante, la de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, RENFE, que tiene dos mil ochocientos cincuenta kilómetros de vía férrea en nuestra Comunidad. Y luego, por otro lado, existe otra Administración que es FEVE, Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha, que tiene doscientos cincuenta y dos kilómetros seiscientos metros, que afectan a dos provincias de la Comunidad. Luego, aparte de eso, hay tres pequeños ferrocarriles privados que son: el de Cementos Alfa de Mataporquera, la Minerosiderúrgica de Ponferrada (que va de Ponferrada a Villablino) y ENDESA, para los, el acceso a las térmicas de Compostilla. Lógicamente, de esta cifra de kilómetros se ve, claramente, la prepotencia que tiene RENFE como Administración Ferroviaria en nuestra Comunidad. La red de RENFE es de un ancho normal, de uno coma seiscientos sesenta y ocho metros, y en el gráfi-

co uno-uno, tienen, les hemos hecho un cuadro donde se distingue lo que es la red de RENFE separada en: básica, complementaria y secundaria. En el gráfico uno-dos, se hace, se detalla cuál es el estado de la red, y en el uno-tres, la distribución por provincias. Creo que la numeración coincide con lo que les estoy diciendo.

Las características del trazado de esos cuadros, les puedo resumir que son buenas en la red básica, dentro de nuestra Región, con dificultades orográficas en los pasos de las Cordilleras y El Bierzo, abundando las curvas de radios pequeños, fuertes pendientes y numerosos túneles. Trazados algo más ondulados en la red complementaria, salvo los que tienen como origen Medina del Campo; y trazados muy sinuosos en la mayoría de los tramos de la red secundaria, con especial mención al tramo Hinojosa-Portugal, en la línea Fuentes de San Esteban-Barca D'Alva, con veintidós kilómetros en los que hay trece túneles en una rampa casi continua de veinte, veinte milésimas. El estado de la vía es bueno, en general, en la red básica, bajando en calidad en la complementaria y en la secundaria (en algunos tramos en renovación). Los activos inmovilizados en superestructura, en instalación, que no se vienen llevando a cabo con la regularidad deseada, lo que provoca el deterioro de la red actualmente existente.

Servicios Ferroviarios. Voy a efectuar, a continuación, una descripción de los Servicios, tanto de viajeros como de mercancías, en las redes en explotación con cabecera o término en la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

Separando viajeros de mercancías, vemos que, en viajeros, las relaciones exteriores de la Comunidad Castellano-Leonesa está perfectamente conectada con todo el Norte de España a través de la red básica, con servicios directos cuyo origen es Madrid; con Aragón y Cataluña, a través de las relaciones transversales, vía Miranda o la línea de Ariza; con Levante y Andalucía necesita realizar enlace en Madrid, más la posibilidad de la Ruta de la Plata para Andalucía Occidental; finalmente, se conecta con Francia por la frontera de Irún y con Portugal en Fuentes de Oñoro destino Lisboa, y La Fregeneda con destino Oporto. Estas relaciones están servidas con un total de setenta y un Servicios Ferroviarios, de los cuales hay (y lo pueden ver en los cuadros uno y dos del anejo): ocho TER, dieciséis Expresos, tres Electrotrenes, cuatro Rápidos, veinticinco Tranvías, cuatro Semidirectos, cuatro TALGOS, tres Omnibus y cuatro Automotores. De estos Servicios, sólo cuarenta y dos, tie-

nen origen o destino en la Región, formando parte el resto de las relaciones de largo recorrido entre Madrid y la Periferia Norte; relaciones transversales e, incluso, internacionales, ya que el eje Lisboa-París tiene en Fuentes de Oñoro su paso de frontera.

Los horarios, por consiguiente, de estas relaciones son poco adecuados para los desplazamientos desde la Región, al pasar a media mañana o media tarde los trenes diurnos y entrada la noche los nocturnos. Las unidades con origen o destino en la Región son, fundamentalmente: Rápidos, Omnibus, TER y Tranvías; trenes destinados normalmente al servicio de cercanías, de menor calidad de servicio que los restantes. Las mayores distancias ferroviarias y la escasa velocidad comercial de estos Servicios son otro aspecto negativo de dicha oferta.

En las relaciones interiores, entre capitales de provincia (en el cuadro número tres del anejo que se les ha entregado lo tienen), son realizadas por trenes de largo recorrido, de los reseñados en el apartado anterior, y trenes regionales que pueden discurrir enteramente en el territorio de la Comunidad o tener su origen fuera de ella. El total de estos trenes es de: tres TALGOS, seis Electrotrenes, doce Expresos, cuatro Rápidos, un Semidirecto, dos Automotores, cinco TER, dos Omnibus, un Ferrobús y nueve Tranvías, de entre los que varios sirven a relaciones diferentes. Destacan por su posición en la red básica: Valladolid, Palencia, Avila, León y Burgos, con una alta interconexión ferroviaria, entre las cuales la relación Valladolid-Palencia es la más alta con diecisiete servicios por sentido, ocho de ellos Tranvías de Cercanías. Salamanca y Zamora tienen un número mucho menor de servicios regulares y, por último, Segovia y Soria con, únicamente, tres cada uno.

En resumen, existe una buena oferta de Servicios Ferroviarios en las principales capitales de la Región, orientada principalmente hacia el exterior, mientras que, salvo en el eje Valladolid-Palencia, la oferta interior es muy deficiente debido a la escasez de Servicios, baja velocidad comercial y el mal estado de conservación de la infraestructura ferroviaria en las líneas complementarias y secundarias y que es a través de las cuales, se realizan las conexiones intra-regionales.

En mercancías los planes de encaminamiento de RENFE programan trenes de mercancías para reserva y encaje con los trenes de viajeros, pero estas circulaciones no tienen por qué producirse en la práctica, por lo que no hay una

información precisa sobre la oferta de Servicios Ferroviarios.

En cuanto a los distintos Servicios ofertados existe: vagón completo en gran y pequeña velocidad, TECO, Detalle y Paque - Exprés. Pueden destacarse las localizaciones siguientes: cinco estaciones de clasificación en Medina del Campo, Venta de Baños, Miranda de Ebro, León y Salamanca; cuatro estaciones-centro, para reparto de mercancías de detalle, en León, Miranda de Ebro, Valladolid y Salamanca; veintidós poblaciones con servicio domiciliario de Paque-Exprés; doscientos cincuenta y siete apartaderos que representan un dieciséis por ciento del total nacional.

Se puede decir, por tanto, que la Región está bien servida de Servicio Ferroviario de mercancías, destacando la carencia de un terminal TECO, de contenedores y, en general, de instalaciones de transferencia modal.

En cuanto a la capacidad de la infraestructura, un dato importante a tener en cuenta es la capacidad de la red ferroviaria que se da por tramos y tipo de red y que tienen ustedes en el cuadro, en los cuadros cuatro, cinco y seis del anejo, donde las cifras indican el número máximo de circulaciones diarias. Aquí también se observa la mayor capacidad de la red básica con un máximo, entre Medina y Valladolid, de cuatrocientas treinta y dos circulaciones diarias y la escasa capacidad de las otras redes, destacando los tramos: Zamora-Puebla de Sanabria, Torralba-Soria y Soria - Castrejón, con treinta y una, veinte, veintiuna y veinte, respectivamente, en la complementaria; y Fuentes de San Esteban, La Fregeneda, Valladolid-Aranda y Soria-Burgos, con veintitrés, veinticuatro y quince, respectivamente, en la red secundaria. Se nota, claramente, la descompensación que existe entre red básica, complementaria y secundaria.

En cuanto a demanda ferroviaria, de transporte ferroviario, de transporte ferroviario en cuanto a viajeros, las estadísticas existentes, sobre movimientos de viajeros en RENFE ofrecen una información escasa y parcial, ya que recoge, únicamente, lo que se corresponde con venta electrónica en pupitres instalados. A nivel de conjunto del Estado, la venta electrónica representa un ocho coma cincuenta y seis por ciento de los viajeros totales en el año ochenta y uno y, evidentemente, este porcentaje es bajo debido al escaso número de pupitres existentes, siendo de estimar que, en el caso de la Región Castellano-Leonesa, esta participación sería todavía

inferior por disponer, comparativamente, de un menor número de pupitres de venta electrónica. Así pues, con dos importantes limitaciones como son: la escasez de pupitres electrónicos y la no consideración de los tráficos de cercanías, para los que la falta de información es prácticamente absoluta, en los cuadros siete al once del anejo se ofrece la información relativa a las principales características de la demanda. De la observación de dichos cuadros se pueden establecer diversas consideraciones:

— Atendiendo a los ámbitos funcionales, en los que se observa la importancia de los viajes intra-regionales en relación a los interiores a la Región, representando un setenta y siete por cien, por un veintitrés por cien de éstos de los viajes inter-regionales con respecto a los regionales.

— Por otra parte, se produce un importante desequilibrio entre los viajes atraídos por la Región y los generados en la misma: trescientos cuarenta y seis mil viajes-año, cuya explicación lógica hay que buscarla en que, el ya señalado sistema electrónico tiene un número de pupitres instalados muy bajos en la Región.

— Y por la importancia de las relaciones inter-regionales, se sitúan en primera posición Burgos y Valladolid que, conjuntamente, representan el cincuenta y dos por cien de los viajes totales internos a Castilla y León. Por el contrario, Segovia y Soria dan unas participaciones despreciables, que parecen indicar un cierto desarraigo regional, al menos en lo que a transporte ferroviario se refiere.

— La relación más significativa en el ámbito intra-regional se produce entre Valladolid y Burgos y de ambas con Salamanca, lo que indica que estos desplazamientos son función de la propia entidad provincial.

A nivel de cada una de las provincias de la Región los flujos de tráfico más significativos permiten definir las áreas respectivas de influencia:

Provincia de Avila: Madrid, con un cuarenta y uno coma siete por cien del total de la demanda, se constituye en el principal núcleo de atracción-generación de viajes con destino, origen en Avila. Euskadi, Galicia y Asturias ocupan las siguientes posiciones en relaciones inter-regionales. A nivel interno de la Comunidad Autónoma, la principal conexión es con Salamanca.

Provincia de Burgos: El País Vasco antecede, en este caso, a Madrid, constituyéndose en la principal área de influencia. También adquiere gran importancia, entre relaciones intra-regionales, la conexión Burgos-Valladolid y, en menor grado, con Salamanca y Palencia.

En la Provincia de León, para esta provincia se produce una mayor diversificación de influencias en el ámbito inter-regional, con Madrid y Galicia en primer lugar y el País Vasco, Cataluña y Asturias a continuación, y con participaciones similares entre estas tres. Las relaciones internas son, en este caso, de menor importancia.

Provincia de Palencia: Madrid, Cantabria, País Vasco y, ya con menor importancia, Cataluña y Galicia, constituyen las áreas de mayor relación de Palencia. Dentro de la propia Región, las corrientes más significativas se producen con León, Burgos y Valladolid.

Provincia de Salamanca: Mantiene unas áreas de influencia similares a las del conjunto de las provincias anteriores, con Madrid y los territorios Vascos en los primeros lugares entre las relaciones inter-regionales, aunque, en este caso, debe destacarse la importancia de la conexión con Extremadura. En relaciones intra-regionales no se detecta ninguna concentración especial de viajes en beneficio de ninguna provincia.

Provincia de Segovia: Madrid se significa como el único núcleo de importancia en las relaciones ferroviarias de viajeros con el resto del Estado.

Provincia de Soria: Madrid y, en menor medida, Zaragoza y Barcelona se definen como los principales núcleos de atracción y generación de tráfico.

Provincia de Valladolid: Aun cuando se destaque nuevamente la conexión con Madrid, se produce, en este caso, una ampliación de las zonas tradicionales de influencia, incluyendo la práctica totalidad de las provincias de la Cornisa Cantábrica en el orden interprovincial, siendo la conexión con Palencia la de mayor importancia en las relaciones interiores de nuestra Comunidad Autónoma.

Provincia de Zamora: Madrid y Galicia son, en este caso, las Regiones que se constituyen como principales orígenes o destino de las corrientes de tráfico de viajeros de RENFE desde y hasta, y hacia Zamora.

En cuanto a mercancías, y a diferencia de los viajeros, las estadísticas de RENFE ofrecen una visión más completa de las mercancías transportadas, aunque agrupadas por provincias y no afectas a líneas ferroviarias concretas. Siguiendo la misma metodología anterior, los cuadros, la información disponible la tienen ustedes en los cuadros doce al dieciocho del anejo, y del estudio de esos cuadros se pueden deducir o sacar las siguientes conclusiones:

— La escasa importancia de los flujos intra e interprovinciales, como corresponde a un modo de transporte cuyo ámbito es de largo recorrido.

— La importancia relativa de Burgos, León, Salamanca y Valladolid que, conjuntamente, suponen el setenta y nueve por ciento del total de mercancías con origen en Castilla y León y el setenta y nueve por ciento, también, de las mercancías con destino en la misma.

Por provincias destaca León, que genera el cuarenta y siete por ciento del total, por su importante producción mineral y Valladolid, como centro de consumo, con un treinta por ciento de las mercancías atraídas.

Por ámbitos geográficos Asturias y Galicia son las principales receptoras de las mercancías generadas en la Región, seguidas, a cierta distancia, de Cataluña, Cantabria, País Vasco y Madrid. En orígenes destacan Asturias y Cantabria y en un segundo plano País Vasco, Galicia, Cataluña y Madrid.

La evolución de tráfico de mercancías refleja un ligero aumento, en términos absolutos, entre mil novecientos setenta y uno y mil novecientos ochenta y uno, con una tendencia a descender en los últimos años. Lo que quizá sea más significativo es la pérdida paulatina de la participación en el mercado nacional que se ha registrado en este período y que lo tienen ustedes en el cuadro número diecinueve.

En cuanto a la participación del Ferrocarril en el mercado de transporte de mercancías, en el cuadro número veintiuno, se ha elaborado a partir de las estadísticas disponibles, sin considerar los tráficos de ámbito provincial, cautivos de la carretera casi en su totalidad. El porcentaje resultante del veinte por ciento puede considerarse aceptable dentro del marco de transporte español, pero muy por debajo de los europeos. Las diferencias entre las distintas provincias son función de las diversidades de producción y consumo y su situación relativa de la oferta ferroviaria de las mismas.

Sobre la ocupación de los Servicios de RENFE se estudia el grado de aprovechamiento de la oferta en viajeros por kilómetro, dividido entre plazas por kilómetro, por tipo de tren y ámbito del mismo. En los trenes de largo recorrido: Expreso, Rápido, TALGO, Tren y Electrotrén, los datos son de septiembre del ochenta y dos, que pueden reflejar una punta en uno de los sentidos de determinadas relaciones. En los trenes regionales, tipo Ferrobús, Omnibus y Unidades Eléctricas, se ha utilizado la información más reciente, en el mes de febrero del ochenta y tres, que puede considerarse como media baja. En el cuadro veintitrés aparecen los datos de los trenes de largo recorrido, una gran parte del cual está incluido en la Comunidad Castellano-Leonesa (por ejemplo: no se considera el eje Madrid-Zaragoza, que incluye una parte de la provincia de Soria), sin separar la parte exterior a la interior, ya que, salvo en contados casos, la aportación interior es mínima y los trenes de tipo regional, diferenciando los que discurren enteramente por territorio de la Región (intra-regionales), de los que sólo el origen o el destino está comprendido dentro de ella (inter-regionales). En este cuadro se observa que los trenes de largo recorrido son los de mayor grado de aprovechamiento, mientras que los de tipo regional bajan considerablemente, siendo los intra-regionales los que presentan índices más bajos. Esto puede poner de manifiesto una oferta excesiva en determinadas relaciones, pero debe tenerse en cuenta que, en estas relaciones, dicha oferta viene dada por las Unidades Eléctricas, fundamentalmente, cuyas plazas sentadas son sólo el cuarenta por ciento de la capacidad total, por lo que el grado de utilización de las mismas sería muy bajo.

De todo ello y como diagnóstico del problema, de los problemas ferroviarios de nuestra Región y como problemas propios, podemos apuntar a continuación, como definitivo, lo siguiente:

A pesar de la favorable posición de partida que, en cuanto a comunicaciones ferroviarias, tuvo la Región, éstas han ido perdiendo importancia en la misma, al ir aumentando las distancias en las que el Ferrocarril se presenta competitivo, quedando como zona de paso en las relaciones de Madrid al Norte de España, fundamentalmente, sin que esto tenga una contrapartida económica para la Región.

Las relaciones intra-regionales quedan en un segundo plano, con ejes dependientes de cuatro diferentes Jefaturas de Zona, de las cuales sólo una, la de la séptima, tiene su sede en León,

aunque su función está dirigida hacia las comunicaciones exteriores con Asturias y Galicia.

Otro problema claro son las incertidumbres sobre los trazados ferroviarios. Actualmente, ejes de gran importancia inicial para la Región, como el Ruta de la Plata, Calatayud - Ciudad D'Osante, y el del Duero, a través de la línea Valladolid - Ariza, y su salida a Portugal por Fuentes de San Esteban-Barca D'Alva, han ido cayendo en un paulatino abandono, estando contemplada, como luego veremos, en los planes el abandono de estas líneas. Estos Ferrocarriles pueden tener importancia y eso es lo que luego podremos ampliar, en una futura o una presente integración regional. Y como incertidumbre futura, en el Plan General de Ferrocarriles se contemplan una serie de mejoras en la red, con la construcción de nuevas líneas con características de trazados de alta velocidad: eje Madrid-Irún, como continuación de uno de los grandes ejes europeos, se plantea con acceso rápido desde la frontera a Madrid, con una serie de trazados alternativos. Desde Castilla y León ha de ponderarse que la alternativa elegida no deje fuera los núcleos de la Región por los que pasa en la actualidad.

Como consecuencia de los factores indicados anteriormente (estado de una infraestructura y estado del material), la calidad de servicio deja mucho que desear, especialmente en lo que a su velocidad comercial se refiere, compitiendo en clara desventaja frente a otros modos, lo que hace que la demanda, ya de por sí escasa, a la que se ofrece horarios generalmente inadecuados, se retraiga aún más, con lo que los resultados de explotación resultan inevitablemente deficitarios.

Como quinto punto: Insuficiencia de tracción. Problema común a toda la red de RENFE, agravándose la situación en la primera zona, ya que únicamente la línea Madrid - Santander y Segovia Medina están electrificados, atendiendo desde Salamanca al resto de las líneas cuya tracción es de tipo diesel.

Inadecuación de horarios en los trenes de largo recorrido. Por su posición de Región intermedia, las relaciones de largo recorrido, entre Madrid y el Norte de España, tienen horarios muy poco adecuados a las necesidades de las ciudades de Castilla y León. Los trenes nocturnos, Expresos, pasan entrada la madrugada, y los diurnos a media mañana o a media tarde, por lo que estos servicios son poco atractivos para las relaciones de dichas Regiones limítrofes.

Otro punto es el deficiente estado de las Estaciones en núcleos urbanos, situación que se genera en poblaciones pequeñas y en la red complementaria y secundaria y que es especialmente grave en núcleos de mayor entidad. En la actualidad hay proyectos de renovación en León, que necesita una modernización de los enclavamientos que son mecánicos; en Palencia con un edificio de viajeros totalmente insuficiente y de difícil ampliación; Venta de Baños y Segovia, etcétera.

Y luego, otro punto clave, que ya se mencionaba anteriormente, es la insuficiencia de dotación de centros de transferencia modal.

En definitiva, con ello lo que les he querido presentar a Sus Señorías es una situación lo más completa posible y con los datos más estadísticos, más próximos que hemos localizado: la situación del sistema ferroviario, fundamentalmente de RENFE, en nuestra Región.

Con ello, y para..., y sirviéndoles a ustedes de introducción, pasamos a comentar brevemente lo que implica el contrato-programa Estado-RENFE para el período ochenta y cuatro-ochenta y seis.

La elaboración de este contrato-programa se hizo por el Ministerio, siguiendo una propuesta de borrador hecha por el Ministerio de Transportes al Presidente de RENFE y a partir..., y donde se le daban ya una serie de directrices y que me parece que esas directrices vienen como anejo en el propio contrato. Se revisó este borrador por una Comisión Estado-RENFE, a tenor de las indicaciones que la Comisión Delegada para Asuntos Económicos del Gobierno planteó y, después de una discusión, se pudo alcanzar un encaje razonable dentro de los escenarios presupuestarios y macroeconómicos que aparecen también, me parece, reflejados en el contrato-programa, para el período ochenta y cuatro-ochenta y seis. El Proyecto tiene dos documentos: uno de ellos que es una memoria donde se explican los objetivos propuestos, los medios necesarios para alcanzarlos y su instrumentación lógica; y un convenio, que es el que tienen ustedes, con dieciocho cláusulas y los correspondientes anejos de cálculo, con todas las fórmulas para los cierres y revisiones anuales.

Los objetivos globales, sintetizando, que pretende el contrato-programa es, aparte de seguir la política de transportes del Gobierno de la Nación, persigue una serie de objetivos según se desprende del propio estudio del contrato-programa.

En primer lugar, el desarrollo de la línea de concertación y ajuste en los próximos tres años, partiendo de la labor iniciada el año pasado, en el ochenta y tres, que podrá ser continuada con sucesivos acuerdos. Esto es un contrato previo para futuros contratos y que debe tener un reflejo legal con la futura reforma de la normativa de Transportes, fundamentalmente la nueva Ley de Transportes, que suponemos que estará en Cortes Generales en este momento.

Otro segundo objetivo sería en la modificación de la tendencia de la evolución de los principales indicadores de resultados del Ferrocarril.

Y como tercer punto: la introducción de una mayor disciplina y rigor en el seno de la Empresa y en el cumplimiento de los compromisos de la Administración con la propia RENFE.

Como objetivos generales que marca el contrato-programa y, por tanto, que quedan reflejados en el convenio, aparecen: desarrollar la política ferroviaria del Gobierno y concretar el papel del Ferrocarril en el sistema plurimodal de Transportes y en la economía nacional. Contener las aportaciones totales del Estado, incluyendo los retrasos debidos a incumplimientos en ejercicios anteriores y reducir el déficit para tender a una situación de equilibrio en la cuota..., en la cuenta de explotación, sin otra intervención (dice el contrato-programa) por parte del Estado, que las compensaciones y contribuciones previstas por las obligaciones de servicio público, definidas en el convenio, mediante la reestructuración y el saneamiento financiero de la Empresa.

Otro objetivo general es concretar las relaciones económico-financieras de la red con la Administración del Estado y establecer compromisos, en orden a la mejora de la productividad de los recursos y de la gestión interna.

Y como cuarto punto, definir la forma y condiciones en que la red podrá convenir con las Comunidades Autónomas y los Entes Territoriales y Locales, la financiación y ejecución de obras y servicios suplementarios de interés regional o local.

Como objetivos específicos y compromisos concretos, resumiendo el contrato-programa, en cuanto a tráfico, tráfico de viajeros, debe crecer un quince por ciento en el período ochenta y cuatro-ochenta y seis, acentuando la tendencia de los últimos años y en el de mercancías un catorce coma siete por ciento, invirtiendo la tendencia negativa que tenía en el pasado-próximo.

En cuanto a calidad de Servicios: mejora de la regularidad alcanzando, en mil novecientos ochenta y seis, el ochenta por ciento de trenes de largo recorrido, con retraso inferior a diez minutos. Incremento de la velocidad comercial media en un nueve coma dos por ciento. Incremento de los Servicios de cercanías y disminución de retraso medio (se pone como ejemplo dos minutos en Madrid y una coma dos minutos en Barcelona). Reducción del plazo del Transporte en mercancías e implantación progresiva del plazo garantizado. Modernización del parque de vehículos. Nuevos Servicios de calidad para viajeros y reordenación del de mercancías. Plan de mejora de la seguridad hasta alcanzar o sobrepasar el nivel medio de las Administraciones Ferroviarias Europeas.

En cuanto a objetivo concreto en productividad, en el contrato-programa se dice que habrá de aumentarse un veinte por ciento la productividad del personal y un seis por ciento la productividad energética.

En cuanto a planificación: formulación de un plan estratégico a largo plazo y un plan de Empresa a medio plazo, que sirva de soporte a la actualización anual del contrato. Compromiso de establecimiento de una normativa en materia de planificación, selección, autorización y control de inversiones, que puedan significar una reducción de las mismas y, desde luego, una mayor rentabilidad económica y social.

En cuanto a compromisos de gestión, y resumiendo el contrato-programa que tendrán ustedes ya tiempo de leerlo más detenidamente, se propone una profunda reforma administrativa con nueva estructura en la alta Dirección, determinación de plantillas óptimas y reestructuración de los procesos de información y control interno que incluye un plan informativo y una contabilidad analítica por trayectos, líneas y productos. Una reforma en la gestión del personal, en el marco de la negociación colectiva, que supondrá un auténtico plan de viabilidad para la red y atenderá, especialmente, los procesos de selección, promoción, formación, reciclaje y productividad de sus agentes. Incremento del mantenimiento de equipos a cargo de la propia red, detrayéndolo, por tanto, de las contrataciones. Revisión sistemática de la contratación a terceros y potenciación de la estructura comercial y reformulación de la gama de productos.

En cuanto a recursos humanos, los efectivos de personal sufren unas bajas vegetativas de once mil cuatrocientos agentes y unas altas de

seis mil doscientas setenta, con una disminución final de cinco mil ciento treinta agentes, sin incluir (y lo dice textualmente el contrato), sin incluir la amortización de los puestos correspondientes a líneas sobre las que la decisión de cierre, total o parcial, se haga firme. Tal reducción se realizará mediante una reasignación que descarga los organismos centrales y potencia los operativos.

En cuanto a régimen de precios (sacando la conclusión del contrato-programa y en el marco de la política del Gobierno en materia de rentas y precios), las revisiones de tarifas se realizarán con flexibilidad necesaria para alcanzar los objetivos de tráfico e ingresos, en correlación con las decisiones tomadas en otros modos de transporte.

Como compensación, por obligaciones de servicio público, se define el principio de obligación de servicio público impuesto a la red y el establecimiento de la correspondiente compensación con sus procedimientos de cálculo, precisando las condiciones en que aquella y ésta desaparecen. Entre las obligaciones a revisar figuran las relativas a tres mil cincuenta y cinco kilómetros de líneas, calificadas como altamente deficitarias, que, en principio, no resultan económicamente viables, de acuerdo con las directrices del Gobierno.

Antes de octubre de mil novecientos ochenta y cuatro se realizarán los estudios pertinentes con balances económico-sociales y el Gobierno decidirá, tras escuchar a los grupos afectados, cuáles se cerrarán, total o parcialmente, de forma definitiva, con efectos del uno de enero del ochenta y cinco, estableciéndose los servicios sustitutivos y necesarios en cada caso.

Luego habla de mecanismos de pago, del compromiso de..., por el compromiso de servicio público. Y en las cuentas de resultados, sin las cifras más gordas, se pasa de una insuficiencia global de ciento setenta y tres mil millones de pesetas en mil novecientos ochenta y tres, a ciento veintiocho mil en mil novecientos ochenta y seis. Reducción de resultado negativo imputable a la gestión empresarial, de cuarenta y nueve mil millones en el ochenta y tres, a veinte mil millones en el ochenta y seis. Y reducción de los gastos financieros derivados del endeudamiento, de cincuenta y tres mil millones en el ochenta y tres, a cuarenta y siete mil en el ochenta y seis.

Como plan financiero y de inversiones, las inversiones, incluida devolución de principal de

créditos y regularización de gastos capitalizables, pasarán de ciento dieciséis mil millones, a ciento cuarenta y cuatro mil millones, o sea, del ochenta y tres al ochenta y seis. Se incrementa la atención a la investigación de tecnología ferroviaria. Las aportaciones del Estado incluyen el pago de ciento veintidós mil millones de pesetas de los atrasos correspondientes a ejercicios anteriores a período de vigencia del contrato-programa. Y luego, también, se establecen los posibles convenios, como decía anteriormente, con las Comunidades Autónomas y Entes Locales para prestación de servicios en que la Administración Central no quiera comprometerse. En definitiva, con ello, y ustedes tendrán..., pueden estudiar detenidamente el contrato-programa, he dado unas líneas generales de lo que yo entiendo que es el contrato-programa. En definitiva, lo que se ha..., por parte del Gobierno de la Nación, es enmarcar las relaciones de RENFE como Empresa Pública con la propia Administración, separando muy claramente lo que es una propia gestión empresarial de lo que es la obligatoriedad que, como servicio público, tiene la RENFE.

Y en ese aspecto, nosotros, la Junta, ha valorado positivamente el intento, este primer intento, dentro de la dificultad que tiene enmarcar las relaciones ferroviarias, cuando en este país no se ha definido una política global de Ferrocarriles de cara al año dos mil; se ha valorado como positivamente el intento de, por parte del Gobierno de la Nación, de controlar y enmarcar las relaciones de la red con el Estado.

Sin embargo, se prevén una serie de condicionantes, que nosotros hemos opuesto nuestra sincera crítica, en cuanto a las previsiones del cierre de lo que se califican "líneas altamente deficitarias" y que, concretamente, y yo creo que eso es una omisión del propio contrato-programa, se refieren exclusivamente a la red secundaria.

Textualmente, en el convenio se dice, en la página veintidós, leo el punto 9.3: "El Estado...", perdón, el 9.4: "Compensación por líneas..., por la explotación de líneas altamente deficitarias"; dice: "Se consideran como líneas altamente deficitarias las que figuran en el anejo cuatro-cuatro, que no resultan económicamente viables, de acuerdo con las directrices del Gobierno, para la elaboración del contrato-programa. El Gobierno considera necesario el cierre total o parcial de las mismas, previa sustitución de los servicios por otro medio de transporte de mayor viabilidad económica, si el resultado de los es-

tudios económico-sociales sobre su futuro confirma las previsiones anteriores". En definitiva, el Gobierno lo que viene a decir es que prevé que se van a cerrar y lo único que hace, "a posteriori" de tomar el acuerdo, hacer estudios que en estos momentos, al parecer, se están realizando por diversos "consulting", para confirmar esas previsiones iniciales. Dice: "La fundamentación de las propuestas de cierre total o parcial de líneas e implantación de servicios sustitutivos correrá a cargo del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones, que presentará al Gobierno las correspondientes propuestas no más tarde del treinta de agosto de mil novecientos ochenta y cuatro. La decisión del mantenimiento del servicio que, en su caso, pueda adoptar el Gobierno, respecto de alguna de las líneas altamente deficitarias, será comunicada a RENFE antes del día uno de octubre de mil novecientos ochenta y cuatro.

Para la elaboración de las cuentas provisionales de resultados se supone el cierre total de las líneas inventariadas en el anejo cuatro-cuatro, con efectos desde el uno de enero de mil novecientos ochenta y cinco. En tanto se mantengan abiertas al tráfico, RENFE percibirá la compensación determinada en el citado anejo. En caso de cierre de líneas o de supresión de servicios la Comisión de Seguimiento de este convenio estudiará el ritmo y condiciones de supresión de la compensación correspondiente y las condiciones en que los recursos deberán ser reajustados, analizando, en el caso de los medios humanos, la posibilidad de recurrir a jubilaciones anticipadas y a expedientes de regulación de empleo."

En la memoria no se es más explícito al respecto del cierre de líneas y, en definitiva, lo que viene RENFE a —de acuerdo con sus estudios que, al parecer, no tienen confirmación en la realidad—, viene a pedir como contraprestación por el mantenimiento de esa red secundaria altamente deficitaria, son diez mil novecientos millones de pesetas. Y digo que no tiene su correspondiente confirmación económica porque, dentro de las limitaciones que la propia Consejería ha tenido o tiene para poder elaborar los propios estudios de viabilidad económica, si pudimos detectar, y así se lo hicimos saber al propio Ministerio y que se ha confirmado con una nota de prensa que aparecía en "La Hora" (me parece que en "La Hora Leonesa" de hace unos días), por la cual el Presidente de RENFE daba marcha atrás sobre los efectos económicos de una de las líneas: Toral de los Vados-Villafranca del Bierzo, una línea muy pequeña que la propia RENFE, de acuerdo con los estudios, pedía

una compensación económica importante, porque la consideraba altamente deficitaria y, sin embargo, nosotros, por los datos que teníamos, sabíamos que no era así, con lo cual podíamos, y eso es por lo que nos ha surgido la duda y por eso salimos al paso del tema, nos surgió la duda de si los estudios económicos que había realizado RENFE y la compensación económica que pedía, dado que nosotros habíamos detectado ya un error en una de las líneas, podía hacerse extensivo al resto, con lo cual hemos exigido que en los estudios económicos que se hagan, se haga un especial hincapié en la revisión de los precios que RENFE exigía al Estado para el mismo.

De cualquier forma, a la hora de analizar la problemática concreta del cierre de líneas, es evidente que los datos económicos, sean de mayor o menor cuantía, del resultado del déficit de la gestión de estas líneas son altamente deficitarias. En mayor o menor medida eso es cierto.

Sin embargo, en una de las cláusulas o condiciones, diríamos, de la política ferroviaria que pretende o quiere llevar el Gobierno de la Nación se estudian, como posibilidad para el mantenimiento de determinadas líneas, los efectos que para la integración regional, y dice textualmente "integración regional y ordenación del territorio", los efectos negativos que podía causar el cierre de determinadas líneas.

En las conversaciones que tuvimos con el Ministerio se quedó en que, por parte del Ministerio a través del Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones, se iban a hacer —y por lo que he podido comprobar se están haciendo— estudios para confirmar esas previsiones económicas a que se hace referencia en el contrato-programa. Y dice el contrato-programa que se harán los estudios socio-económicos, se establecerá el balance socio-económico. Nosotros ponemos nuestra duda a que, en tan corto espacio de tiempo, escasamente tres meses, se pueda hacer un estudio, un balance social del cierre de esas líneas; no así el económico que es fácil que en ese tiempo se pueda hacer. El balance social que puede suponer el cierre de esas líneas fundamentándolo o haciendo mayor hincapié en, sobre todo, en los costes negativos que podría suponer para la integración regional y para la ordenación del territorio de nuestra Comunidad. Esos estudios tienen que estar entregados, por mis noticias, el treinta y uno, el treinta de mayo al Ministerio, por parte de los "consulting" y, por lo tanto, por parte del Instituto, y nosotros nos comprometimos para que antes del treinta de junio, treinta de junio, entregar al Ministe-

rio nuestras aportaciones, más bien fundamentadas en el balance social. Yo no dudo que los estudios económicos que se van a realizar por parte de los "consulting", por parte del Instituto de Estudios, van a ser exactos, van a ser, van a estar bien hechos, con lo cual se van a confirmar o se van a modificar las cifras, pero no dudo de que las cifras, al final, sean más o menos demostrativas del alto déficit de gestión que implican estas líneas. Pero tengo yo mis dudas de que se puedan aportar datos sociales reales, que podrían..., sobre el cierre de esas líneas, que va a costar a nuestra Comunidad, para lo cual, nosotros nos estamos encaminando, fundamentalmente, nuestros estudios y fundamentándolo al coste..., a establecer medidas o variables de coste social que el cierre de estas líneas tiene. E incluso, e incluso, y ahí, en ese aspecto es siempre positivo, mañana, pasado mañana, el próximo viernes, las Comunidades de Andalucía, Extremadura y nosotros mismos nos vamos a reunir para hacer, en primer lugar, un comentario o intercambiándonos información u opiniones sobre el contrato-programa y, fundamentalmente, para intercambiarnos información sobre las líneas que nos afectan a nosotros fundamentalmente y que son, en concreto: Ruta de la Plata, Gijón-Sevilla, que afecta, y las previsiones de cierre afectan a nuestra Comunidad, a Extremadura y a Andalucía y queremos hacer intercambios de información. Nosotros es, precisamente, la línea que más pronto hemos empezado a estudiar y tenemos amplia información sobre los temas puntuales que no son fáciles de obtener y que muchas veces ni la propia RENFE tiene, porque no tiene separada su gestión por líneas ni por productos. Entonces, queremos intercambiarnos, intercambiarnos información sobre la base de decisión política, tanto de Extremadura como de Andalucía, de deseo de mantenimiento de la línea Ruta de la Plata como elemento, diríamos, potenciable a medio plazo y que, incluso, es la única línea que comunica el Norte con el Sur sin necesidad de pasar por Madrid, con lo cual creemos que es un elemento importante de interconexión Regional y un elemento importante de posible desarrollo de la Región y de salida de productos, tanto de Extremadura como de Andalucía, como de nuestra Comunidad. Ante ello, nuestra postura ante el tema y, por supuesto, la postura que se emanó del Pleno de las Cortes pasado es de una..., una actitud crítica basada fundamentalmente en dos aspectos: en primer lugar, la inexistencia de un Plan Nacional de Ferrocarriles que defina claramente cuál va a ser el Ferrocarril Español del siglo veinte, con lo cual cualquier paso de cierre podría ser irreversible ante un plan de Ferrocarril que fuera, por ejemplo, expansivo;

segundo lugar, porque no consideramos y no aceptamos las cifras que, en principio, se dan por RENFE en el borrador del contrato-programa, como compensación del déficit para la gestión de esas líneas que se consideran altamente deficitarias; y en tercer lugar, porque consideramos que el auténtico problema que tiene la red de los Ferrocarriles Españoles no es..., no se soluciona sólo, no se soluciona sólo con el cierre de líneas. Las propias cifras que emanan del estudio del contrato-programa revelan que sobre una insuficiencia importantísima de RENFE, cuya parte más importante es su absoluta anomalía financiera y en el propio balance se puede demostrar cómo una parte importante de las subvenciones del Estado tienen que ir, exclusivamente, para pagar los intereses de la deuda exterior, de los intereses de la deuda exterior; porque lo que ha ocurrido hasta el momento es que la gestión de RENFE no ha sido controlada, con lo cual, como el Estado a final de año o principio de año no incluía en su Presupuesto las correspondientes aportaciones, y RENFE se ha visto en la necesidad, para seguir con la gestión, de salir al mercado de capitales, fundamentalmente al mercado de capitales extranjero y, en estos momentos, una parte importante de las subvenciones que pueda aportar la Comunidad, el Estado, a RENFE, tienen que servir para pagar los intereses de esa importante deuda exterior contraída. Entonces, de esa insuficiencia global de la propia red que es..., que se estima en ciento veinte mil millones de pesetas, el beneficio que pudiera suponer el cierre de líneas, no de la Comunidad, sino de todo el Estado (los tres mil cincuenta y cinco kilómetros de líneas férreas que se pretenden suprimir), no pasarían, en pesetas del año ochenta y cuatro, más allá de cuatro mil millones de pesetas. Con lo cual entendemos que quizá en su día hubiera que cerrar; pero, quizá, en su día, cuando hubiera un plan de ferrocarriles del futuro, cuando el propio saneamiento de la red, saneamiento fundamentalmente financiero de la red, y mejora de la gestión hicieran como ya inevitable el cierre de líneas, porque se viera que no podían dar más de sí. Y, en tercer lugar, porque oponemos serias dudas de acuerdo con el informe ese del estudio de reconocimiento territorial para Castilla y León, el Plan Director de Transportes y diversos estudios que se han hecho tanto por empresas públicas y privadas de nuestra Región, en todo momento se consideran que estas tres grandes arterias son elementos importantes de integración regional y son elementos importantes que pueden servir para el futuro desarrollo de la Región.

Yo creo que Sus Señorías coinciden conmigo

que, en estos momentos, el cierre de estas líneas no va a suponer un "crac" definitivo para la Región. Es evidente que estas líneas apenas se utilizan y apenas se utilizan, porque los resultados económicos están ahí. Pero yo creo que la virtualidad que tiene un sistema, un transporte ferroviario es..., es la oportunidad del estar; la oportunidad de que, en un momento de despegue económico de la Región, el transporte ferroviario pueda ser un elemento fundamental para que determinado tipo de industrias, determinado tipo de empresas, puedan decidirse a iniciar su actividad comercial, fundamentada en que tienen un transporte ferroviario. Partiendo de la base de que el coste económico..., el beneficio económico que para el Estado, para el conjunto de los españoles, puede suponer el cierre de estas líneas no es importante ni va a poner en entredicho ni va a cuestionar el futuro de la red, y, partiendo de la base de que para el desarrollo de nuestra Región, para el desarrollo de Castilla y León, en un futuro pudiera ser que nos arrepintiéramos de no tener determinados tipos de ferrocarriles, es en lo que hemos fundamentado nuestra decisión política de oponernos al cierre de estas líneas e intentaremos fundamentarla en un sentido, yo creo que práctico, fundamentar para que la Administración Central o el Consejo de Ministros, concretamente, que tiene tomada la decisión firme, más o menos firme, de cierre de líneas, pueda reconsiderar, pueda reconsiderar y pueda dar marcha atrás sobre el cierre de determinadas líneas de nuestra Comunidad. Y, en ese aspecto, yo creo que, debo de ser sincero con Sus Señorías de que soy más bien pesimista, o sea, soy pesimista en el sentido de que la decisión está tomada, con lo cual siempre dar marcha atrás va a implicar un esfuerzo político y un esfuerzo de convencimiento importante, pero, no por ello, nos debemos de arriesgar a la hora de seguir con nuestras gestiones y nuestros estudios, que pueden superponer, a los estudios económicos realizados, unos estudios de balance social mínimamente presentables, que puedan incidir en una postura, por parte del Consejo de Ministros, distinta a la que hay actualmente.

Yo no sé si quisieran Sus Señorías que comentáramos algunos aspectos puntuales del contrato-programa y creo que de la propia lectura les queda a Sus Señorías muy claro en qué está fundamentado el contrato-programa y cuáles son las líneas maestras del mismo y, en cuanto al cierre de líneas, que es una parte mínima del contrato-programa y, sin embargo, es lo que más trascendencia política ha tenido, es una parte mínima del contrato-programa. Creo que tanto la postura de las Cortes como de la Junta ha

sido clara en el tema y lo único que, si Sus Señorías quieren, podríamos comentar el cambiar impresiones sobre el mismo.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): El señor Marcos Oteruelo tiene la palabra.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: No sé si se sigue algún orden un poco, hoy, o simplemente vamos de una manera esporádica o espontánea actuando. No sé si el señor Presidente...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Yo considero que sería mejor, si ustedes tienen algunos puntos concretos a tratar o algunas preguntas a realizar, para no improvisar, sería conveniente, ahora, tener un descanso de media hora. Son las doce y cuarto, a la una menos cuarto nos volvemos a reunir y, como les he dicho antes, aunque sea muy esquemáticamente, quienes quieran intervenir presenten, en el plazo éste de la media hora, una nota a la Mesa y así, además, establecemos un orden de actuación.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Bueno, yo creía que..., me parecía elemental que los Grupos Parlamentarios, pues, tuviéramos a continuación, inmediatamente de la intervención del señor Consejero una brevísima toma de posición general sobre el tema. Después ya..., en fin, como la Presidencia quiera.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Yo no veo inconveniente, pero me parece que, incluso, esa toma de posición, que pudiera ser compartida por todos los miembros de un Grupo, es mejor hacerla inmediatamente al comienzo, dentro de media hora; que haya una intervención de los que actúen de Portavoces de cada Grupo, expresando el posicionamiento de su Grupo al respecto y, después, las intervenciones concretas de cada Procurador.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Si me permite el Presidente, es que se había omitido, en mi intervención, hacer una descripción exacta de las líneas que se van a cerrar. Quizá ha sido..., ha sido un lapsus dentro del guión que llevaba y, si le parece al Presidente, lo hacemos.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Sí, sí, sí, por favor.

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

RENZO MARTIN): Las características de las líneas son las siguientes:

La línea Quintanilla de la Torre (vamos, las líneas que están amenazadas de cierre). Línea Quintanilla de la Torre-Barruelo de Santullán, que de los catorce kilómetros de línea, los siete kilómetros anteriores a Barruelo tienen las rampas más fuertes, llegando al diecisiete por mil, debido a su situación en la Cordillera Cantábrica dentro de la Sierra de Brañosera. La mayoría de los radios son de trescientos metros. Existe un paso superior con la carretera de Palencia-Santander y dos Estaciones en la línea con dos pasos a nivel guardados y diecinueve sin guardar.

Otra línea es la línea Astorga-Palazuelo. De los doscientos sesenta kilómetros de la línea que corresponden a nuestra Región, a Castilla y León, la parte más accidentada corresponde al atravesar el Sistema Central, con una rampa máxima de veinte por mil, próxima al puerto de Béjar. En este final de la línea hay bastantes curvas de radio trescientos metros y dos túneles, el mayor de trescientos setenta y dos metros. Existe otro túnel próximo a Zamora con una longitud de quinientos cuarenta y cinco metros. Tiene puentes metálicos en sus cruces con los ríos Esla, de doscientos cincuenta y tres metros; Duero, de doscientos cuarenta y cuatro metros; y Tormes, de trescientos seis metros. Treinta y seis Estaciones y veintinueve pasos a nivel guardados y doscientos ocho sin guardar.

Línea Valladolid-Ariza. Esta línea consta de doscientos cuarenta y cuatro kilómetros de longitud, con pendientes máximas del quince coma noventa por mil y que se encuentran al final de la línea, en la Sierra de las Perdices. Y aquí los radios mínimos son de trescientos cincuenta metros y en el resto del tramo el radio mínimo es de quinientos metros. En cuatro ocasiones cruza al río Duero, en nueve a la Carretera Nacional cientoveintidós (Valladolid-Soria), y la longitud total en túnel es de cuatrocientos metros. Veinticuatro Estaciones, con cuarenta pasos a nivel guardados y doscientos trece sin guardar.

Línea Calatayud-Ciudad D'Osante. Comienzan los trescientos veintidós kilómetros en el Sistema Ibérico, en el puerto de Bigordia, y pasa por las sierras de Santa Ana, Cabrejas, de la Umbría y Covarrubias. Las rampas y pendientes máximas son de dieciséis coma diez por mil. Hay bastantes curvas de trescientos metros. Existen quince túneles con una longitud total de dos mil doscientos sesenta y ocho metros y cruza la Carretera Nacional uno, los ríos Duero y Ebro. Tie-

ne cuarenta y nueve Estaciones, treinta y un pasos a nivel guardados y trescientos tres sin guardar.

Línea Toral de los Vados - Villafranca del Bierzo. En los nueve kilómetros de longitud del tramo, la rampa máxima es del dieciséis por mil. El radio mínimo es de cien metros durante noventa metros en Parandones, pasando el siguiente radio a ser de doscientos ochenta metros. Dos Estaciones, dos pasos a nivel guardados y catorce sin guardar.

Línea Fuentes de San Esteban-La Fregeneda. De los setenta y siete kilómetros de longitud del tramo, en los veinticinco últimos kilómetros, desde Hinojosa al eje del puente internacional sobre el río Agueda, las pendientes máximas son del veintiuno por mil y los diecinueve túneles están situados a partir del kilómetro sesenta y uno hasta el final, con una longitud total de tres mil coma..., de tres mil novecientos noventa y ocho metros, abundando las curvas de radio de trescientos metros. Tiene ocho Estaciones, dos pasos a nivel guardados y ochenta y uno sin guardar.

En el anejo tienen ustedes las relaciones de pasos a nivel de estas líneas. En definitiva..., sí, son: Quintanilla - Barruelo, Astorga - Palazuelo, Valladolid - Ariza, Calatayud - Ciudad D'Osante, Toral de los Valos - Villafranca del Bierzo y Fuentes de San Esteban-La Fregeneda.

EL SEÑOR VILLAVERDE CABEZUDO: Señor Consejero, podría facilitar información de los pasos a nivel que hay sin guardar los que corresponden a caminos y los que corresponden a carreteras.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Me parece que en el anejo no están desglosados. De todas formas, no tengo aquí...

EL SEÑOR VILLAVERDE CABEZUDO: Es que resulta, resulta, al hablar de pasos a nivel sin guardar, las cifras son, desde luego alarmantes...

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Alarmantes, porque corresponden a caminos...

EL SEÑOR VILLAVERDE CABEZUDO: Pero me da la impresión de que muchos de estos pasos a nivel con caminos vecinales, caminos de montes, que no tienen una repercusión grande.

Lo que sí es importante es considerar, por ejemplo, de los nueve pasos a nivel con guarda de los que ha hablado, al referirse a la línea Valladolid - Ariza, si es importante el considerar que muchos de estos pasos a nivel en vías de desaparecer, lo cual supone un coste económico quitar unos pasos a nivel, cuando se piensa levantar esa línea. Creo que esto es algo, también, que hay que considerar, puesto que sería un absurdo hacer pasos elevados sobre estas líneas, cuando, en un futuro próximo, parece que quieren hacerla desaparecer. Creo que sería una incongruencia y un derroche.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): En principio, excepto las que están en marcha, el resto están paralizados, orden de paralización de supresión de pasos a nivel, porque quizá ya no haga falta suprimirlos e, incluso, en el F. C. I. del ochenta y cuatro aparecen cantidades de inversión en la línea Ruta de la Plata, con lo cual se produce también una cierta contradicción. Es evidente, por supuesto, que estos pasos a nivel que se han relacionado corresponden tanto a carreteras nacionales, comarcales, como caminos agrícolas, etcétera; pero, de cualquier forma —y yo tendré mucho gusto, no tengo aquí la relación de pasos a nivel que hay, que corresponden a carreteras nacionales o carreteras de cierta importancia— el nivel o el total número de pasos a nivel que corresponden a esas líneas es realmente alarmante, es altísimo; e, incluso, yo diría que en los años anteriores, por parte de la red, una parte importante de la infraestructura o de las inversiones que se hubieran necesitado para infraestructura típicamente ferroviaria se han tenido que destinar a suprimir problemas urbanísticos o problemas de trazado, por concurrir con carreteras. Eso ha sido un elemento, quizá, distorsionante de la poca, incluso, de la poca inversión que ha tenido la red en los últimos años.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Se me sugiere que tal vez no fuera necesario, dado que prácticamente el debate sobre la exposición ya ha comenzado, que tal vez no fuera necesario esa interrupción de media hora. Yo, como no tengo que dar marcha atrás como el Consejo de Ministros sobre el tema de los Ferrocarriles, o al menos me cuesta muy poco dar marcha atrás en este tema, si ustedes prefieren seguimos inmediatamente, a continuación, sin interrupción de la sesión o, si ustedes prefieren, la interrumpimos durante un tiempo.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: A mí me da exactamente igual.

EL SEÑOR HERNANDEZ HERNANDEZ: Señor Presidente, a mí me parece que sería oportuno el que tuviéramos, al menos, diez minutos; simplemente, bueno, pues, para madurar, lo poco que se puede madurar en diez minutos, la intervención del señor Consejero.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Veinte minutos; a la una menos cuarto. Por favor, y ruego sean ustedes más puntuales que en el comienzo de la sesión.

(Se reanuda la sesión a las doce horas cuarenta y cinco minutos.)

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Continuando con la sesión, tiene la palabra el señor Hernández, del Grupo Mixto.

EL SEÑOR HERNANDEZ HERNANDEZ: Señor Presidente, señor Consejero, señoras y señores Procuradores. Yo voy a ser muy breve. Me parece que el tema es suficientemente conocido y suficientemente preocupante; ya se ha tratado por estas mismas Cortes y, en este sentido, yo creo recordar que concretamente fue el Grupo Mixto, más concretamente el señor Procurador Independiente como Portavoz de este Grupo, quien primero hizo llegar en estas Cortes, la inquietud por el posible cierre de estas líneas, concretamente en la primera intervención en esta Comisión del señor Consejero. Nosotros, en aquella ocasión, preguntábamos al señor Consejero si ya tenía información de cómo estaban las cosas en relación con el posible cierre. Recuerdo que hablamos, en concreto, de los Ferrocarriles..., del Ferrocarril de Ariza y del de La Fregeñeda. Por eso, digo, es un tema que ya todos tenemos asumido como preocupante y me parece que lo que se puede hablar de él es más bien poco y concreto. Yo lo que tengo que decir es que, desde luego, los planteamientos del Grupo Mixto, de este Procurador Independiente, no se hacen desde posicionamientos demagógicos o desde chauvinismos regionales. Yo entiendo muy bien que hay una realidad que se llama España y que esa realidad la tenemos que tener en cuenta todos los que estamos en cualquier Comunidad Autónoma. En ese sentido, yo pienso que, efectivamente, puede ser que los estudios que haya hecho la Administración Central impliquen la necesidad de tomar algunas decisiones que puedan no gustarnos, en principio, a la Comunidad. Yo comprendo esto, pero lo que pasa es que tengo ciertos temores. Yo tengo temores, en concreto, que están fundados en mi convencimiento de que, a lo mejor, la Administración Central está tomando decisiones basadas más en posturas economicistas que en posturas que tengan en

cuenta la realidad social, y la realidad social me parece tan importante como la realidad económica de los pueblos de España. Yo no tengo nada que decir al señor Consejero, como miembro del Gobierno Autónomo, no tengo nada que achacar negativo, porque, entiendo y así espero que siga produciéndose, ellos están gestionando lo mejor posible —repito que así lo creo— la posibilidad de que no se perjudique o se perjudique lo menos posible la situación de los Ferrocarriles en nuestra Región. Pero, desde luego, de quien sí que tengo que hacer, aunque no sea el marco, a lo mejor, oportuno, pero sí que tengo que hacer mis serias críticas es, precisamente, de la Administración Central, del Gobierno de la Nación. A mí me parece que un Gobierno Socialista debería, por lo menos, ofrecernos un poco más de originalidad. Cuando se habla de cambio, pues, yo creo que lo menos que podemos pedir los españoles es que el cambio se note y, desde luego, si las decisiones se toman para sanear y lo único que empezamos a sanear son cosas que, a lo mejor, no van a suponer gran..., gran repercusión económica para el país y dejamos sin sanear otros temas que, a lo mejor, sí que sería más importante y no voy a entrar porque no es el caso, como podía ser la Banca o como podían ser los gastos en Defensa o los gastos políticos, etcétera, pues, me parece que, bueno, que esta situación cabría, incluso, de tildarla de..., de vergonzante. Yo repito que no estoy hablando del Gobierno de la Región, que estoy hablando del Gobierno de la Nación y que, desde luego, probablemente mis palabras no van a llegar a él. En este sentido, he pensado que lo más práctico sería que esta Comisión, esta Comisión de Transportes de las Cortes de Castilla y León, tomase, aunque, repito, estoy convencido de que, posiblemente, al Gobierno Central va a llegar muy poco de esto que aquí podamos hacer, pero yo creo que sería conveniente que esta Comisión, repito, tomase la decisión, y en este sentido lo he presentado ante la Mesa, de aprobar una Propuesta de Resolución para el Pleno para que, en caso de que el Pleno lo aprobase también, llegase al Gobierno Central como la voz de estas Cortes de Castilla y León. La Propuesta de Resolución que yo traía y que he hecho y presentado, digo, al señor Presidente dice textualmente y, desde luego, sería susceptible de modificación, en caso de que los otros Grupos Políticos la considerasen o considerasen la necesidad de cambiar algunos de sus párrafos; la redacción, digo, sería, más o menos, o concretamente la que yo traigo: "Las Cortes de Castilla y León acuerdan, por unanimidad, hacer llegar al Gobierno de la Nación su profunda preocupación por las posibles implicaciones socio-económicas de la supresión de algunas líneas de Ferrocarril en la Región y piden

a éste se tome, como única base para fijación de decisiones, los informes de la Junta de Castilla y León". Con esto, lo que yo pretendo es, precisamente, que el hecho autonómico se refleje en una realidad y que el Gobierno de la Nación no anteponga esos planteamientos economicistas a que me refería antes, a los planteamientos socio-económicos también, que, a buen seguro, se los va a plantear de una forma más correcta la Junta de Castilla y León, que esos asesores o esos "consulting" a los que se refería antes el señor Consejero.

En resumen, esta es la propuesta que hace el Grupo Mixto y, repito, al señor Consejero, lo único que tendría que decirle es darle las gracias por esta comparecencia suya y estimularle a que el trabajo de la Junta de Castilla y León, en el tema de la posible supresión de Ferrocarriles, sea un trabajo serio, sea un trabajo fundado en lo que son, realmente, las necesidades de nuestra Región y que, desde luego, ni se caiga en el chauvinismo ni se caiga, tampoco, en el abandono. Nada más. Muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Como entendemos que en estas sesiones informativas debe de existir una total comprensión y cierta elasticidad, efectivamente, el señor Hernández ha presentado a la Mesa esta Resolución y ahora tenemos que recurrir, necesariamente, a un planteamiento muy poco ortodoxo, porque ha de ser, de alguna manera, votada y como no se debe votar "a la voz de pronto", yo entiendo que, al final de la sesión, los Portavoces de los Grupos restantes, si están de acuerdo, se acercan a la Mesa, si están de acuerdo con la redacción presentada y con su aceptación, se toma el acuerdo de elevar al Pleno de las Cortes esa Resolución; si creen, por el contrario, que no se debe hacer, basta que uno de los Grupos no esté de acuerdo, no se hace; y si, por el contrario, hay que modificar alguno de los párrafos o alguno de los conceptos de la redacción de esa Resolución, es cuestión de que, entre los tres Portavoces, se pongan de acuerdo.

A continuación tiene la palabra, si quiere intervenir, el señor Consejero y, si no, el señor Marcos Oteruelo.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Bien, pues, ya hablaremos después de esta Proposición que apareció sobre la Mesa. Ya, de antemano, yo pienso que tal como está redactada no me vale y, entonces, habría que estudiar si se puede presentar o no, pero, desde luego, tendría que ser, como mínimo, modificada. Por otra parte, tenga

la idea de que ya en una sesión formal y no en una sesión informativa de puro cambio de impresiones, como yo creo que es ésta, pues, en el mismo Pleno de las Cortes se ha aprobado ya una Propuesta, en la cual, pues, el Pleno, digamos, se modificó alguna palabra de algunos términos en que se presentaba la Proposición por parte del Grupo Socialista, pero se aceptó una del Grupo Mixto en que, digamos, las Cortes se..., se ponían detrás de la Junta como un solo hombre para que esto lo saque adelante y esto es un poco repetir, pero bueno, es un tema que dejaremos para después.

Yo también quiero, como es lógico y es mínimamente cortés, pues, agradecer la buena intención que siempre tiene nuestro Consejero de venir aquí, de informar lo que sabe y, en fin, creo que con sinceridad. Sin embargo, pues, ya para empezar, me gustaría decirle, cariñosamente, que se ha retrasado demasiado esta reunión por motivos seguramente objetivos, seguramente objetivos; pero ello ha traído consigo el que nosotros que somos, pues, como bien se sabe, los representantes legítimos del pueblo Castellano-Leonés y, además, que todo lo que hagamos por revalidar y prestigiar esta función representativa del pueblo Castellano-Leonés yo creo que va en beneficio de la consolidación de esta Región y no debemos, por lo tanto, ser, digamos, insensibles a detalles que puedan de alguna manera, pues, traer consigo un menoscabo o..., de la función representativa. Bien, pues, en ese sentido, simplemente, me quiero quejar; me quiero quejar de que el contrato-programa del Estado con la RENFE, pues, haya estado en numerosas manos de nuestros conciudadanos, de Instituciones públicas y privadas y que haya sido, incluso, entregado con cierta solemnidad mucho antes que a nosotros y que algún Procurador, pues, haya tenido que, en su provincia, sentirse un poco avergonzado, porque se lo ofrecía alguien: ¡Oye, si quieres éste, informarte de cómo está el asunto del Estado con la RENFE, yo tengo aquí un contrato!; y ese Procurador que pertenecía a la Comisión de Transporte, pues: "¡No, tengo uno en casa!", pero, en fin, no lo tenía. De todas las maneras, pues bueno, ya está aquí y ya lo estudiaremos, ya lo estudiaremos. Yo creo que todos los que estamos en esta sala en estos momentos, y los que están fuera una cosa parecida, en este tema concreto o en este ámbito concreto de actuación que es Transporte, Turismo y Comunicaciones (tenemos tres capítulos, aunque los otros dos los tenemos un poco aparcados), en este ámbito yo creo que, en este momento, tenemos, más o menos, una preocupación común, como es lógico y como ha dicho ya el que me ha precedido en el uso de la palabra. Natu-

ralmente, esa preocupación es la supresión de las líneas férreas que se consideran altamente deficitarias en nuestra Región y que, por lo que sea, como a nosotros siempre nos toca "bailar con la más fea", en esta Región siempre nos ha tocado no digo cuarenta años, sino cuarenta siglos atrás, pues, también ahora vamos a ser de las Regiones que vamos a ser más directamente afectados en la supresión de líneas férreas. En fin, que "donde no hay harina, todo es mohína" y aquí nos va pasar esto. Entonces, esto explica que, de alguna manera, tengamos que no ser chauvinistas ni muchísimo menos, pero tal vez, tal vez, tengamos que empezar a ser un poco menos dóciles, dóciles, a las sugerencias estatales y, tal vez, tengamos que empezar, Castilla y León, a demostrar que somos una Región con una Autonomía, pues, hablando con cierta fuerza donde sea preciso hablar y, a veces, pues..., pues..., no sé, perdiendo tal vez un poco, pues, ese aire de cortesía que tenemos los castellanos y los leoneses. En este tema concreto es que lo encuentro francamente vital y, por eso, todo lo que hagamos en ese sentido me parecerá poco. ¿Y qué debemos hacer? Pues, yo pienso que, fundamentalmente, aquí la Administración Autónoma, la Junta, tiene la obligación de ejecutar, como es lógico, y de tomar actuaciones concretas para resolver este problema, para impedir que nos caiga, sobre nosotros, esta pequeña desgracia, esta pequeña desgracia económica y social, por el momento. Y nosotros, las Cortes, tenemos una función clarísima: tendremos que estar informados (lo primero) de qué se hace, colaborar en la realización y, además, yo creo que estamos en un tema suprapartidista, claramente suprapartidista; me parece que en este tema concreto hay una unanimidad total y que las diferencias de criterio son, incluso, insignificantes. Por eso, ésta es una gran oportunidad que tenemos de trabajar juntos, trabajar juntos todos los Grupos Políticos que integramos esta Región —ya no me refiero sólo a los Parlamentarios, todos los Grupos Políticos—, pero, para trabajar juntos se requiere alguna disposición por parte de todos; por ejemplo: se requiere, pues que, la Junta y el propio Consejero y todos los miembros de la Administración Ejecutiva, pues que, sinceramente, sinceramente, no sólo pida la colaboración, sino que la acepten y que nos informen y que estemos, como un solo hombre, pero como un solo hombre, es decir, que no tengamos que seguir pasando por: "sí, vamos a colaborar todos para hacer yo y a ustedes, pues, ya se irán enterando por los periódicos"; esa situación es la que quisiera evitar. Quisiera que hubiera un punto de partida de buena voluntad por parte de todos, pero a tumba abierta, es decir, buena voluntad sin reticencias; yo no sé si

esto será posible, porque si no es..., si el Grupo Popular, por ejemplo, pues, advierte que, a pesar de su afán de colaborar en este tema, pues, se le ocultan cosas, se le maniobra por algún concepto, pues, tendrá que, lógicamente, retirar esa colaboración, me parece. Entonces, yo pienso que en este momento ya, después de la literatura más o menos psicológica, lo que importa es que debemos hacer un plan concreto de actuación. Yo propongo, vamos, mi Grupo propone un plan concreto de actuación, que pasaría por los siguientes puntos:

El primero: que la Junta de Castilla y León acepte como un tema fundamental y urgente de actuación inmediata, éste concreto.

Segundo: que el objetivo final, aunque luego fracasemos a la hora de conseguirlo, sea el mantenimiento íntegro de estas líneas férreas.

Tercero: para conseguir esto, para conseguir el mantenimiento, es preciso no solamente aceptar como buenos los estudios que haga la Administración Central, que ya se ha visto, el señor Consejero lo ha dicho y yo tengo aquí justo la comunicación que envió el señor Boixados a un Diputado de Alianza Popular, en el cual termina diciendo exactamente esto: "Parece evidente que el balance económico de este ramal aconsejará su mantenimiento para atender a los clientes citados". Es decir, nueve kilómetros de vía férrea que la teníamos, además, tal vez, como los nueve más despreciables, porque ya ni siquiera hay viajeros, ahora resulta que la propia RENFE, a nivel más alto, acepta que esos nueve kilómetros son rentables. Previamente, pues, ofrece una serie de datos de la cantidad de mercancías que, efectivamente, se transportan, en uno y otro sentido, en ese ramal. Pues bien, igual que decía nuestro Consejero —y yo en eso estoy de acuerdo absolutamente con él—, si en este caso concreto la Administración ha errado en los cálculos, por qué no es posible que también erre en los siguientes. Además, es decir, hágase un estudio de la rentabilidad, sí; pero no sólo de la rentabilidad actual, sino de la rentabilidad que hubiera si esos Servicios estuvieran debidamente atendidos, porque sabemos a ciencia cierta que la RENFE está siendo poco competitiva no solamente en estas líneas, sino incluso en otras consideradas de más rango, poco competitiva en viajeros con los autocares de carretera, y en mercancías con los camiones, ¿por qué?: porque los otros dos sectores ofrecen un servicio más rápido, de más calidad e, incluso, más barato. Yo no entiendo por qué la RENFE, bueno, si entiendo, por que la RENFE ha de ofrecer un servicio más lento, de peor calidad y más caro.

En el fondo está el asunto de que es una empresa pública y la empresa pública, pues, tendrá otras virtudes, ¿verdad?, e, incluso, tendrá la virtud de resolver problemas sociales que, a lo mejor, no puede la empresa privada en ciertos momentos; pero lo que no tiene es, desde luego, virtualidades de rentabilidad: eso es evidente, evidente. La mentalidad de funcionario es la peor que puede haber para una empresa cualquiera y, desde luego, si hay alguna empresa en este país cuyos empleados, desde el último guarda-agujas hasta el Director General, tiene mentalidad de funcionarios ésa es la RENFE y, además, incluso, la rentabilidad de la RENFE es más baja, porque hasta, además, los salarios a ciertos niveles, por lo menos altos, son, relativamente a otras actividades del país, más elevados. Parece ser que, incluso, hay doce..., una docena de salarios..., de sueldos que son superiores a la categoría de Director General dentro de la RENFE. Así no se puede sostener. Bien, todo esto va encaminado a decir que tal vez, tal vez, si se hace un estudio serio y, además, concretando, concretándolo a nuestras líneas (porque si los estudios los hacen a nivel nacional, nuestras líneas se van a difuminar un poco), haciendo un estudio serio de rentabilidad en una explotación racional de nuestras líneas concretas, a lo mejor nos encontramos con la sorpresa de que no son tan deficitarias. Y, bueno, supongamos que se hace ese estudio, porque yo estoy abogando para que se haga, donde ya estoy proponiendo, primero, tomar en consideración que es un tema urgente y fundamental; segundo que se haga un estudio; ese estudio, ¿cómo se hace?: o bien a un "consulting", o bien tomando los que da la Administración —yo creo que de los de la Administración no nos podemos fiar más que como punto de referencia—; no sé, o bien que la propia Junta, a través de sus organismos, realice un estudio, porque no son tantos kilómetros ni tantas..., ni tantas Estaciones, ni tanto volumen de personal el que afecta a nuestra Región. Y si ese estudio se demuestra que permite pensar que estas vías son rentables, con las modificaciones necesarias, con las mejoras necesarias, entonces, a por ello; y, solamente, si el estudio demostrara que es absolutamente catastrófico y que no solamente para el país en general, sino que, incluso, para nuestra Región, sería, desde luego, contraproducente e irracional mantenerlas, habría que optar por ser realistas y aceptar su supresión; esto es lógico. En este caso cabría también pensar que, a lo mejor, hay que suprimir algunas pero no todas; o suprimir tramos y no todos los tramos; es decir, de suprimir lo menos posible. Y en el caso, ya siguiente, de que haya que llegar a la supresión, porque nuestros propios estudios económicos, fundamental-

mente los costes sociales son fabulosos, es decir, socialmente nuestra Región va a empobrecerse con esta supresión, esto es evidente, no hace falta ni hacer estudio; hay pueblos que van a quedar..., pueblos concretos que van a quedar sin comunicación: los estudiantes de León que van a Salamanca van a quedar fatal, los de Astorga, me refiero, y La Bañeza, etcétera. La Bañeza va a ser una ciudad que, de mucha importancia económica, que va a quedar sin ferrocarril, absolutamente sin ferrocarril. En fin, los costes sociales son sabidos, no hace falta ni hacer el estudio. Hágase de lo económico y en el caso ya más catastrófico, en que haya que llegar a la conclusión triste de que deban ser suprimidas, entonces "chico", entonces, es cuando la Junta tiene que..., que "apretarse los machos" en un sentido: y es ver de qué manera, de qué manera, se consigue mantener los servicios de viajeros, los servicios de mercancías y los puestos de trabajo de estos señores, que tampoco hemos pensado en esto: que vamos a mandar a la calle, al paro, vamos a mandar al paro a unos centenares de castellanos y de leoneses y eso tiene que estar todo previsto. En fin, haciendo un plan de trabajo con estos puntos, todo ello debiera ser, desde mi punto de vista, de común acuerdo de todos los Grupos Políticos, es decir, un consenso para este tema. Y para ello, entonces, pues, como medida previa, la Junta que haga de punta de lanza, que actúe ya y que nos vaya teniendo informados debidamente y puntualmente a los demás Grupos para lo que podamos hacer y habrá que, también, hacer otra cosa subsidiaria: es informar a los usuarios de toda esa Región, todas esas zonas de pueblos y Ayuntamientos, porque ya ha habido, como sabéis, reuniones de Ayuntamientos muy alarmantes, en que se ha acordado oponerse, etcétera, etcétera; habrá que ver qué procede: si informarles y aconsejar incluso que se opongan...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Señor Marcos, vaya terminando, por favor.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Sí, vamos a ver. Entonces, que se opongan para utilizar nosotros esta plataforma de consenso, para utilizar esa protesta como argumento frente a la Administración, o bien que proceda lo contrario: proceda desdramatizar, llevarles al convencimiento de que no es ninguna desgracia y de que todo está previsto, para que, por lo menos, desaparezca la incertidumbre y la angustia de esta gente, que esté un poco tranquila esperando a ver qué va a ser del tema.

En fin, esto es lo que..., lo que yo ofrezco y

lo que creo que, racionalmente, se debe hacer en este caso concreto.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Gracias. Tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Gracias, señor Presidente. Yo, en primer lugar, cariñosamente, quisiera decir algo referente a mi comparecencia aquí, que he estado sacándome la agenda para comprobar fechas; en mi ánimo, absolutamente respetuoso de lo que tiene esta Cámara de control sobre el Gobierno y, concretamente, esta Comisión sobre mi persona, a la primera Institución, Entidad y personas que me dirigí, para poder informar sobre el tema, fue, precisamente, a esta Comisión. Yo recibí oficialmente el contrato-programa, con los comentarios correspondientes del Ministro, el día veinte de febrero. Una semana después (me tomé una semana para estudiarlo y analizarlo) me dirigí al Presidente de las Cortes de Castilla y León para solicitar mi comparecencia; sólo me tomé una semana y, en principio y creo que el Presidente de la Comisión... Sí, concretamente me dirigí, me dirigí el día veintitrés de febrero, tres días, tres días; ya contaba yo con que se iba a alargar luego la comparecencia y, concretamente decía: "Excelentísimo señor: Siguiendo el compromiso adquirido con la Comisión de Transporte, Turismo y Comunicaciones de esas Cortes y dada la importancia del asunto, me pongo a la disposición de V. E. por si desea convocarme, a fin de rendir informe ante dicha Comisión sobre posibles efectos que se derivarán para nuestra Región, de la aplicación del contrato-programa entre Estado y RENFE. Sugiero, como posibles fechas a elegir, entre los días cinco, seis o siete de marzo próximo"; o sea, que había dejado transcurrir escasamente dos semanas desde tener en mis manos el contrato-programa, con lo cual, evidentemente, creo que fui extraordinariamente ágil a la hora de informar a esta Comisión. Por motivos de, si ustedes recuerdan, el día nueve, me parece que fue el Pleno-debate general y el propio Presidente de la Comisión me sugirió y, vamos, yo lo veía absolutamente normal, que no procedía entrar en esa Comisión, porque se podía tratar en el debate de Política General y, entonces, luego ha ido unido a problemas de todos y la visita Real, con lo cual se ha llegado a la fecha de hoy, que yo creo que no pierde actualidad en cuanto al contenido del mismo que no era otro que informar a Sus Señorías de primera mano —que era mi intención—, de primera mano y que fueran ustedes los primeros en tener esa

documentación y tener, incluso, los propios comentarios de la Consejería al respecto. Creo que en eso he sido absolutamente escrupuloso y no es, desde luego, culpa mía el que se hayan pasado estos meses.

¿Qué ha ocurrido a posteriori? Que, en vista de que se demoraba, se demoraba mi comparecencia en Comisión por causas ajenas a mi voluntad, yo no podía parar ante la escasez de fechas que tenía y mi compromiso con el Ministro de presentarle papeles el día treinta de junio. Entonces, yo he empezado a hacer mis primeros contactos. Mis primeros contactos fueron, en primer lugar, y yo creo que hubo responsabilidad del Gobierno de la Región que todas las Consejerías, o la mayoría de las Consejerías, fundamentalmente las que están afectadas: Industria, Economía, Agricultura y Obras Públicas, a tener una reunión con mis colegas Consejeros para explicarles el tema y que cada uno vertiese, desde su Consejería, su posición y su información de cara al problema éste, con lo cual en mi Consejería, en estos momentos, hay y están llegando todavía multitud de informaciones que intentamos condensar y dar forma, diríamos, de trabajo, derivadas de las propias Consejerías. Pero ahí no terminó el tema de recogida de información, sino que, por otro lado, me reuní con los sindicatos más representativos de la Región, concretamente Comisiones Obreras y U. G. T., a los pocos días también, para informarles a ellos; por supuesto, tuve que hacer entrega de la documentación como Sus Señorías, no de tanta, concretamente del contrato-programa, pero con posterioridad al día siete de marzo que era la fecha prevista para la Comisión y recabar, también, aparte de su opinión que es importante, recabar de ellos la colaboración oportuna para verter información que los propios sindicatos tienen sobre las líneas previstas de cierre. Tuve reunión, también, con multitud, no con todos evidentemente, con multitud de Alcaldes de poblaciones por las que discurren estas líneas y a ellos les expuse, también, información y recabé de ellos, también, la oportuna colaboración que, en ese aspecto, ha sido muy positiva. He tenido reunión, también, con la propia Organización Empresarial de Castilla y León, con la CECAL, a los cuales también les hice entrega de documentación y les expuse nuestra opinión y nuestra información y recabé de ellos, y en ese sentido se comprometieron, todo tipo de información que los propios empresarios de la Región podían aportar sobre el problema éste. En fin, podía seguir innumerables contactos habidos, amén de los propios contactos con RENFE, con la que ha habido ya la primera sesión de la Comisión Mixta creada en virtud del convenio RENFE-

Comunidad Autónoma y en la que la propia Comisión les hemos solicitado determinados informes; algunos nos pueden dar y otros no nos los van a poder dar. Con lo cual, a lo que quiero llegar es a la conclusión de que esta Comisión, estas Cortes, eran las primeras en ser informadas y que, por motivos ajenos a mí, no fueron informados previamente a todos los demás contactos.

Referente al tema que plantea el señor Marcos, sobre el plan de actuación, yo creo que en esa línea estamos y yo, por supuesto, me presto a que sea esta propia Comisión —aparte de que me ofrezco ya, personalmente, a informarles de todos los estudios que se vayan realizando al respecto—, sea esta propia Comisión quien controle y pueda coordinar todas las actuaciones en ese tema, por el hecho de que defina como tema urgente, de hecho lo es, de hecho lo es y mi Consejería está, fundamentalmente, volcada en este problema, que es un objetivo..., que el objetivo final es el mantenimiento, eso también, eso creo que queda claro, aparte de por mandato de las propias Cortes. Y sobre, ya, el propio estudio que hace o del análisis que hace del funcionamiento de RENFE, yo siento discrepar en algunos aspectos. Yo creo que cuando el propio Gobierno de la Nación elaboró este contrato-programa, que podrá ser criticado en algunos aspectos, y no lo dudo, y quizá el propio Gobierno pueda, en un momento determinado, reconocer determinados errores, derivados no de la propia voluntad política del Gobierno, sino de la ausencia de datos que una empresa como RENFE tiene. Ese es el auténtico problema y de ahí se pueden derivar los propios errores del contrato-programa. Yo creo que la voluntad política de poner un serio cinturón a RENFE es el propio contrato-programa; y ya les decía, en mi primera intervención, que veíamos como muy positivo el contrato-programa. Es la primera vez que una empresa pública, que, encima, es la mayor empresa del país, se intenta reordenar. Y, ¿cómo se intenta reordenarla? Primero, diciéndoles: “a partir de ahora, vuestra gestión empresarial tiene que ser absolutamente equilibrada. No podéis dar pérdidas en vuestra gestión como empresarios. La parte que no es empresarial (que es la parte, diríamos, de prestación de servicio público) es ésta y yo te la valoro en estas pesetas para el año ochenta y cuatro, para el ochenta y cinco, ochenta y seis y te las pago a final de año (cosa que hasta ahora no se ha hecho)”. Y en tercer lugar, caso, caso..., el Estado, la Comunidad, como prestación de servicio público, ¿qué exige de RENFE? Se exigen unos niveles de calidad, de cantidad, de velocidad, no sé; como empresa pública le exige una serie de condiciones que figuran, muy

claramente, en el contrato-programa, y yo, por todo eso, te pago tanto. O sea que, en definitiva, creo que el contrato-programa va en la línea de intentar controlar una empresa que tiene que ser pública y que debe ser pública —en todos los Estados es pública—, representarla, controlarla y separando su gestión empresarial de lo que implica la prestación de servicios públicos.

Evidentemente, la situación de RENFE es mala. La culpa, evidentemente, no la tiene el Gobierno de la Nación. La situación de RENFE se la ha encontrado. Es una situación de absoluto caos, de absoluto caos, y se reconoce, en la propia memoria que justifica el contrato-programa, se reconoce ese caos. Y se reconoce ese caos en función, en primer lugar, de que no ha habido..., de que el Plan General de Ferrocarriles previsto para..., hasta el año mil novecientos noventa y uno, hacía difícilmente viable la propia salida ferroviaria en este país, porque iba a producir un déficit estimado en medio billón de pesetas, sin solucionar los problemas graves de transporte del Estado. En segundo lugar, porque la propia estructura de empresa era anómala, con una pirámide de edades muy extraña y con una absoluta concentración de personas en la alta cúpula de dirección de RENFE y el propio contrato-programa se compromete a empezar a quitar altos cargos, por todos los lados, y llevarlos a unas de las funciones que no cumplen, que es, precisamente, la función comercial. Hay que competir con la carretera; para ello, es fundamental que, en lugar de que haya tanta gente dedicada a labores no muy clarificadas, se dediquen a esas funciones comerciales que actualmente RENFE no aporta. Y, por otro lado, implica, también, que la... —y a eso hacía usted referencia anteriormente—, que la estructura tarifaria sea acorde con la realidad. Y yo discrepo en cuanto a su precisión de que RENFE, encima, es más caro que la carretera. Yo le podía dar datos de cómo no es así en algunos servicios. Por ejemplo: el servicio de cercanías, sobre un valor estimado de RENFE de cien, el autocar vale de ciento trece a ciento ochenta y cuatro; en servicios regionales sobre un valor, dando un valor de cien a RENFE, el autocar va de ochenta y seis a ciento cincuenta y cuatro; y en largo recorrido, en cama single sería, dando cien al ferrocarril, el avión turista va de ochenta y nueve a ciento diez, en TALGO de primera, dando cien al TALGO de primera, el avión va de ciento cuarenta y cinco a doscientos tres; TALGO de segunda, dando cien, el autocar va a cuarta, setenta y uno (evidentemente, en largo recorrido es mucho más barato), y así podríamos dar como muchos más datos; incluso, en pesetas del año setenta y nueve, que son las que

tenemos, podemos comparar diferentes servicios que coinciden entre la carretera y el ferrocarril.

Evidentemente, lo que se compromete RENFE, a la hora de la firma este contrato-programa, es adecuar sus tarifas para hacerlas competitivas con la carretera, pero respetándose. ¿Qué ocurre? Que la carretera, como bien saben ustedes, no respeta tampoco las propias tarifas que marca la Administración, con lo cual se produce un auténtico caos, que es en el que vive actualmente.

Yo creo que, con ello..., quiero remarcarles que creo que el contrato-programa es un buen..., es el único elemento que tiene, en estos momentos, un Gobierno, sea cual sea, para controlar a las empresas públicas, y yo creo que estos contratos-programas hay que hacerlos, esta formulación, hay que hacerlo extensivo a toda empresa pública, a toda empresa que preste servicios a la Comunidad, definir muy bien lo que tiene que hacer, el servicio que tiene que prestar a la Comunidad y lo que se compromete el Estado a pagar por esos servicios; y, en segundo lugar, el hecho de que pudiera contener determinados errores, como el que usted apunta sobre el error de cálculo del Ferrocarril de Toral..., de Toral de los Vados, en el que..., Villafranca, en el que el propio contrato-programa, RENFE plantea una subvención para el año ochenta y cuatro de treinta millones de pesetas, cuando nosotros ya demostramos, a los pocos días de tener el contrato-programa, que tenía un superávit de novecientos millones de pesetas. Creo que eso puede ser extensivo a determinadas líneas, olvidándose de que, yo estoy seguro, estoy seguro que la Administración, a través de los estudios que ha encargado, va a hacer un estudio económico fino, estudio fino; estoy convencido de que ahí no va a haber ningún tipo de engaños. De lo que tenemos que centrarnos todos en reivindicar, como de interés de integración regional y desarrollo armónico de la Región, la defensa de determinadas líneas de la Región. Puede ser, y ahí coincido con el señor Hernández y parece que usted también lo ha insinuado, de que, a lo mejor, no se pueden defender todas las líneas; puede ser que no se puedan defender, y yo creo que hay que ser serios y hay que perder ese sentido romántico que tiene el Ferrocarril: el ciudadano de no sé qué pueblo que dice: "¡Huy, a partir de mañana ya no pasa el ferrocarril cerca de mi casa para que le vea como tira para adelante!" Yo creo que ese sentido romántico hay que perderlo, porque, en definitiva, ese romanticismo cuesta mucho

dinero a los españoles; pero sí que hay que tener muy claro la defensa de las líneas de las que seamos conscientes que implican una integración regional y una posibilidad de desarrollo económico de la Región, que, repito, que, evidentemente, al día de hoy, y yo creo que en un noventa por ciento, si desaparecen todos los kilómetros que parece que van a desaparecer, la Comunidad no se va a resentir, porque es que no monta nadie en esos trenes, no pasa ni una sola mercancía por esas vías, con lo cual desaparece algo que de facto, de facto, ha desaparecido. Lo que sí que me preocupa, y en esa línea es la línea en la que estamos trabajando, es demostrar cómo el Ferrocarril puede ser un elemento básico para el desarrollo regional del futuro y eso —y que..., a lo mejor luego hay que cerrar, porque puede ser que, a lo mejor, esa potencialidad de desarrollo luego, el día de mañana, no la tenga—, pero lo que sí es evidente que una decisión de cierre en estos momentos es una decisión irreversible. Piensen ustedes que cerrar una línea es dismantelar estaciones, en la práctica se levantará la vía, con lo cual cualquier solución, y tenemos ejemplos en este país de cierre de líneas, al cabo de dos años, prácticamente la hace irreversible, por la enorme inversión que habría que realizar para acondicionarla a los tiempos..., a como estaba de su origen. Entonces, el problema, que está..., está en pararlo. Por supuesto, no se puede exigir en estos momentos al Estado que invierta mucho dinero en estas líneas. Es evidente que la situación económica del país no permite que se destinen ingentes cantidades a solucionar este problema, pero sí —porque los datos económicos que se aportan al propio contrato-programa dicen que no es un elemento económico distorsionante para el futuro de RENFE ni para..., ni para el equilibrio de los propios Presupuestos Generales del Estado— el mantener estas líneas, en tanto se tenga la seguridad de que no sirven para nada, cosa que, en estos momentos, no queda como muy claro que cerrar esas líneas, no pueda implicar que el día de mañana intentemos tirarnos de las orejas y no lleguemos. Entonces, en esa línea coincido, en general, con los planteamientos de ambos Procuradores y en esa línea estamos; o sea, que no hay y, desde luego, me ofrezco claramente a que sea la propia Comisión quien coordine estos contactos que nosotros hemos iniciado, porque el tiempo apremia. Es decir, el treinta de junio va a llegar inexorable, y los estudios económicos realizados por los "consulting" tienen que estar terminados el treinta de mayo, con lo cual no se puede parar ni un día en resolver este problema.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias. Señor González Marcos.

EL SEÑOR GONZALEZ MARCOS: Señor Presidente, señor Consejero, señores Procuradores. En primer lugar, agradecer al Consejero su presencia aquí que, como ya ha quedado claro, fue o ha sido por iniciativa propia, aunque, naturalmente, yo también tengo que lamentar el retraso que es, yo creo, que ajeno a la voluntad de todos los aquí presentes y más bien por las circunstancias.

En segundo lugar, bueno, pues, congratularme, una vez más, de que en este tema coincidamos todos los Grupos Parlamentarios aquí reunidos. A mí me parece que eso es muy positivo, aunque, naturalmente, coincidiendo todos en el fondo, si que hay matizaciones, como veremos después, importantes; porque a lo mejor no coincidimos tanto en los "por qué" se ha llegado a esta situación. Y decirle al señor Hernández que agradezco su intervención y decirle que, indudablemente, usted también va a notar el cambio de un Gobierno socialista. Espere un poco; nos quedan todavía casi tres años de gestión y, además, tengo la sospecha de que usted se va a regocijar y se va a confortar con el cambio de Gobierno socialista, porque, naturalmente, todo cambio significa que unos se van a sentir más contentos y otros no tanto, pero es lógico y natural. Y también decirle que sus palabras, no tenga usted la menor duda, van a llegar al Gobierno Central, van a llegar al Gobierno Central, y sus inquietudes por la Región tenga la completa seguridad de que van a llegar.

Al señor Marcos Oteruelo, bueno, le tengo que decir que, efectivamente, coincido totalmente en el fondo de la cuestión y para eso estamos y, desde luego, sí que agradecemos y aceptamos la colaboración del Grupo Popular. Sin embargo, veo demasiadas suspicacias en su intervención. Yo creo que en este caso la colaboración la aceptamos; ustedes la ofrecen, y es posible, porque se da la circunstancia de que pensamos todos igual. Otras veces la colaboración ha sido como contrapartida a que cambiemos nuestro programa de Gobierno, cosa que, ¡claro!, naturalmente, no estamos dispuestos a aceptar; pero, en este caso que no hay nada que cambiar, porque estamos todos de acuerdo, tenga la completa seguridad de que agradecemos y aceptamos su colaboración y la de su Grupo y a ver si es verdad que, entre todos, podemos conseguir que el problema que hoy nos reúne aquí, quede solucionado de forma aceptable para los intereses de Castilla y León. Pero, ¡mire usted!, cargar la culpa de la situación en la que nos encontra-

mos a que la RENFE es una empresa pública, pues yo le diría que no tanto y, además, se da la circunstancia de que la RENFE no sólo es una empresa pública, sino, si las informaciones que tengo son reales, es, además, una empresa pública con intereses privados; es decir, en RENFE hay intereses privados que hacen negocio y obtienen beneficios de sus negocios, mientras que la red estatal, que es empresa pública y, por lo tanto, responsabilidad del Estado, no obtiene más que pérdidas; pero, naturalmente, no nos puede usted achacar a nosotros, que llevamos un año de gobierno, el que esta situación sea así; no es nuestra culpa, aunque, naturalmente, tenemos la responsabilidad de intentar que la situación mejore y que la situación sea más satisfactoria para todos.

Sin embargo, lo que sí quiero ya es, entrando en el fondo de la cuestión, ver cómo de todas las líneas que en el mapa nacional se proponen como altamente deficitarias y para su cierre, se da la circunstancia de que en esta Región, la nuestra, hay tres que tienen escasa justificación, de acuerdo con los criterios que la propia RENFE expone; es decir, por ejemplo, uno: a mayor recorrido mayor rentabilidad. Pues bien, aquí, en esta Región, se propone cerrar una línea que no sólo es regional, sino interregional y que une el Norte con el Sur de España. Me parece que esa es una contradicción en sí misma y que tenemos que intentar defender a ultranza que siga abierta, así como la de Valladolid-Ariza que es, en sentido horizontal, la única que une el Este y el Oeste de la Región; como también, hay que decirlo fundamentalmente, la de Fuentes de San Esteban-La Fregeneda por su implicación internacional (que la tiene), y yo creo que ahora es mucho más importante, cuando estamos viendo cómo, desde hace meses, los dos Gobiernos, el portugués y el español, se están reuniendo con frecuencia para tratar de los problemas que nos afectan a los dos países, y para llegar a acuerdos que vayan en beneficio de ambos países. Y digo todo esto, porque, fundamentalmente, hay que contemplar el problema no por lo que es en el momento, porque se ha llegado a un nivel de deterioro tal que, efectivamente, son líneas de escasa utilización, sino porque, naturalmente, tenemos que ver el futuro y contemplando el problema con una perspectiva de futuro, naturalmente, tenemos que intentar que estas redes no sólo se mantengan, lo que en sí mismo sería poco decir, sino que se mejoren para que puedan ser utilizadas en condiciones aceptables por los ciudadanos en nuestra Región; porque me parece que vale de poco mantener estas redes en la situación en la que se encuentran, que si hoy desaparecieran no originarían nin-

gún trauma por el trastorno que pudiera causar a los escasos usuarios; naturalmente, sí habría traumas, desde el punto de vista emotivo, desde el punto de vista sentimental y romántico, como ya se ha dicho, etcétera, etcétera. Naturalmente, lo que tenemos que intentar es que se potencie, se mejore la infraestructura, se mejoren los servicios y podamos tener una RENFE competitiva y me parece que en ese aspecto, también, estamos todos de acuerdo.

Bueno, podríamos decir muchas cosas más; en realidad ya se han dicho casi todas. Y agradecer de nuevo al señor Consejero, a los Grupos Parlamentarios, esta disposición a la colaboración y, también, al señor Consejero insistirle en que esa promesa de reunirnos siempre que haya algún tipo de información es aceptable. Late aquí, en el fondo, algo que se ha dicho: si la Comisión..., parece como si estuviera dispuesta a cerrar una Comisión de Trabajo, subcorrelativa al tiempo; es decir, no sé si se ha propuesto que haya una Comisión de Trabajo que se reúna con todas las partes afectadas: mundo del trabajo, Alcaldes o Municipios por los que atraviesan las vías, etcétera, etcétera; bueno, yo..., parece que luego ha quedado ahí como confuso el tema. Yo no tengo, en estos momentos, criterios sobre el asunto; lo que sí quiero dejar claro es que, efectivamente, nosotros, como Parlamento, tenemos una capacidad de maniobra y una capacidad de trabajo que no tiene nada que ver, aunque se coordine perfectamente, con el que el Ejecutivo tiene por su cuenta y que es responsabilidad suya, pero que en este intento de coordinación y de actuar en común, pues, podemos estudiar cualquier tipo de sugerencia concreta. Y nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTÍN): Para matizar lo que el señor González Marcos dice del tema de empresas privadas, es cierto. Hay multitud de empresas que están trabajando actualmente con la RENFE en régimen de concesión y el propio contrato-programa prevé un paulatino rescate de esas concesiones, para que sea la propia RENFE quien haga multitud de servicios que, en estos momentos, determinadas empresas privadas, con pingües beneficios, están haciendo para RENFE.

En cuanto al tema de la Comisión, evidentemente, yo no sé, la propia Comisión puede ser la Comisión, pero sí agradecería, en ese sentido, que los señores Procuradores que, en definitiva, tienen su ubicación en distintas provincias, algunas de ellas muy afectadas por el tema éste,

podieran verter, sobre la propia Consejería, multitud de informaciones que pueden obtener de esos Ayuntamientos, de esas Instituciones. Yo creo que, en estos momentos, ante la complejidad del problema de poder elaborar y estructurar la información, sí se agradecería cualquier información que pueda redundar para ampliar el "tocho" que, en definitiva, nos hemos comprometido a presentar al Ministro antes del treinta de junio. En ese aspecto, yo sí que agradecería a Sus Señorías que revirtieran, que virtieran toda esa información a la Consejería.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Sí; el señor Marcos Oteruelo.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: ¿Puedo decir algo?

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Sí, sí. Aquí se puede decir casi todo.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Bueno, pues, sobre la marcha se han hecho algunas afirmaciones que, bueno, podríamos matizar. Por ejemplo, de que no va a haber traumas. A mí me da la impresión de que tampoco podemos ser tan exagerados; es decir, algunos trenes sí que van con gente y a algunas horas, ¿no?; concretamente la vía de Astorga a Salamanca, en fin, es una vía que no se puede decir "es que ya no monta nadie ahí, ya eso se quita y no se enteran", ¿no? Los señores de La Bañeza, desde luego, no dicen eso. O sea, que el trauma no es sólo psicológico. Por otra parte, yo pienso que (o sea romántico), yo pienso que nuestra sociedad, pues, gracias a Dios, ha evolucionado y, desde luego, no es que haya evolucionado porque haya un Gobierno Socialista ni..., la sociedad ha cambiado por recursos internos de la propia sociedad y sí..., y si el Gobierno fuera de Alianza Popular habría cambiado más, eso seguro. Y como ha cambiado mucho, una de las cosas en que ha cambiado es en..., la pérdida del romanticismo. Yo estoy seguro que no iba a haber manifestaciones por los pueblos, porque ya los señores no iban a ver pasar el tren. Ahora bien, en cambio sí que tienen una mayor sensibilidad para las cuestiones económicas. Entonces, si el ciudadano, lo primero que va a calcular, inmediatamente que sepa que se va a suprimir una vía, lo primero que va a calcular es: repercusión económica, en mi caso concreto. Eso se lo calcula inmediatamente. Y del romanticismo, pues, seguramente se va a olvidar. Entonces, yo creo que no hay que tener miedo al tema romántico, pero sí al tema económico.

Otra cosa es, sobre la marcha también se ha dicho, bueno, pues muy bien, la empresa pública que si es más rentable, no vamos a generalizar sobre eso; en general, por supuesto, es menos rentable, porque todo el mundo sabe que es así; pero, ¿que hay empresas privadas, ahora, trabajando con RENFE? Pues muy bien; no sé..., yo me imagino que habrá dos tipos de empresas colaborando con RENFE, me imagino: unas serán las que presten servicios por concesiones y otras serán, pues, las que prestan..., las que abastecen a RENFE en materiales y cosas. En cuanto a las últimas, las que abastecen a RENFE, la RENFE lo que debe hacer como..., mirar por sus intereses y economizar lo posible, exigir rentabilidad y el menor precio posible y a competir. Tampoco hay por qué suprimirlo. En cuanto a las primeras, ahí sí que me alarma que exista el propósito de ir las subsumiendo en la RENFE, porque se afirma que esas son rentables e, incluso, altamente rentables; pero yo tengo el miedo de que no vayamos a suprimir, no a suprimir, vamos, a hacer públicas unas empresas que son privadas y que son rentables y, a lo mejor, en el momento que las adentremos en la RENFE, empiecen a ser deficitarias. Concretamente, hay líneas de Autocares que tienen concesiones de RENFE que..., la familia que vive de esos autocares o tiene una serie de trabajadores a su disposición, digamos, la empresa..., la empresa tiene unos balances finales de ciertos beneficios, no creo que muchos, presta unos servicios que la gente parece que no protesta mucho de ellos y, a lo mejor, el día en que empiece la RENFE a prestar ella misma esos servicios, a lo mejor, es un capítulo más que añadir a las pérdidas. En fin, sencillamente, quiero recomendar en esto una prudencia superexquisita.

Y en lo demás, queda otro tema: es la Comisión ésta, si se ha hablado. Yo no, no me atrevo en estos momentos, no sé lo que pensarán mis compañeros... Sí. O sea, no me atrevo a sugerir la creación de una nueva Comisión, porque me parece..., participo de esa teoría de que "si quieres que fracase una cosa, nombra una Comisión"; entonces, como ya estamos de Comisiones, pues, un poco hasta el gorro, pues, vamos a dejarnos de Comisiones nuevas, pienso yo particularmente, no sé mis compañeros, no he hablado con ellos de este tema y no sé lo que pensarán. Yo creo que ésta es una Comisión que no es muy numerosa, que, además, tiene los avales del pueblo y podemos nosotros seguir el hilo de los temas.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias. Señor Hernández.

EL SEÑOR HERNANDEZ HERNANDEZ: Señor Presidente. Yo nada más quiero intervenir en razón de las intervenciones que ha habido después de la mía y para decirle al señor Portavoz del Grupo Popular que, o bien yo no me he expresado bien, o bien él no me ha entendido, porque, concretamente, la Propuesta que yo estoy elevando a esta Comisión no tiene, en absoluto, nada que ver con la que, en su día, aprobó el Pleno y que, si mal no recuerdo, se refería a instar a la Junta para que la Junta... etcétera, etcétera, etcétera. En este caso, la Propuesta habla de que el Gobierno..., instar o hacer llegar al Gobierno Central la inquietud de esta Comisión, porque los informes, los datos y las consideraciones que la Junta Autónoma les haga llegar, sean los que realmente cuenten a la hora de tomar decisiones. El tratar de superponer una propuesta con la otra, a mí me parece que no puede ser más que el fruto de mi mala expresión, o de la falta de entendimiento por parte del Procurador que representa al Grupo Popular.

Por otra parte, cuando hablaba el señor Marcos Oteruelo de, concretamente, la frase que ha utilizado era la de "utilizar los posicionamientos de los Ayuntamientos, utilizar las manifestaciones de los Ayuntamientos y de las Entidades...", etcétera, etcétera. A mí me parece que..., que no es éste el camino; que esto es, quizá, yo me atrevería a decir que poco serio por nuestra parte el desprestigiar otras Administraciones. Hay que tener en cuenta que las Administraciones Locales tienen una entidad propia y que no podemos nosotros utilizar; lo que sí que podemos hacer es trabajar todos juntos y yo creo que el último punto en esta cadena de colaboración, tiene que ser, sin duda, el último punto y, además, el punto ejecutor, la Junta de Castilla y León.

Por otra parte, nada más, como curiosidad, decir que yo, desde luego, no entiendo estas consideraciones acerca de la maldad de las empresas públicas. A mí me parece que lo que hace falta, precisamente, es la seriedad y, además, el que esas empresas públicas funcionen de forma que, como antes ha dicho el Portavoz del Grupo Socialista, la parasitación, por aquellos que sí que tienen, realmente, beneficios, vaya siendo cada día mejor..., menor, perdón. En este sentido, yo me complazco en que el programa esté en este sentido, el programa que nos explicaba antes el señor Consejero.

Y para finalizar, yo, nada más, decirle al Portavoz del Grupo Socialista que, bueno, que yo en esa esperanza estoy, como supongo que todos los ciudadanos españoles estamos en esa esperanza

de que, realmente, la cosa vaya cambiando, porque, realmente, como decíamos, como estamos viendo, las cosas están muy mal y en nuestra Región, bueno, pues, la situación no cambia y la situación si en algo cambia, está siendo generalmente, para sanear, para tratar de que vaya a mejor; pero siempre a costa de los sacrificios, precisamente, de aquellos a los que les es más difícil aportar sus sacrificios. Por eso es por lo que decía yo antes que el Gobierno de la Nación, el Gobierno Socialista de la Nación en este momento yo entiendo que debería tener en cuenta, a la hora de los saneamientos, lo que hemos dicho antes. El que tratar de sanear la Hacienda Pública a base de evitar una serie de gastos que, sin embargo, tienen una contrapartida, a lo mejor, social importante, como decía el señor Consejero, quizá, a lo mejor, no en abril del año ochenta y cuatro, pero que su desmantelamiento puede llevar a que esa importancia social se haga patente dentro de un año, dentro de dos, cuando otras Regiones estén despegando hacia donde nosotros no podemos, me parece, bueno, muy poco (entre comillas) "socialista", me parece seguir como estábamos. En este sentido, cuando usted me dice que voy a notar, pues, yo lo único que le digo es que ¡ojalá que así sea! Muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Antes de que intervenga el señor González Marcos y yo, precisamente, abusando de mi situación en esta Mesa, pero como se está hablando tanto del cambio, que me parece muy bien, quiero recordarles aquel chiste del parálitico que se va a estrellar en su rueda..., en su coche de ruedas, ¿no?, y dice: "Virgen de Lourdes, que me quedo..., que me quede como estoy". Entonces, me parece muy bien: el cambio siempre que sea a mejor. Y hecho este inciso, el señor González Marcos.

EL SEÑOR GONZALEZ MARCOS: Yo decía antes que, efectivamente, el cambio cada uno puede interpretarlo a su manera y que hay a quien, el mismo hecho cambiante, puede gustarle más o puede gustarle menos; hay distintas interpretaciones del cambio. De acuerdo, señor Hernández, de acuerdo. Lo que sí quiero decirle es una cosa: que hay ahí una situación, como consecuencia de multitud de años de malas gestiones, que usted, que usted es consciente de que no se puede cambiar de la noche a la mañana, aunque tenemos que ir cambiándolas para mejorarlas, teniendo en cuenta toda esa realidad socio-económica del contexto del territorio y del país y, en lo que a nosotros se refiere, de Castilla y León. Estamos completamente de acuer-

do. Lo que pasa es que usted se dará cuenta de que los problemas son grandes y que se necesita tiempo para irlos ordenando, y más para que los resultados se vayan notando.

Señor Marcos Oteruelo, por si hubo alguna..., no sé si me expliqué mal o me ha entendido usted mal, y dentro de toda la cordialidad del mundo y de este ambiente distendido, yo no quise decir que, efectivamente, la RENFE era una empresa pública donde hay, donde hay intereses privados, y digo que hay empresas que transcurren por la infraestructura viaria de RENFE, que son privadas y que sí obtienen buenos beneficios a costa de unos contratos leoninos con RENFE; naturalmente que parece que RENFE nunca ha tenido intención de tener beneficios y ha permitido, con unos contratos, que otros los tengan fácilmente. Nada más, nada más era que eso; y lo que sí quiero decirles es una cosa: Mire usted, en el tema de Transporte, concretamente en el tema RENFE, si queremos atender a esos criterios no sólo económicos, sino fundamentalmente socio-económicos cada día tengo más claro que es muy difícil que una empresa privada pueda abordarlos, porque es lógico: la inversión privada busca una rentabilidad económica y donde no la encuentra rehúye la inversión; por eso que el Estado tiene que responsabilizarse, a través de una empresa pública, de aquellos sectores empresariales donde esa rentabilidad no está tan clara y tan inmediata. Yo me temo que si el tema que estamos tratando en lugar de tratarse de una empresa pública se tratara de una empresa privada, lo tendríamos que tratar con mucha más amargura, porque no se le podía obligar a una iniciativa privada a que invirtiera, a que invirtiera en una red que es altamente deficitaria. Eso está claro. ¿Qué quiere decir esto? Vamos a intentar por todos los medios —y en este tema, repito, estamos juntos— sanear la situación. Vamos a intentar que el funcionamiento de las empresas públicas mejore, porque, hasta ahora, dudamos mucho de que haya funcionado adecuadamente; y vamos a conseguir que de aquí al año noventa y dos, si la situación no va a estar arreglada del todo, haya mejorado, porque ustedes nos lo van a agradecer. Se encontrarán, cuando lleguen al Gobierno (esperemos que sea tarde), con una situación que les va a permitir gobernar con política de guante blanco, porque nosotros habremos hecho, afortunadamente para el país, el trabajo negativo que tiene su costo social y que ¡fijese usted lo que nos está pasando! estamos tomando decisiones que todo el país es consciente de que son inevitables y que hay que tomarlas y, sin embargo, ante la opinión pública aparecen cri-

terios, tanto a nuestra izquierda como a nuestra derecha, combatiendo esas decisiones. No obstante, no obstante, en conversaciones privadas, todo el mundo nos dice que eso es inevitable, que hay que hacerlo; me estoy refiriendo, por poner un ejemplo, al tema de la reconversión industrial. Con este tema y con tantos otros, conseguiremos que ustedes encuentren una situación económica mucho más saneada que les permita gobernar con mucha más serenidad de lo que estamos haciendo nosotros.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Yo ya me contentaría con encontrar en el ochenta y seis, Dios quiera, la situación que vosotros os habéis encontrado...

EL SEÑOR GONZALEZ MARCOS: Gracias.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: ...porque por el camino que vamos...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Señor Marcos, señor Marcos. Vamos a volver al tema que nos ha reunido y, terminado el turno de Portavoces, había solicitado la palabra el señor Caballero Montoya.

EL SEÑOR CABALLERO MONTOYA: Sí, muchas gracias. Yo creo que el disentir también puede ser positivo en muchas ocasiones. A mí me toca hoy "bailar con la más fea"; porque en realidad, yo es que no veo más que desacuerdos entre las cosas que hemos estado tratando hoy, aquí, por la mañana. Lógicamente, yo no estoy de acuerdo con la determinación del Consejo de Ministros del ocho de febrero; va a ser muy difícil hacer que eso se vuelva atrás y desde ahí, empiece a considerar que, efectivamente, tenemos muy feo el tema que estamos tratando, para poderlo llevar a los términos en los que nosotros queríamos verlo, aunque, parece ser que es posible, que se han guiado del viejo refrán de que "muerto el perro se acabó la rabia", y, levantando esas líneas, se acabó el problema de las líneas, ¿no? Incluso para el señor Boixados Malé, Director General de la RENFE, a lo mejor, el camino más fácil, en la carga que le han echado encima de las espaldas, es el de desmontar las líneas, con lo cual esas líneas dejan de darle quebraderos de cabeza. Me parece muy bien. Pero, desde nuestro punto de vista de castellano-leoneses, tenemos que recordar algo que es fundamental y es que cuando se ha hablado de infraestructura, desde el mismo momento en que se constituyó la Autonomía Castellano-Leonesa, cuando se ha hablado de infraestructura

viaria, en seguida hemos visto que la proyección radial de nuestras carreteras y de nuestros ferrocarriles originaba un desbarajuste de enlaces dentro de nuestro territorio y clamaba, inmediatamente, por una consideración de que necesitábamos establecer enlaces horizontales, trazados sobre el plano de la Región. Uno de estos enlaces horizontales —es el único enlace fundamental horizontal que tenemos en la Región—, es el de la famosa y debatida línea de Ariza; esta línea, claro, pues, ocupa un lugar de preferencia y enlaza dos Regiones que, efectivamente, se van a quedar muy mal, muy mal unidas en cuanto este ferrocarril desaparezca, si es que Dios no lo remedia. Y digo esto, porque no estoy tampoco de acuerdo con el señor Consejero cuando decía: "Es que estos Ferrocarriles desaparecen porque no se monta nadie en ellos." No se monta nadie en ellos por el nivel de desatención de estos Ferrocarriles, y yo puedo contar una anécdota de la que soy casi protagonista; es un sucedido de hace diez años, posiblemente, lo que también cuenta para poder escribir la historia de los Ferrocarriles o de alguno de los tramos de los Ferrocarriles, cuando una empresa de transportes de Valladolid solicitaba de la RENFE el envío de trenes completos de mercancías de Barcelona a Valladolid; le daban un plazo de tres días y le metían las mercancías en Miranda de Ebro, para bajárselas luego hasta Venta de Baños donde debería ir a recogerlas, porque desde Venta de Baños a Valladolid no podían traérselas tampoco; pero lo fundamental es que el costo se elevaba extraordinariamente por el excesivo kilometraje de que unas mercancías que venían de..., desde Barcelona deberían ir a Miranda de Ebro para venir luego a Valladolid. En el mismo orden de cosas, abunda el hecho de que, cuando nosotros mismos nos trasladamos a Barcelona, huelga decir si es por Ferrocarril, que en el Ferrocarril de Ariza no hay quien se suba, porque está abandonado, lamentablemente abandonado desde hace diez años; el material móvil, las instalaciones, el tendido, el tendido férreo, en fin; y cuando vamos por carretera nos pasa tres cuartos de lo mismo: si hoy queremos ir a Barcelona con una cierta seguridad y con alguna comodidad en automóvil, tenemos que irnos, también, hasta Miranda de Ebro a buscar unas autopistas, que están trazadas con mucho carifio para otras Regiones que no son, precisamente, la Castellano-Leonesa.

El problema para mí, exclusivamente como hombre de empresa que abunda en que el Estado como administrador o como empresario es un desastre, y ahora le daré una explicación al señor Hernández que disiente de esta teoría;

pues, el problema radica en que estas explotaciones a nivel de explotación industrial, a nivel negocio, han estado abandonadas, han dejado de ser rentables por abulia, por abandono, por ignorancia o por desconocimiento de sus elementos rectores y es posible que si en esas instalaciones se hubieran hecho algunas inversiones, infinitamente más pequeñas que las que se han hecho en otras Regiones para dotarlas de buenas autopistas, el Ferrocarril de Valladolid-Ariza podía estar hoy en unas condiciones que impedirían tener que estar hablando de su desmantelamiento.

Y en cuanto a lo de la empresa pública, pues, le debo al señor Hernández, sin acritud como se dice ahora, sin acritud, que, claro, él, posiblemente, como no se dedica al mundo de la empresa, que es a lo que yo me dedico, creo que es médico y, posiblemente, está metido en el tinglado de la Seguridad Social, pues, él no ve más que esa empresa pública y, claro, es muy difícil, dentro de la Seguridad Social, ver qué es lo que pasa allí y cómo responde aquello como empresa. Los que lo vemos desde fuera podemos decirle a usted y garantizarle a usted que, sin esa ruina, posiblemente, nos estuvieran cantando otros gallos muy distintos en la economía de este país en este momento. Y si en vez de ser una empresa pública estuviera compuesta por un complejo de empresas privadas, posiblemente la circunstancia sería muy distinta en cuanto a servicios, en cuanto a costos y en cuanto a eficacia. Nada más. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Bueno, aunque no sea exactamente, como se dijo ya en el Pleno de las Cortes, por alusiones, pero damos al señor Hernández la palabra.

EL SEÑOR HERNANDEZ HERNANDEZ: Yo voy a ser brevísimo, porque me parece que, ante todo, debemos ser serios y atenernos siempre a los temas que estamos tratando. Pero vamos, que..., como parece que la implicación de este tema está por la vía, de que estamos hablando de la empresa pública, no de la Seguridad Social, yo nada más hacerle, también, dos precisiones al querido compañero Procurador, y es que sí, efectivamente, yo estoy en la Seguridad Social, diría que a mucha honra y diría también que por desgracia, y lo que le voy a decir es que, precisamente, de mi experiencia en la Seguridad Social como una empresa, una vasta empresa, la empresa más importante que hay en este país. Tengo que decirle que por eso, precisamente, he llegado a estos convencimientos

que tengo, porque yo creo que la Seguridad Social no funciona mal porque sea una empresa pública, sino que funciona mal porque la gestión que se hace dentro de esa Seguridad Social es una gestión nefasta; porque existe una parasitación que es absolutamente, bueno, yo diría que impermisible, porque los mayores..., porque se están haciendo, mire usted, concretamente en provincias como la mía, se está permitiendo que mientras existen camas en la Residencia Sanitaria, que es parte de esa empresa pública y que, teóricamente, esas camas no le costarían más que un determinado dinero a la Seguridad Social, se estén contratando con otras empresas privadas que están costando mucho más dinero que podía costar, porque la misma A. T. S. y el mismo médico trabajan para cuatro que trabajan para catorce. No voy a entrar en el tema porque, desde luego, sería salirme del que estamos. Pero lo que sí le quiero decir a usted es que mi conocimiento de la empresa es, precisamente, por ahí, por la Seguridad Social y mi convencimiento de que la empresa pública bien llevada, con seriedad, controlada y no haciendo que los médicos entren a las doce cuando tienen puesto a las nueve, sino a las nueve si es las nueve la hora de entrada, bueno, y no parasitándose por personas que sí que tienen beneficios, yo estoy convencido, y tiene usted que permitirme que tenga mis propios convencimientos, de que, en ese caso, la empresa pública es siempre, quizá —no quizá, siempre— más rentable y, desde luego, más rentable socio-económicamente que la empresa privada. Es una anécdota.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muy bien. Pues, después de este epílogo, más propio de la Comisión de Sanidad que de la de Transportes, no nos queda sino agradecer a todos su presencia. Y los señores Portavoces que se aserquen a la Mesa para ver cómo se enfoca el tema de la Propuesta de Resolución presentada por el señor Hernández y, finalmente, hay solicitada, por parte, a todas las Consejerías creo, una comparecencia o una Comisión para tratar el tema del Presupuesto concreto de cada Consejería. Me parece que está solicitando a la Mesa de las Cortes en esos términos. Entonces, también sería conveniente, ya que no es fácil que coincidamos todos habitualmente, que pensáramos qué fecha nos podría venir bien, le podría venir bien al Consejero y a todos nosotros, para reunirnos para esta ocasión. Lo mismo digo a los señores Portavoces: que se pongan de acuerdo con los miembros de sus Grupos y..., para ver si hoy mismo podemos determinar qué fecha es la más conveniente para esta próxima reunión.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Si me permite...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Sí, sí.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Yo, encantado, ¿no? Pero, lo que pasa es que desconozco en estos momentos que se haya tomado una decisión firme al respecto. Yo creo que ha habido alguna propuesta...

(... no audible).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): De acuerdo. Entonces, se pospone hasta que se haya tomado ese acuerdo. Los señores Portavoces pueden acercarse, por favor.

Por acuerdo de los Portavoces de los distintos Grupos, la Propuesta del señor Hernández no va a ser admitida como Resolución, por unanimidad, de esta Comisión, puesto que uno de los Grupos, concretamente el Grupo Popular, no acepta la redacción y el sentido de la misma Proposición. Nada más, muchas gracias.

(Se levanta la sesión a las catorce horas.)