



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 1984

I LEGISLATURA

Nº 51

COMISION DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

Presidente: Don Juan Carlos Elorza Guinea

Sesión celebrada el Miércoles, día 24 de Octubre de 1984, en Fuensaldaña

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

S U M A R I O

	Págs.		Págs.
Se inició la sesión a las once horas veinte minutos.	1.782	Comisión sobre la reestructuración de su Consejería, referente a la inclusión de Comercio.	1.793
Intervención del Excmo. Sr. Consejero de Transportes, Turismo y Comercio, Sr. Lorenzo Martín, informando a la Comisión sobre la situación de los Ferrocarriles Regionales.	1.782	El Sr. Presidente establece un turno de intervenciones para los Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	1.795
Se interrumpe la sesión a causa de una avería en el suministro de energía eléctrica en la Sala.	1.786	En turno de Portavoces, intervienen los Procuradores Sres. Alonso Rodríguez (Grupo Mixto), Marcos Oteruelo (Grupo Popular) y González Marcos (Grupo Socialista).	1.795
Continuación de la intervención del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transportes, Turismo y Comercio.	1.786	Contestación del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transportes, Turismo y Comercio, para responder a las cuestiones planteadas por los Portavoces de los Grupos Parlamentarios de la Comisión.	1.798
Intervención del Presidente, Sr. Elorza Guinea.	1.787	El Sr. Presidente agradece la presencia del Sr. Consejero de Transportes, Turismo y Comercio y de los Sres. Procuradores, y levanta la sesión.	1.800
Intervención del Procurador Sr. González Marcos para una cuestión de orden	1.788	Se levantó la sesión a las catorce horas treinta minutos.	1.800
El Sr. Presidente da lectura al segundo punto del Orden del Día.	1.792		
Intervención del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transportes, Turismo y Comercio, para informar a la			

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

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Por esta Comisión, fue solicitada su presencia en la misma al señor Consejero, con anterioridad a la noticia del Pleno de Cortes del día treinta y uno, de alguna manera se solapan un poco las dos reuniones, porque en ambas se trata, en gran parte, del mismo tema que es la situación de los transportes o del levantamiento de las vías férreas en nuestra Región; y, por otra parte, el Portavoz del Grupo Popular había, me había solicitado por escrito hacía tiempo, a raíz de la reestructuración de la Junta, la comparecencia del señor Consejero para explicarnos la nueva estructuración, valga la redundancia, de la Consejería al incorporar a la misma una parte importante de, como es la de Comercio. Entonces, yo creo que la reunión no va a ser demasiado larga, puesto que, por una parte, el señor Consejero dice, con razón, que existiendo un Pleno casi de inmediato, pues, no se va a extender demasiado, y, por otra parte, algunos de los miembros de la Comisión también me han manifestado que no van a intervenir demasiado, o con demasiadas preguntas, puesto que sería duplicar una actuación que está prevista también para el día treinta y uno. De todas maneras el señor Consejero nos va a informar, porque es bueno que sepamos, realmente, al menos, en esta Comisión cuál ha sido el tratamiento que, por parte de la Consejería, se ha dado los, pormenorizadamente, las gestiones que se hayan realizado y las expectativas que en este momento hay, sobre la situación de los Ferrocarriles en nuestra Región. Tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMERCIO (SEÑOR LORENZO MARTIN): Gracias señor Presidente. Buenos días, señoras y señores Procuradores. Yo quisiera, antes de empezar, hacerles una matización personal referente a diversos comentarios que he oído del tratamiento que, por parte mía o por parte de mi Consejería, ha habido con respecto a las Cortes, en el sentido de que si ha habido informaciones antes a la prensa que a la propia Comisión, o al propio Pleno que, lógicamente, situaría a la Comisión en una situación desfavorable de que se tuviera que enterar por los periódicos de algo que a todos nos ha preocupado sobradamente en estos últimos meses.

Yo quiero matizar y desmentir ese tema, por la siguiente razón: cuando diez días o quince días antes de la decisión del Consejo de Ministros tuve una entrevista, tanto yo como mi equipo, con el Ministro y su equipo al respecto, en definitiva, era una entrevista de carácter formal pero no decisoria, porque no me canso de repetir que la última palabra la tenía siempre el Consejo de Ministros, como así fue; ¿qué ocurre? que tanto yo como otros Consejeros afectados por el tema en su Comunidad, fundamental-

mente Andalucía y Extremadura, sacamos no sólo la impresión, sino la buena voluntad del Ministerio de intentar defender, ante Consejo de Ministros, que la solución que se ha dado definitiva, y que ustedes ya conocen tanto a través de la Prensa como por el debate último en el Pleno, era postergada un año, por decirlo de alguna forma, y luego aquí traigo documentos, postergada un año con respecto a lo que ha sido, no la decisión en sí, la decisión era la misma, la cuestión era un retraso en el tiempo considerable por lo menos de cara a lo que pretendíamos que era tener como mucho más tiempo para poder negociar con RENFE; y, lógicamente, yo me planteé el tema, cuando salí de la entrevista con el Ministro, y me pareció como poco consecuente informar a las Cortes, a través de esta Comisión, de una entrevista que no era decisoria, porque lo único decisorio que había, en definitiva, era el Consejo de Ministros. No ha habido ninguna intención por mi parte de suplantar la prepotencia que esta Comisión y esta Cámara tiene con respecto al resto de los ciudadanos de la Región a la hora de conocer mis gestiones, y por ello me gustaría que si alguna persona, algún miembro de esta Comisión se ha visto postergado que lo desee, porque no ha sido mi voluntad ni realmente, como decía anteriormente, ha sido así.

A la hora de poder entrar en el tema, me planteaba esta mañana qué tipo de esquema podíamos realizar de cara a una mayor efectividad; el hecho de tener que repasar los estudios que Sus Señorías conocen, y que sirvieron de base para la propuesta que la Junta elevó al Gobierno de la Nación el mes de Julio, y que, en parte, se recogieron en los, todo ello se recogió en un informe del Ministerio, me parece que quizá sería abundar sobre algo que Sus Señorías conocen perfectamente, porque tuvieron tiempo, lo recibieron en los primeros días del mes de Agosto, finales del mes de Julio, y salvo que hubiera alguna matización, alguna explicación puntual sobre el mismo, considero que no es necesario abundar en el tema. Sí que creo que sería conveniente ahondar un poco en la filosofía que primó en la Consejería a la hora de plantear el problema. Cuando nosotros nos hemos encontrado con una decisión del Consejo de Ministros en el mes de Febrero de cierre de líneas, de cierre de líneas y levantamiento, porque no me canso de repetir que la decisión que había, y la voy a leer textualmente, era una decisión de levantamiento de las líneas; obviamente, nosotros nos tenemos que plantear en dar argumentos, diríamos, de tipo económico, de tipo de política de transportes, que fueran lo suficientemente convincentes que no hicieran irreversible, o que modificara sustancialmente una decisión que ya estaba previamente tomada, obviamente sólo se podía demostrar el mismo haciendo un análisis de la, línea por línea, tanto de la situación actual como de las posibilidades de futuro en una proyección económica de lo que puede ser España a medio plazo, y haciendo un especial hincapié, como Sus Señorías conocen, en el estudio a cuál puede ser

la potencialidad de esas líneas de cara a la entrada tanto de España como de Portugal en el Mercado Común Europeo.

Les decía a Sus Señorías que la decisión del Consejo de Ministros era de cierre, y concretando línea por línea, para ir entrando en el tema, decía: la recomendación es de los estudios, —ya no sólo del contrato-programa, sino de los propios estudios—, del Ministerio de Transportes a través del Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones: línea Palazuelo-Astorga, las recomendaciones que hacía el Instituto era: mantenimiento del tramo Palazuelo-Plasencia, que debe ser diez o doce kilómetros, para servicio de viajeros; cierre del resto de los servicios y mantenimiento del tramo Palazuelo-Salamanca para servicio de RENFE, sin obligaciones de servicio público, como encaminamiento alternativo al paso por Madrid; luego daban las alternativas de sustitución vía carretera de diversos servicios.

En la línea Valladolid-Ariza las recomendaciones eran: cierre y levante de las instalaciones; nuevo encaminamiento del TER; mantenimiento del apartadero de la carretera, el de FASA-RENAULT, para cumplir las funciones que cumple en este momento; lógicamente el apartadero de la carrera es, prácticamente, Valladolid, pero la decisión o la recomendación de los estudios del Ministerio era cierre y levante, levante de instalaciones que es, en definitiva, el desmantelamiento tanto de la infraestructura como de toda, de anejo de infraestructuración.

En la línea Caminreal-Ciudad Dosante se proponía el cierre total de la línea y levante de las instalaciones, y luego apuntaba las soluciones de sustitución. Y en el Burgos-Ciudad Dosante proponía el mantenimiento al ramal del polígono de Villalón-quejar, sin obligaciones de servicio público, dentro del casco urbano de Burgos, y cierre y levante del resto de las instalaciones.

La línea Fuente de San Esteban-La Fregeneda proponían los estudios del Ministerio cierre total de la línea y conversión del puente Internacional Ferroviario en puente por carretera.

En Villafranca del Bierzo-Toral de los Vados, mantenimiento y explotación de los servicios ferroviarios en régimen comercial, tal y como está ocurriendo. Y en la línea Quintanilla-Barruelo, mantenimiento de la línea, supresión de servicio de viajeros y gestión de servicio de mercancías ferroviarias en régimen comercial.

O sea, que, concretando, lo que estaban proponiendo los estudios del Ministerio era el levantamiento de las instalaciones; eso sí que de alguna forma, y ante la gravedad del problema, y ante la dificultad que, obviamente, iba a tener el dar unas, un giro de ciento ochenta grados a una decisión ya tomada, el planteamiento que realizamos iba encaminado a lo que debía ser eso, de acuerdo con una política de transportes de la propia Comunidad y de lo que podría ser la política de transportes del Estado. Y de alguna forma nos ha alegrado que las re-

comendaciones que hacíamos en los estudios coinciden en su filosofía con el informe que la llamada Comisión para el Estudio de los Ferrocarriles Españoles, que es una Comisión creada por el Consejo de Ministros, y que entregó sus estudios casualmente días antes de la decisión del Consejo de Ministros sobre cierre de instalaciones, coincidía esa filosofía con ésta, con la filosofía que impregna este informe. Yo creo, con el permiso del señor Presidente, que sería bueno que leyera a Sus Señorías, —el informe es enormemente extenso—, algunos apartados que coinciden plenamente con la filosofía o, no sé si casualmente o por lo menos hace pensar que, de nosotros, que vemos el futuro del ferrocarril desde la Junta de Castilla y León no muy distinto a como se veía por una Comisión de expertos, no política, una Comisión que, en el argot, diríamos, de los empleados ferroviarios, se llama una «Comisión de sabios», es una cosa como muy pomposa.

En este informe a la hora de decir, está dividido en diversos capítulos y ya le digo que es muy extenso; he subrayado algunos de los temas que a Sus Señorías entiendo que les pueden parecer interesantes.

Posición del ferrocarril en el mercado de transportes. Dice el informe: «a partir de las estadísticas de transporte disponibles heterogéneas en sus definiciones y no siempre suficientemente fiables, la participación del ferrocarril en el transporte interurbano resulta ser del ocho coma cinco por cien en viajeros, y el ocho por cien en mercancías. Las cuotas medias de participación en el conjunto de los ferrocarriles europeos se sitúan en torno al diez por ciento en el mercado de viajeros, y sobre el veinticuatro por ciento el de mercancías. La diferencia esencial, en términos de participación en el mercado, se encuentra, pues, en la posición mucho más desfavorable de los ferrocarriles españoles en el transporte de mercancías». Esto es una filosofía que coincide exactamente con la filosofía que había llevado los estudios; el futuro del ferrocarril español y, obviamente, el futuro de las líneas que se estaban cuestionando en el contrato-programa es un futuro netamente de transporte de mercancías, no de viajeros, y, si Sus Señorías recuerdan, prácticamente en todas las líneas de nuestra Comunidad, la Consejería, la Junta había, de alguna forma estaba apoyando el trasvase del transporte de viajeros a la carretera, por ver que no era competitivo con esta carretera. Obviamente, el informe de la Comisión de expertos dice claramente que el auténtico papel que tiene que jugar el ferrocarril, comparado, evidentemente, con unas magnitudes homogéneas dentro de lo que es nuestra Europa próxima, en lo que es el Mercado Común Europeo, es fundamentalmente una evidente desventaja de la posición del ferrocarril español en el transporte de mercancías, pero no prácticamente en el transporte de viajeros. Decía la Comisión de Expertos: «a estas cuotas de mercado se ha llegado a través de un proceso de progresivo deterioro que se ini-

ció en los años cincuenta y que se prolonga hasta final de la década de los setenta. A partir de mil novecientos ochenta se aprecia una estabilización de este proceso; en viajeros se ha pasado de cuotas del cincuenta y seis por ciento en mil novecientos cincuenta al veintiocho por ciento en mil novecientos sesenta; o sea en diez años se ha dividido justo por dos. Al doce coma cinco por ciento en mil novecientos setenta, hasta el ocho coma cinco por ciento actual. En mercancías los niveles han sido cuarenta por ciento en mil novecientos cincuenta, veintiuno por ciento en mil novecientos sesenta, doce por ciento en mil novecientos setenta y hasta el ocho por ciento actual; incluso en términos de transportes colectivos de viajeros las pérdidas han sido notables, pues se ha pasado de una cuota de setenta y cinco por ciento al treinta por ciento actual, que es prácticamente la mitad de la participación del autobús. Esta pérdida de participación en el mercado no procede de una disminución de los tráficos ferroviarios, pues, en comparación con el año mil novecientos cincuenta el tráfico de viajeros en ferrocarril es en la actualidad más del doble, y el de mercancías es superior en más de un cincuenta por ciento; las causas hay que situarlas en la baja participación del ferrocarril en el importante desarrollo de la movilidad, surgido en nuestro país a raíz de la expansión económica de las últimas décadas. En ese sentido es elocuente señalar que, frente a esos aumentos de la demanda ferroviaria, la demanda global de transporte interurbano de las personas se ha multiplicado por quince desde mil novecientos cincuenta, y la circulación de mercancías se ha sextuplicado.

El transporte por carretera ha sido el principal captador del desarrollo de la demanda global del transporte, asociado a la expansión económica. En el transporte de viajeros el vehículo privado ha absorbido el setenta y siete por ciento de la nueva movilidad, el autobús el dieciséis por ciento, y el ferrocarril y el transporte aéreo el siete por ciento restante, con contribuciones muy similares.

En el tráfico de mercancías la carretera ha absorbido el setenta y tres por ciento de la nueva movilidad, el ferrocarril el cuatro por ciento, el tráfico marítimo el veinte por ciento, y el transporte por oleoducto el tres por ciento restante.

Como consecuencia, el transporte por carretera pasa entre mil novecientos cincuenta y mil novecientos ochenta y dos de participaciones del cuarenta por ciento en el mercado de viajeros y veinticinco por ciento en el de mercancías, ochenta y ocho por ciento y sesenta y ocho por ciento respectivamente, en detrimento, fundamentalmente, de las participaciones del ferrocarril. El fuerte desplazamiento de la demanda de transporte de ferrocarril hacia los otros modos constituye así la clave de todos los problemas de las empresas ferroviarias». Esa es la verdad.

Obviamente, si Sus Señorías relacionan todo lo que dice la «Comisión de Sabios» con el estudio de la Junta coinciden en que la filosofía sigue siendo la misma.

En el apartado de la evaluación global de la situación de los ferrocarriles la Comisión dice: «de todo lo anterior se deduce que la situación económica presente en el ferrocarril en España es grave, y que sus causas son varias y profundas, con lo que cualquier mejora se presenta como una tarea difícil. La Comisión considera que entre las causas de la difícil situación en la que se encuentra hoy el ferrocarril destacan los problemas relacionados con la viabilidad económica de esta tecnología de transporte, en su concepción tradicional y en el marco de las realidades de una economía desarrollada. Como resultado de la insuficiente captación de tráficos, acumulada durante muchos años, el ferrocarril se encuentra en una situación en la que absorbe un volumen de mano de obra y de recursos de capital excepcionalmente grande, en relación a la cuantía de su producción». Habla también, por supuesto, de los fallos en la gestión de los ferrocarriles y dice, y concluye este capítulo diciendo: «A juicio de la Comisión esta situación obliga a considerar los límites del ferrocarril como técnica de transporte, y las ventajas competitivas de otros modos alternativos. Esto no implica la inviabilidad económica del ferrocarril y que el destino irreversible de éste sea su desaparición, pero el transporte ferroviario ha de dejar de verse como el medio universal de transporte, que en algún momento, fue y debe concebirse como una tecnología especializada, complementaria, que sólo, en circunstancias determinadas, puede ser económica y socialmente la más idónea.

Aceptar esto implica que una reducción sustancial de las pérdidas del ferrocarril requerirá, de forma inevitable, un reajuste cuantitativo y cualitativo de su oferta de servicios y la consiguiente reestructuración en su organización productiva».

Ya la Comisión está cuestionando que el ferrocarril tenga que jugar el papel que ha venido jugando hasta la fecha, y que, indudablemente, a lo mejor el propio déficit y la propia no utilización del ferrocarril se deriva de que no tiene que jugar el papel que a lo mejor se estaba pensando dar, con el famoso plan de ferrocarriles excesivamente desarrollista, y que, evidentemente, por lo que, todo esto, comparativamente, con lo que está ocurriendo en Europa, el ferrocarril tiene que tender a especializarse, a especializarse en determinados servicios, y, obviamente, habrá otros servicios donde otros modos de transportes, el de carretera o el aéreo, puedan competir, de cara a lo que el ciudadano necesita, puedan competir con mayores ventajas tanto sociales como económicas.

A la hora de la conclusión, hacer una serie de recomendaciones relativas al marco legal y político, o institucional, la Comisión dice: «por muchas razones que resulta innecesario detallar aquí el Estado se encuentra fuertemente involucrado en el sector del transporte, y la política de transportes ha de responder a la necesidad de definir los principios que han de regir esa intervención del Estado. La Comisión

considera que, por encima de cualesquiera otros objetivos, la misión del Estado consiste en garantizar que la demanda de transporte existente en la Comunidad se satisfaga en condiciones de cantidad, calidad y precio, que optimicen el aprovechamiento de los recursos destinados a estas actividades. La distribución intermodal del transporte no debería responder a imposiciones políticas inspiradas en criterios apriorísticos; en particular, no puede aceptarse la idea de que exista una necesidad social de un determinado modo de transporte. Los recursos económicos absorbidos por el transporte son siempre muy importantes y su mejor aprovechamiento obliga a respetar los principios fundamentales de asignación que dicta la racionalidad económica. La correcta evaluación de los costes económicos y sociales de producción es el primer paso que debe conducir a una formación de precios de venta y una fiscalidad adecuadas, lo que, y a que, con referencias agraviables, se manifiesten las preferencias de los usuarios. La intensidad de la demanda y la rentabilidad explícita o implícita, resultante para los recursos asignados a cada modo de transporte, son las que deben marcar el curso expansivo o recesivo de su desarrollo. Este principio tendrá siempre posibles excepciones, pero perderlo de vista supone un alto riesgo de despilfarro de recursos económicos. La correcta evaluación y asignación de los costes de los distintos modos de transporte está muy condicionada por decisiones de Gobierno, por lo que constituye un aspecto básico de la política de transportes. Ello exige: primero, garantizar que las normas de tipo general, por ejemplo: laboral o fiscal, no introduzcan diferencias de trato injustificadas entre los distintos modos; segundo, asegurar una correcta imputación por la vía de los precios, o por la vía fiscal de los costes, de las infraestructuras cuya provisión asegura el Estado. (Obviamente, aquí se está refiriendo a la carretera); tercero, conseguir la internalización, por los distintos modos de transporte, de sus costes externos: accidentes, congestión, contaminación, etcétera, por la vía fiscal o por la vía, con frecuencia inevitable, de las prohibiciones o las normas imperativas.

Las inversiones públicas en el sector del transporte no deben verse como una rama autónoma de la política de transportes, ya que si en su volumen global pesaran condiciones de variada naturaleza, su distribución intermodal ha de venir dictada por la rentabilidad explícita o implícita de los distintos modos que resulte, de un lado, de las preferencias manifestadas por los usuarios, y, de otro, de los propios principios establecidos por el Gobierno para medir y asignar los costes y beneficios de estos modos.

En la práctica la política de transportes suele estar muy influida por objetivos de redistribución de rentas, que llevan a intervenciones destinadas a garantizar la oferta de servicios no justificados por razones económicas, y al mantenimiento de precios por debajo de los costes. El problema de estos objetivos contrarios a la maximalización de la rentabili-

dad, en cualquiera de sus posibles definiciones del transporte, es no sólo determinar si son adecuados sino también si no existen medios más eficientes de alcanzarlos. La política ferroviaria sólo puede concebirse integrada en la política general de transportes. La Comisión considera muy importante que el ferrocarril deje de considerarse aisladamente, para verse como un modo especializado de transporte alternativo y complementario, respecto a los otros modos, y cuya viabilidad debe evaluarse al igual que la de estos en función de una medición de su rentabilidad que deberá responder a los criterios que el Gobierno fije, con carácter general, para todo el sector del transporte. Pero este mismo razonamiento ha de hacerse extensivo a los otros modos de transporte, cuyo tratamiento aislado y sin tener en cuenta sus interrelaciones con el ferrocarril es no menos criticable. La Comisión estima que el conjunto de competencias relacionadas directamente con el transporte y su infraestructura, que han quedado en el ámbito del poder central, debería unificarse en un sólo departamento ministerial; esa unificación, unida a una aconsejable reducción de competencias ejecutivas, permitiría que la Administración de Transportes pudiera centrarse más en la ordenación de los modos, en la coordinación del sistema y en la política legislativa.

El nuevo reparto de competencias entre la Administración Central y las Comunidades Autónomas supone la adscripción al Estado de la mayor parte de la red ferroviaria, pero también el traspaso a las Comunidades de competencias en materia de transportes que puedan incidir sobre el ferrocarril.

La Comisión entiende que ello obliga a prestar una particular atención a la coordinación entre el Gobierno y las Comunidades Autónomas de sus respectivas políticas de transportes.

Fijación de objetivos por el Gobierno. El Estado ha venido adoptando directamente un importante papel, una importante parte de las decisiones relevantes de la explotación ferroviaria, sea por la vía del mandato legal, sea por la de la autorización administrativa, sea por la simple intervención política. Sin embargo, ese intervencionismo no ha ido acompañado de una definición clara de los objetivos de la política ferroviaria, ni de los criterios de gestión por los que se deben, se deberían haber guiado las empresas ferroviarias. Ello ha propiciado que, en la medida en que el intervencionismo estatal lo permitía, éstas desarrollaran y aplicaran criterios propios no siempre acordes con el interés general o con los intereses a largo plazo de las mismas empresas. La Comisión considera imprescindible superar esa confusa situación; el Gobierno tiene la ineludible responsabilidad de definir los objetivos y criterios de actuación generales de las empresas ferroviarias, asegurando su coherencia interna y su adecuada coordinación con los objetivos del resto de la política de transportes y de la política económica general.

La Comisión entiende que existen razones que aconsejan, al menos en una fase de transición, impo-

ner a la actuación de las empresas ferroviarias dos restricciones cuantitativas globales: una a su capacidad total de gasto, y otra al nivel global de pérdidas; las razones a favor de esta recomendación, son mucho más políticas que económicas, se concretan en la situación excepcionalmente desfavorable en que hoy se encuentran las empresas ferroviarias».

Cuando hablan de reducción de servicios la Comisión dice: «legalmente las empresas ferroviarias no están sujetas a la obligación de prestar ningún volumen determinado de servicios; en principio pueden, pues, reducirlos salvo que se llegue a una suspensión total, que entraría en la categoría de cláusula de líneas que la legislación reserva al Gobierno. La complejidad, publicidad y politización de esta última decisión ha entorpecido extraordinariamente el proceso de sustitución de servicio de transporte ferroviario por otro de transporte por carretera. Por otra parte, la teórica libertad de los ferrocarriles para reducir servicios ha tropezado en la práctica, sobre todo en el transporte de viajeros, con toda clase de presiones que la limitan muy sensiblemente. En el proceso de reducción con suspensión de servicios ha de producirse, una vez probada la necesidad de cambio, de forma gradual, con flexibilidad y con la posibilidad de revisar decisiones que la práctica demuestre erróneas. Las empresas ferroviarias serían, por otra parte, las primeras interesadas en promover el desarrollo de las alternativas de transporte, que deberían facilitar la reducción o suspensión de sus servicios. La Comisión considera justificado que el Gobierno se reserve las decisiones sobre el desmantelamiento físico de instalaciones no utilizadas por las empresas ferroviarias, así como que vigile que la reducción de servicios ferroviarios no se produzca sin una adecuada sustitución por transportes alternativos; pero, con estas salvedades, estima que, en beneficio tanto del Gobierno como de las empresas ferroviarias, la decisión de reducir o suspender servicios debería quedar en manos de éstas, en manos de las empresas ferroviarias». En fin, no quiero seguir avanzando sobre el problema ya de..., interno también. En definitiva, lo que la Comisión dice y que yo creo que es el primer paso para definir cuál es la política de transportes ferroviarios a medio y largo plazo, está pidiendo una especialización del transporte ferroviario, que el transporte ferroviario no es un modo aislado...

(La intervención no se ha registrado por un corte de energía eléctrica en la sala).

En definitiva, la Comisión, decía a Sus Señorías que lo que, resumiendo, lo que está aconsejando, no sólo a este Gobierno, sino a Gobiernos sucesivos, para que de una vez se defina una política de transportes ferroviarios, que no tiene que ser aislada, sino que tiene que estar profundamente interconexiónada con otros modos de transporte; de que la gestión de las empresas ferroviarias debe ser una gestión neta-

mente profesional, ajenos a los poderes políticos; y que la especialización del transporte ferroviario tiene que definirse de una forma muy clara, teniendo en cuenta razones de coste social y económico, y teniendo en cuenta un poco cuál ha sido la evolución del ferrocarril en otros países europeos. Y yo me he permitido hacer, leerles esta parte del informe de la Comisión, porque dicho informe, de alguna forma, corrobora, a posteriori, cuáles habían sido las perspectivas y cuáles habían sido las líneas que había seguido la Consejería a la hora de redactar los estudios. En definitiva, estos estudios, ya en el preámbulo, decimos que pretende ser una evaluación lo más técnica posible, sin hacer consideraciones de tipo político, para poder desmontar, en primer lugar, las previsiones del contrato-programa, y, en segundo lugar, los estudios que el propio Ministerio había realizado a raíz del estudio. Y de alguna forma nos preocupaba; yo creo que es lo que más ha preocupado a Sus Señorías, no la desaparición de determinados servicios, sino el carácter irreversible que pudiera tener la decisión del cierre de líneas y el desmantelamiento de esas líneas. Yo creo que hay que ser consecuentes de que determinados servicios, fundamentalmente de viajeros, con unos índices de ocupación enormemente bajos; podíamos citar trenes con una capacidad de una ocupación diaria de treinta y seis viajeros, con unas velocidades comerciales de no más allá de cuarenta kilómetros hora, y teniendo en estos momentos, y en los que no hubiera, con facilidad de ser sustituidos con otros modos de transportes, fundamentalmente, obviamente, en nuestra Región la carretera, en mejores condiciones, realmente sería de difícil defensa política y social el poder exigir el mantenimiento de esos servicios en las condiciones actuales. Obviamente, el objetivo tendría que ir definido o dirigido al mantenimiento de esas líneas, y yo creo que, en parte, podemos asegurar que se ha conseguido: de una decisión del levantamiento de líneas, hemos pasado a una situación en que, de momento, no se levanta ninguna línea, e, incluso, existen expectativas, yo diría que razonadas, y luego les diré a ustedes por qué, razonables de que dos líneas, en concreto, sigan prestando servicios, los servicios que, en principio, habíamos definido como más importantes para ferrocarriles, que eran los servicios de mercancías.

En el estudio hacíamos una serie de consideraciones de tipo macro-económico, toda vez que los estudios del Ministerio incidían mucho más puntualmente a la situación actual de la Región, a la situación actual del mercado de transportes ferroviarios en estos momentos, y hacíamos una proyección al futuro, de cara a la integración de España y Portugal en el Mercado Común, e incluso veíamos, las enormes alternativas que, en el estudio que Sus Señorías han podido ver, podría tener para la Palazuelo-Astorga y para la línea Valladolid-Ariza la entrada de España y Portugal y, fundamentalmente de Portugal en el Mercado Común, utilizando esos ejes

como ejes alternativos a los que se califica actualmente la red básica; obviamente, la utilización de esos ejes como alternativos a la red básica incidiría de una forma muy sustancial en cuál sería el índice de ocupación, la rentabilidad social y económica de esas líneas. Con todo ello yo diría que la situación actual tiene que ir encaminada, y, de alguna forma, me alegró oír la intervención, el otro día, de Su Señoría, el portavoz del Grupo Popular en el Pleno, me alegró oír la seriedad del planteamiento del tema, dado el problema que se nos presenta en estos momentos a la Junta a la hora de poder negociar con RENFE. El auténtico problema que se nos presenta es ¿qué es lo que vamos a negociar y sobre qué bases y presupuestos vamos a negociar?; qué tipo de servicios vamos a exigir y en qué medida podemos alegar a la empresa ferroviaria que somos absolutamente partidarios de una mayor profesionalización y una separación progresiva de los poderes públicos, en cuanto a la definición de cuál debe ser la política comercial, no así de la política social, de la política comercial de esa empresa; qué es lo que le vamos a solicitar y en qué medida no tenemos todos nosotros una cierta responsabilidad a la hora de exigir que la gestión empresarial de esa empresa sea la correcta; en qué medida nosotros, la Comunidad, en definitiva, el bolsillo de todos los contribuyentes castellano-leoneses y no vamos a caer en la tentación de sufragar determinados servicios, cuando, de alguna forma, hemos demostrado nosotros con, en los papeles y yo creo que la mentalidad del ciudadano lo tiene muy claro, hemos demostrado que la gestión de la empresa es manifiestamente mejorable, manifiestamente mejorable; en qué medida exigir el mantenimiento de determinados servicios, fundamentalmente de mercancías, cuando el trecho que separa ese ocho por ciento de cuota de participación ferroviaria que tiene el ferrocarril en estos momentos en España, comparado con una magnitud, que yo creo que puede ser objetiva, del veinticuatro por ciento de lo que ocurre en Europa, cuando tienen ese trecho todavía tan enorme, en qué medida los poderes públicos, el Estado, en definitiva los ciudadanos, van a sufragar a una empresa pública, pero, en definitiva, una empresa, van a sufragar la mala gestión de esa empresa; ¿en qué medida, no hay que obligar todos a que esa empresa capte determinados tráficos, que en estos momentos se están yendo por la carretera, porque la gestión de la propia empresa ferroviaria es mala? Yo creo que ése es el problema que nos tenemos que plantear en la reunión de la Comisión con RENFE, y salvado la parte en que podamos influir, y yo creo que ahí tenemos que ser todos solidarios, en cuanto a demostrar que el mantenimiento de las líneas sobre las que se nos permite negociar, —luego, si quiere, hablamos de las que no se nos permite negociar, que ese es el problema—, vamos a contribuir a que las cifras que aparecían en el contrato-programa y que así a «vuelo de pluma» implicarían dos mil y pico millones de pesetas, la

Comunidad o cualquier poder público, porque esto, éste problema que yo les planteo le podemos hacer extensivo al resto de las instituciones públicas de la Región, el mismo problema que de alguna forma la Administración Central genera sobre la Comunidad, la Comunidad puede generar sobre Ayuntamientos y Diputaciones, para mantener determinados servicios que si hay que mantenerlos todos nos tenemos que esforzar, pero en qué medida vamos a evaluar que esos servicios son absolutamente imprescindibles, en qué medida vamos a consentir que ocurra lo que ha venido ocurriendo tradicionalmente.

Yo creo que el mayor disgusto para la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, en el cierre de líneas, es, aparte de alguna cuestión sentimental obvia que a cualquier trabajador o empresario le sería doloroso que le cerrasen una parte de su negocio, aparte de esa parte sentimental, yo diría que hay dos problemas: En primer lugar, se les crea un conflicto a la hora de remover, reclasificar y reordenar el personal; eso siempre es delicado y siempre va a conllevar una situación de evidente inestabilidad interna en la empresa. Pero, fundamentalmente, yo diría que existe un interés, una cuestión mucho más egoísta: las líneas de nuestra Comunidad en las que deja de percibir RENFE la subvención, dos mil y pico millones de pesetas, era yo diría que cierto negocio para la RENFE, porque no se gastaban eso, en esos dos mil y pico millones de pesetas; había una parte que, en estos momentos, yo creo que ni RENFE podría definir, una parte que implicaba inversiones de reposición, renovación de infraestructura, renovación de infraestructura que, vamos, creo que es innecesario decir que no se ha hecho, en un momento, desde hace decenas de años en esta Comunidad, como en otras Comunidades, y que, lógicamente, estaban siendo desviadas a otras infraestructuras; eso va a implicar una merma en la capacidad de gestión de la empresa ferroviaria que recibía determinadas subvenciones públicas para invertir en determinadas líneas que no conocía y que invertía en ellas.

Yo diría que a la hora de hacer el planteamiento con RENFE que, ya les adelanto que nosotros nos dirigimos hace unos días, aquí tengo la carta, y que simultáneamente se han cruzado, se ha cruzado la carta de...

(Se produce un corte de luz)

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Una vez arreglada la avería, que debía ser una cosa muy simple, además, vamos a reanudar la Sesión, pero yo quisiera intervenir un momento para, de alguna manera, reproducir el tema, porque el señor Consejero, con su mejor voluntad, y su mejor saber, pues, nos ha estado transmitiendo, leyendo una serie de párrafos de un estudio, efectivamente, de sabios, pero nosotros, que no lo somos tanto y lo que tenemos es que hablar con la gente de la calle, para la que todos estos guarismos son bastante difíciles de entender y los razonamientos filosóficos to-

davía más o que tenemos que transmitir, primero entenderlo nosotros, y transmitir a la gente son una serie de cuestiones mucho más sencillas, que son, sobre todo, el motivo de esta reunión y de esta comparecencia, y que yo, con todo cariño, me permitiría centrárselas al señor Consejero de la siguiente manera: la Consejería y, consiguientemente, la Junta de Castilla y León, que han venido realizando una serie de gestiones para tratar un tema que está en la calle, y está en la calle a nivel de manifestaciones populares, por tanto, es algo que o se siente o se manipula, pero, en cualquiera de los casos, está en la calle, digo, la Consejería ha realizado todas las actuaciones necesarias para solucionar un problema que está ahí, que está en la calle. Segundo, si esas gestiones no han dado el resultado que la gente de la calle pide, —y que no lo han dado es evidente, porque se va a proceder al cierre de unas líneas y, en algunos casos, incluso pudiera ser al desmantelamiento de las mismas—, si no ha dado ese resultado que el pueblo exige ¿a qué se debe? Es decir, que nos digan por qué ¿Se debe a que nuestra pretensión, o la pretensión de la gente que se manifiesta a favor del ferrocarril, es una pretensión absurda?; entonces, que nos digan que es una pretensión absurda. ¿Se debe a que la Junta, la Consejería en este caso, no ha hecho una defensa del todo adecuada, ante los organismos competentes, de nuestra petición; o se debe también a que aquellos organismos, ante los que la Junta y la Consejería han actuado, han hecho oídos sordos a nuestras pretensiones? Ese es el planteamiento que la gente de la calle quiere saber. Y, por último, o, en segundo lugar, todo esto ya supuesto, porque son en muchos casos situaciones irreversibles, ¿qué es lo que va a hacer la Junta ahora, en vista de los resultados obtenidos, qué actuaciones va a realizar?, ¿va a seguir defendiendo algo que tal vez es absurdo, va a tirar la toalla, se va a producir un enfrentamiento? Entonces, yo le rogaría al señor Consejero que sobre estas preguntas tan elementales, pero que son las que la gente de la calle se pregunta porque usted no ignora que con el tema del Santander-Mediterráneo, y como digo puede haber sido manipulado o puede ser simplemente una respuesta popular a una inquietud, ha habido una serie de manifestaciones, sigue habiéndolas, en la prensa de la Región está todo el día el tema, y, entonces, precisamente a nosotros no solamente como Procuradores, sino como Procuradores miembros de la Comisión específica de Transportes se nos pregunta y muchas veces no tenemos respuesta, porque no la conocemos. Muchas gracias.

EL SEÑOR GONZALEZ MARCOS: Para una cuestión de orden. Sí, simplemente, como Portavoz del Grupo Socialista, para salvar las normas de funcionamiento de las Comisiones, lo que sí sería bueno aclarar es que el señor Consejero viene a explicar asuntos de su competencia a esta Comisión; está en su deber de hacerlo y para eso, siguiendo las nor-

más, repito, están los Portavoces de las Comisiones, una vez que ésta, la intervención del Señor Consejero haya terminado; digo, con todo el cariño, y con todo respeto y, simplemente, para velar por el cumplimiento de las normas de funcionamiento interno de la Comisión. Es decir, que yo agradecería que el Consejero terminara la intervención lo antes posible, y que luego los Portavoces hagan las consideraciones que tengan que hacer.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMERCIO (SEÑOR LORENZO MARTIN): Realmente, en esa línea iba enfocado; he querido, de alguna forma, el poder sustentar teóricamente cuál ha sido la línea política de actuación, y ya concretando las preguntas que hace el Presidente, que son las preguntas que me he hecho muchas veces, en el tema de la defensa eficaz que decía el acuerdo de las Cortes, yo creo que eso es, evidentemente, manipulable en cuanto a qué se entiende por eficaz; por eficaz se entiende chillar mucho, el hacer manifestaciones, más o menos espontáneas, sobre el tema, o es tener una absoluta visión de política y de Estado de los problemas, que hagan que las pretensiones de los poderes públicos vayan encaminadas a lo que sea lo mejor para el país. En los estudios iban encaminados a eso, yo creo que, en parte, se ha conseguido el tema, pero, realmente, y eso yo creo que tenemos que ser absolutamente francos, la decisión no dependía en absoluto ni nuestra, ni de RENFE, ni de ninguna otra institución; era una decisión tomada en Febrero por el Consejo de Ministros, pues, la responsabilidad que tiene en el tema, una decisión que, en definitiva, estoy convencido que está hecho con la mejor de las intenciones, para, en primer lugar, adecuar la política...

(No está registrado por causa de avería en el suministro de energía eléctrica).

¿El qué vamos a hacer? Pues, realmente, vamos a hacer lo único que nos permiten hacer: que es gestionar con RENFE que lo que hemos venido luchando en la línea que nos dejan negociar, que es Palazuelo-Astorga y Valladolid-Ariza; —en las otras, evidentemente, no hay posibilidad—, luchar para que RENFE haga una gestión comercial de esas líneas que permita el mantenimiento de las mismas, pero sobre la base de que, yo creo que puede ser que algunos miembros de la Comisión no compartan, de que la línea que hemos seguido de especializar ya el ferrocarril, incluso en la propia Región, de aceptar que la situación de la infraestructura de la Región y las necesidades económicas de la Región no hacen absolutamente viable el mantenimiento de determinados servicios de viajeros, lo que tenemos que luchar es porque el mantenimiento de esa línea se haga en la línea de la propuesta de los estudios, que es el mantenimiento del servicio de mercancías en

una doble vertiente: en primer lugar, mantenimiento de la situación actual con un plan de encaminamientos de RENFE, —que, evidentemente, eso ya es ajeno a nosotros, pero que tenemos que luchar para que sea así—, que el plan de encaminamiento de RENFE haga que esas líneas tengan una mejor explotación; y, por otro lado, denunciando incluso la gestión de RENFE cuando la gestión comercial no sea adecuada y comparable al resto de las empresas de transportes que se mueven en esta Comunidad. Yo creo que por ahí tienen que ir las actuaciones, porque caer en el error, como decía anteriormente, de que, —que podría darse; no sabemos como se va a plantear la reunión, las negociaciones—, de que los dos mil y pico millones de pesetas que teóricamente tienen estas líneas de déficit, lo vaya a sufragar cualquier otra institución sin agotar las posibilidades de mejora de gestión, y sin tener en cuenta que el modo de transporte ferroviario es un modo complementario al resto, puede ser que sea un error absolutamente irreversible. Y yo voy incluso, yo diría, a más: de acuerdo con las previsiones del Contrato-Programa las subvenciones que recibe RENFE del Estado en este primer año, en el primero, segundo y tercer año, se va reduciendo paulatinamente, con lo cual la parte que tenían que cubrir otras instituciones sería el hueco que va dejando la Administración Central, pero teniendo en cuenta que estas instituciones que fueran sufragando ese déficit se hacían responsables subsidiarias de lo que pudiera ocurrir en su día; obviamente, el Estado se deja, la Administración Central se deja de responsabilizar de esas subvenciones con lo cual «in eternum» serían esas instituciones las que tendrían que seguir manteniendo un déficit, cuando todos sabemos que la gestión a lo mejor no era la adecuada. Y bajo un punto de vista de política de transportes lo que tiene que realizar la Consejería, (y en esa línea estamos actuando, si bien es cierto que no podemos cerrar las negociaciones en tanto no se resuelva el tema de la negociación con RENFE), es asegurar que todo, tal y como dice la «Comisión de Expertos», y que yo creo que Sus Señorías coinciden en lo mismo, asegurar que todos los ciudadanos tengan un servicio de transportes adecuado en cantidad y calidad suficiente, con lo cual un caso concreto, que yo creo que es el caso que más llama la atención o que más nos preocupa bajo un punto de vista político: Soria, el ciudadano de Soria con la desaparición del servicio de viajeros en los dos ejes, fundamentalmente en el eje que utilizaban que era Soria-Valladolid, en una situación de carretera manifiestamente mejorable también, y con un servicio de transporte de viajeros, evidentemente, todavía insuficiente, porque existía un complemento de ferrocarril, la gestión que tiene que realizar la Consejería es conseguir que el número, cantidad y calidad de las expediciones de transporte de carretera que se están realizando en estos momentos sea mayor, para que los pocos ciudadanos, cincuenta ciudadanos al día de media, cin-

cuenta ciudadanos al día de media, que estaban utilizando ese ferrocarril tengan compensada con creces, y en mi opinión muy favorablemente, esas necesidades de transporte público que la Comunidad, que el Estado, que los Poderes Públicos, tienen que facilitar. Yo creo que por ahí tienen que ir encaminados los temas; el ferrocarril, y yo creo que eso va a ser una cosa inapelable, el Omnibus que existía de Soria a Valladolid y que traía una media de cincuenta viajeros día, una vez que se traslade a la carretera lo que hay que conseguir, evidentemente, es que exista un servicio de línea regular de transporte por carretera en cantidad y calidad adecuado para que el ciudadano, los pocos ciudadanos que utilizaban ese ferrocarril noten que incluso ha mejorado la prestación que el Estado les estaba haciendo en materia de transportes; creo que por ahí tienen que ir encaminados los temas. Pero nos preocupa fundamentalmente, yo creo que lo he manifestado muchas veces y, luego, de los estudios se deriva ese espíritu, nos preocupa, fundamentalmente, el desarrollo potencial económico que pueda tener nuestra Comunidad, y no podemos dejar eludir que el transporte ferroviario tiene una cierta capacidad de atracción de determinado tipo de inversiones económicas; y por ello nos preocupa mantener esa línea para que, en primer lugar, bajo un punto de vista de costes sociales, el ferrocarril tiene un menor coste social que la carretera para el transporte de mercancías; hablábamos antes de contaminación, de coste de infraestructura de carretera, etcétera, etcétera, etcétera, y, evidentemente, ahí, por ahí tiene que especializarse el ferrocarril. Las grandes cargas, piensen ustedes le pongo un ejemplo clarísimo, el transporte, por ejemplo, de vehículos FASA de Valladolid a Palencia provoca, en estos momentos, un evidente colapso en la Nacional de Valladolid a Palencia, cuando nosotros estamos haciendo gestiones, estamos presionando a RENFE, —no podemos hacer otra cosa, no podemos obligar—, estamos presionando a RENFE para que monte un tren-lanzadera, desde la factoría de Valladolid a la factoría de Palencia, que evite que haya más de las debidas o de las imprescindibles, —imagino que ahora imprescindibles—, relaciones de carretera que hay; y es más, hace muy pocos días, por parte de FASA, se solicitaba el aumento de expediciones, incluso de las características de los vehículos que utiliza la empresa FASA-RENAULT para el transporte de sus vehículos y de sus piezas desde Valladolid a Palencia y solicitaba un aumento en las características de esos vehículos, una, —no sé como le llaman los técnicos—, una plataforma más, etcétera, etcétera, etcétera, que implicaría una evidente mayor saturación de la carretera con un coste social impresionante; (tenemos, no hace falta recordar el accidente que hubo no hace tanto en esa carretera provocado por un camión que, en fin, el hombre no tenía nada de culpa, pero, evidentemente, estaba congestionando aún más esa carretera). Yo creo que por ahí tienen que ir encaminados los esfuerzos de

conseguir que la especialización del transporte ferroviario hacia una especialización del transporte de mercancías; y el transporte de viajeros, en mi opinión, tiene que quedar reservado, prácticamente y exclusivamente, a las cercanías, que tienen una importancia social impresionante, las cercanías de las grandes ciudades y para los largos recorridos. Creo que el ferrocarril no tenemos más que utilizar los parámetros que sé, que tenemos de la Comunidad Económica Europea, el ferrocarril no es competitivo con la carretera en distancias inferiores a trescientos kilómetros y trescientos cincuenta kilómetros; no es competitivo, porque las velocidades y la calidad del servicio que presta la carretera, en estos momentos, para esas distancias es muy superior al ferrocarril, con lo cual el ciudadano, por mucho ferrocarril que le quieras poner, va a ir al que le represente, en primer lugar, económicamente más viable, y luego, bajo un punto de vista de calidad, de horarios de tiempos, etcétera, etcétera, lo va a utilizar inevitablemente, inevitablemente. ¿Cuál va a ser el problema y cuáles, diríamos, en qué medida, en qué medida se puede haber fallado en estas gestiones? Yo diría que si ya hemos acertado ha sido, y con ello no siempre son argumentos, porque lo que vale al final son los resultados, que hemos podido demostrar que la razón la teníamos nosotros, y la razón la teníamos nosotros, porque, desde un principio, ya vimos la insensatez política que suponía el desmantelar unas instalaciones que, evidentemente, en estos momentos no valen gran cantidad, pero que podrían hacer irreversible ese posible desarrollo económico de determinadas comarcas, determinadas comarcas, en aras a una nueva captación de tráfico en el presente y en el futuro. Lo que tenemos que, de alguna forma, trasladar a los ciudadanos es, en primer lugar, la falta de responsabilidad política que puede tener la Comunidad, ya no sólo la Junta, las Cortes, todos los que estamos aquí, en cuanto a la decisión tomada por un órgano superior, que, evidentemente, nos podrá gustar o no, pero que tiene la responsabilidad política para tomar esa decisión: el Consejo de Ministros; y lo que sí tenemos que seguir es en la línea de que en las dos vías férreas que nos permiten negociar conseguir de RENFE una explotación comercial adecuada, y quien sabe si a lo mejor, sobre la base de nuevos servicios, no de los actuales que no estaban solucionando ningún problema, sobre la base de nuevos servicios, y de acuerdo con las previsiones del contrato-programa, podamos establecer algún tipo de convenio de nuevo servicio de viajeros. Obviamente, todo eso está en función de las cifras que se manejen sobre la Mesa. Si a ustedes les dice mañana RENFE que el mantener un servicio de viajeros de Soria a Valladolid, por ejemplo, le piden dos mil millones de pesetas, pues, fácilmente ninguna persona sensata lo aceptaría, porque por nada, por cero pesetas, se puede montar un servicio regular de carretera, cero pesetas con cargo a los poderes públicos, un servicio regular de carretera por lo me-

nos, por lo menos, tan bueno en cuanto a calidad, por lo menos tan bueno en cuanto a calidad. Si para ese servicio se piden cien millones la cosa varía. Yo creo que es donde está el tema: en qué cifras nos vamos a barajar, qué es lo que se va a pedir para mantener determinados servicios: dos mil millones o cien millones, y esos cien millones en qué condiciones de control, de calidad; en qué condiciones de poder, —yo diría—, revocar esos acuerdos, si la calidad que se presta no es la adecuada; en qué medida podemos influir a imponer determinados servicios y determinado número de palabras y tal. Pues, yo creo que en esa duda, en esa disyuntiva estaba, estamos todos. Lo que si que, ya de antemano, les garantizo que las gestiones de la Consejería, a través de la Dirección General de Transportes, van encaminadas a, previendo la desaparición de determinados servicios de viajeros, negociar, hablar, planificar con los transportistas de carretera, para que el día que desapareciese el servicio de viajeros, el ciudadano tuviese sustitivamente mejores servicios. Y concretamente, y si mal no recuerdo, entre Soria y Valladolid, en estos momentos, no existe ningún servicio en línea regular adecuado en cuanto a horario, y yo diría en cuanto a cantidad y calidad de servicio. Obviamente, lo que tenemos que tener previsto es, conforme a la legislación actual de ordenación de transportes mecánicos por carretera, es que el día uno de Enero entre Soria y Valladolid haya unos servicios de calidad, cantidad y calidad de transporte de viajeros que sustituya, y a lo mejor con ventajas, que sustituya al poco servicio que el Omnibus, que el Omnibus ferroviario que hacía ese servicio estaba prestando a los ciudadanos de Soria. Yo creo que por ahí van encaminados los temas. Yo sí que podría asegurar que de cara al ciudadano, al viajero castellano-leonés, el día uno de Enero no sólo no va a notar la desaparición del ferrocarril, sino que incluso podría tener notablemente mejorada la oferta de transporte público por carretera; yo, en ese aspecto, quiero ser absolutamente claro: caso de que la iniciativa privada no afluyera a esa necesidad de la Comunidad, pues, a lo mejor teníamos que hacer actuaciones públicas puntuales, en el sentido de que los ciudadanos de esas comarcas que se les retira el ferrocarril tuvieran sustitivamente un servicio de calidad, en cantidad y calidad. Yo estoy convencido de que, por los sondeos que hemos hecho, la iniciativa privada está enormemente interesada en el tema, y puedo casi asegurar, a dos o tres meses vista, que la obligación que tienen los poderes públicos de ofertar al ciudadano un servicio en cantidad y calidad adecuado mínimo eso se va a cumplir taxativamente, y que ninguno de los ciudadanos, ya estamos analizando que hay determinados pueblos por los que antes pasaba el ferrocarril y que no pasa la carretera que van a quedar descolgados, ya estamos planificando cómo vamos a negociar con la empresa concesionaria que atiende a esos ciudadanos, pero eso son cosas ya puntuales en determinados pueblos; pero

yo estoy absolutamente seguro, absolutamente seguro, y me comprometo ante esta Cámara, de que el día uno de Enero el ciudadano no se va a enterar que ha desaparecido el ferrocarril, el poco ciudadano que utiliza ese ferrocarril. Entonces, lo que sí me preocupa, y eso, creo que he hecho manifestaciones públicas sobradas, me preocupa la desaparición del ferrocarril como posibilidad de futuro y como el mejor medio, con mucho, del transporte de mercancías que se puede utilizar en este caso; la carretera, ni la carretera, ni el transporte aéreo, que son los, obviamente, los transportes que pudieran afectar a esta Comunidad, pueden ofertar, con el menor coste social y económico para la Comunidad, para la colectividad, pueden ofertar servicios similares al ferrocarril, y tenemos que obligar, y tenemos que presionar, y tenemos que demostrar, incluso nos tenemos que enfrentar con la empresa ferroviaria, para que por ahí se especialice, y que para que por ahí tiendan, hagan sus gestiones adecuadas.

Se nos va a quedar descolgado, evidentemente, y ya se lo anunciaba a Sus Señorías en el último Pleno, se nos queda descolgado un ferrocarril que, evidentemente y bajo un punto de vista objetivo, en estos momentos no tiene ninguna defensa, que es el llamado Santander-Mediterráneo, y que ni va a Santander ni va al Mediterráneo, pero el llamado así, el Calatayud-Ciudad Dosante, y se nos queda descolgado, y a mí sí me preocupó; intenté averiguar por qué se nos ha quedado descolgado, por qué no nos han dado opción, en la decisión del Consejo de Ministros, a poder negociar con RENFE o demostrar a RENFE, de una explotación comercial del mismo, y ya les anunciaba a Sus Señorías, en su momento, que la propia culpa de que no haya sido así y sí que se haya conseguido, en parte, que del desmantelamiento y cierre inevitable se haya pasado a una situación, por lo menos, no irreversible de mantenimiento de esas vías férreas, yo creo que la propia culpa, en mi opinión, es la propia. En cuanto analizamos un documento que tenemos, y que nos consta que es fiable, que es fotocopia de la realidad, de un documento del Ministerio que se presentó al Consejo de Ministros sobre la posición del Ministerio, de RENFE, del Ministerio de Defensa, de la Junta de Castilla y León, en fin, de diversas instituciones para que el Consejo de Ministros evaluara su decisión, en todas aparece, obviamente, la posición, una posición teórica del Ministerio sobre cuál es la realidad de esa línea, en contactos económicos y de índices de cobertura, una evaluación de cuáles son los servicios sustitutivos existentes y las posibilidades de mejorarlos, la posición oficial de la Junta, la posición en casi todos, yo creo que en todos aparece la posición del Ministerio de Defensa, la posición de RENFE y luego ya una conclusión.

En el caso de la línea Santander-Mediterráneo, en otros tramos, Calatayud-Burgos y Burgos-Ciudad, aparece que los datos económicos son enormemente bajos, la Junta, dice el caso Calatayud-

Burgos, doscientos cincuenta kilómetros, la Junta de Castilla y León aconseja la sustitución de los servicios ferroviarios de viajeros por otros de carretera, y el mantenimiento de la línea abierta al tráfico, de mercancías, por entender que los tráficos que atiende son eminentemente ferroviarios.

El Ministerio de Defensa estima esta línea como de gran interés, por ser la única línea ferroviaria directa desde Valladolid, Burgos, y Bilbao con el Levante sin pasar por Madrid, bajo un punto de vista de estrategia de defensa; y RENFE no expresa opinión contraria al cierre de la línea, RENFE no expresa opinión contraria; al decir no expresa opinión contraria RENFE es partidaria de cerrar esa línea. El de Burgos-Ciudad, ciento catorce kilómetros, es lo mismo, es prácticamente, prácticamente lo mismo, en cuanto a, incluso dice: la Junta de Castilla y León propone la sustitución del servicio ferroviario de viajeros por carreteras, y el mantenimiento del servicio de mercancías «en espera de la posible y deseable construcción de la salida de Cantabria y Asturias por el Valle del Ebro». Y el Ministerio de Defensa estima ese tramo del conjunto de la línea de gran interés y tal; dice RENFE no expresa opinión contraria al cierre y tal; entonces, a la hora de hacer nosotros una hipótesis de por qué en esta línea se dice que se cierra, a pesar de mantener instalaciones, obviamente tenemos que pensar que ha sido la propia RENFE la que ha deseado cerrar esa línea, y si, de alguna forma, de lo que leíamos anteriormente del informe de la Comisión de Expertos se aconseja que sea la propia empresa ferroviaria quien decida, pues, yo creo que eso, y yo eso así se lo expuse al Ministro, creo que el error de partida es que el Gobierno tiene que cerrar la línea, tiene que ser la empresa ferroviaria la que tendrá que cerrar la línea que no le interese, salvo que se diga que hay que mantenerla por interés público especial, pero el, si RENFE, la propia empresa que tiene que explotar esa línea, manifiesta que no tiene interés que se mantenga esa línea, obviamente, y yo deduzco, que el Consejo de Ministros lo tuvo fácil a la hora de cerrarla: la propia empresa no tiene interés en esa línea, luego no vamos a involucrarnos en obligar a mantener una línea que no va a ser explotada por la RENFE.

Entonces, yo diría, en mi opinión, que las gestiones han sido las adecuadas, y las gestiones han sido las adecuadas, porque nos hemos tenido que dirigir al único órgano competente para dialogar, no competente para tomar decisiones, porque la decisión era del Consejo de Ministros, pero sí competente para dialogar, y ha habido decenas, decenas de reuniones, y las que han trascendido a la opinión pública, porque eran netamente políticas, pues, han trascendido, pero muchas reuniones a nivel técnico. Y yo sí que puedo aquí asegurar que cuando la Junta elevó al Gobierno su propuesta de actuación, los estudios realizados, de alguna forma, se tambaleaba, se tambaleaban, los estudios que había realizado el Ministro, y hemos criticado y en el propio estudio se

dice que la calidad de los estudios del Instituto de Transportes y Comunicaciones no ha estado a la altura de las circunstancias, ante una..., y yo diría que en algún caso concreto ha estado orientado a justificar el cierre, no ha estado orientado a decir vamos a confirmar que las previsiones del Gobierno son ciertas, bajo un punto de vista neutro, sino que en algún caso concreto ha estado orientado al cierre y desmantelamiento, con lo cual, evidentemente, otras Comunidades han hecho sus gestiones, pero yo si tuviera que decir algo, creo que la intervención de la Comunidad de Castilla y León en el tema éste puede haber sido decisivo para una cierta marcha atrás en la decisión del Consejo de Ministros. Todos conocemos, para bien o para mal, en mi opinión para bien, la enorme firmeza del actual Gobierno de la Nación, difícilmente, cuando toma la decisión, es difícil que dé marcha atrás, y menos en un tema tan importante, en mi opinión, creo que eso es una virtud, una virtud, el haber conseguido del Consejo de Ministros que dé cierta marcha atrás en este tema; considero que ha sido una gestión positiva que, por supuesto, no va a ser sólo de la Comunidad, sino que ha habido diversas instituciones y otras Comunidades que han presionado en la misma, en la misma línea.

El futuro del Santander-Mediterráneo que, diríamos, es el más preocupante, yo lo considero absolutamente, absolutamente triste, triste, porque los estudios, el próximo debate del Pleno, que vamos a tener el día treinta y uno, si mal no recuerdo, aportaremos documentación, los estudios que se están realizando en estos momentos por parte de RENFE, a través de su consultora especializada, para la finalización de ese trazado, pues, puede salir positivo, negativo, yo creo que, bajo el punto de vista económico, tendentes a negativos, porque las cifras que se pueden barajar son setenta mil millones de pesetas, pero, de cualquier forma, aún saliendo positivos para su terminación habría que incluirlos en un plan general de ferrocarriles que, si mal no recuerdo, va a estar presentado para Enero o Febrero; pero, de cualquier forma, la ejecución de eso puede ser una labor no de este Gobierno, sino de dos o tres Gobiernos más, para atrás, en el sentido de que previsiones de ese tipo pueden tardarse de diez a quince años en ejecutar, con lo cual el futuro inmediato de esa vía, aparte de no poder entrar ni a negociar, aparte de eso, yo lo veo absolutamente, absolutamente pesimista, pesimista.

Le decía anteriormente que nos habíamos dirigido a RENFE para realizar las conversaciones que prevé el contrato-programa y se han cruzado las cartas, y el propio Presidente de RENFE, señor Boixados, se ha dirigido con fecha dieciocho de Octubre a la Comunidad diciendo, que el acuerdo del Consejo de Ministros del día uno de Octubre, dice: «el citado acuerdo, no obstante, faculta a la Red para negociar con la Comunidad y con otros entes regionales o locales afectados, unas condiciones de explotación y subvenciones que permitan el mantenimiento del

servicio. Con objeto de iniciar rápidamente esa negociación el director de la zona correspondiente se pondrá inmediatamente en contacto con las personas que esa Comunidad designe y tal»; dice, dice: «en una primera fase debe, a nuestro juicio, examinarse conjuntamente el esquema de servicios y las medidas de racionalización a implantar». Dice «permítanme que les signifique la urgencia de estos contactos dado que los posibles convenios deberán estar concluidos en todo su trámite antes del treinta y uno de Diciembre, con lo cual el enfoque que al principio vamos a dar, tenemos previsto dar en esta reunión, es netamente técnico, de aportar, por parte de RENFE, material que a veces no es mucho, porque ya saben ustedes que RENFE no tiene una contabilidad analítica por líneas; sí del conjuntamente de la empresa, pero no por líneas. Yo creo que de alguna forma, por nuestra parte, y en la línea que ya el propio Presidente de RENFE dice, dar los datos más serios que tenemos para intentar la racionalización de la explotación de RENFE en la Comunidad, y luego, a partir de ahí, pues, puede salir cualquier cosa. Yo, sinceramente, no tengo que ocultarles a Sus Señorías la enorme preocupación, la enorme preocupación que me plantea una negociación de este tipo con tan poco tiempo, con tan pocos datos fiables y en unas condiciones, yo diría de cierto chantaje político, en cuanto que si no se llega a un acuerdo ¿qué se puede pensar?, ¿qué tipo de acuerdos hay que realizar?, y en qué medida puede ser aceptable para la Comunidad los acuerdos que RENFE, que, obviamente, y no nos podemos engañar, RENFE va a intentar sacar la mejor tajada posible, eso es, yo creo que es su obligación; y por nuestra parte, lo que tenemos que intentar conseguir es una mejor explotación de esas líneas y el mantenimiento de la línea en explotación comercial, e incluso ver la posibilidad de negociar determinados servicios ferroviarios de viajeros en algunos, en algunas líneas o en algunas condiciones.

No sé; evidentemente, el tema éste es amplio y, evidentemente, me he dejado muchas cosas en el tintero. Doy por hecho que Sus Señorías conocen en profundidad los estudios de la Junta y en cuanto a gestiones que se hayan realizado, entiendo que no ha habido más y que lo que queda pendiente es directamente la gestión con RENFE que sí que, de alguna forma, sí podemos adelantar que existe enorme interés, por parte de RENFE, de poder llegar a un acuerdo lógico en cuanto a la explotación de esas líneas.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Para no interrumpir nuevamente la sesión de..., y para mantener la normativa del Reglamento, el señor Consejero pasa a la exposición del segundo punto del Orden del Día que es sobre la reestructuración de la Consejería, especialmente con el tema de la inclusión de Comercio dentro de la misma.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMERCIO (SEÑOR LORENZO MARTIN): Les van a pasar a todas Sus Señorías, ahora, una fotocopia de lo que tengo yo en la mano en estos momentos, que es, en definitiva, un esquema de cómo queda estructurada la Consejería con las disposiciones legales aprobadas en estos momentos, incluso ya les adelanto, aunque no me puedo comprometer que vaya a ser así, porque no es competencia mía el aprobarlo ahora, lo que va a ser la estructura de la periferia de la Consejería; es una Orden que es borrador, que, evidentemente, no se va a modificar sustancialmente, y que yo estoy, deseo que se apruebe a la mayor brevedad posible por parte de la Junta, si bien ha surgido algún pequeño problema a la hora de redacción.

En definitiva, como Sus Señorías conocen, con la remodelación de la Junta la Dirección General de Comercio, hasta entonces dependiente de la Consejería de Economía, Hacienda y Comercio, se transfirió en sus competencias, en todas sus competencias, funciones y servicios, a la Consejería y, obviamente, ha habido que hacer retoques en cuanto a la, diríamos, organización, ya no sólo interna, sino incluso a las perspectivas de organización en la periferia. No podemos olvidar que la Consejería de, la Dirección General de Comercio tiene un evidente movimiento administrativo, con lo cual, el objetivo, como Sus Señorías conocen, pero que aquí ya viene a mayor abundamiento, el objetivo de la Consejería es rentabilizar los medios humanos y económicos que tiene la Consejería en la periferia, al objeto de unificar determinados servicios; no podemos eludir que las transferencias recibidas de la Administración Central han sido, y por lo que ha ocurrido sistemáticamente en la Administración Central, cada competencia ha sido un mundo aparte, ha sido un status distinto, donde en cada competencia existía un Jefe de Servicio, un Jefe de Unidad, que era el pequeño rey de esa parte. Con la aparición de las Delegaciones Territoriales apareció una figura claramente tecnopolítica o política, como se dice actualmente, que es el Delegado Territorial, que al objeto de rentabilizar las decisiones políticas y al objeto de rentabilizar el funcionamiento administrativo, aparece como el Jefe Supremo y directo de todos los servicios de la periferia, y hemos tendido a hacer desaparecer los Jefes de Unidad como Jefes exclusivos de una determinada competencia. El jefe único de la periferia de la Consejería, en su conjunto, de los Transportes, del Turismo y del Comercio es el Delegado Territorial, con lo cual ha habido que hacer determinados retoques, en mi opinión ciertamente innovadores, en ocasión tradicional en la Administración, en la Periferia, al objeto de no crear parcelas de poder aisladas, sino analizar la Consejería como un todo y, por tanto, las Delegaciones Territoriales como un todo.

Sus Señorías han recibido, en primer lugar, el Decreto 94-1984 sobre estructura de la consejería

de Transportes, Turismo y Comercio, que, en definitiva, es similar al anterior Decreto 79/1984 de la Consejería de Transportes, Turismo y Comunicaciones, añadido a lo de Comercio; lógico. Así, en síntesis, aparece la Consejería con una Secretaría General, la Dirección General de Transportes, la Dirección General de Turismo, la Dirección General de Comercio, el Gabinete de cada Consejería y los Delegados Territoriales. Se definen las funciones del Consejo de Dirección, como el Organismo Supremo de toda la Consejería, en funciones de coordinación y deliberación; las funciones de la Secretaría General y del Secretario General al frente de esa Secretaría; las funciones del Director General de Transportes, del de Turismo, y del de Comercio, y las funciones del Gabinete y de los Delegados Territoriales. En definitiva, es el esquema que ha sido utilizado en todas las Consejerías y que es similar al que teníamos, añadiendo la Dirección General de Comercio.

Posteriormente se sacó la Orden de la Estructura Orgánica de la Consejería en Servicios Centrales, donde aparecen, —y quizá a través del esquema que se les ha presentado, lo puedan tener más fácil—, la Secretaría General con cinco servicios, incluida la Intervención Delegada, el de Asuntos Generales, con secciones de personal de régimen interior; el de Asuntos Económicos, con secciones de presupuestos en gestión económica; Asesoría Jurídica, con las tres secciones de presupuestos, informes y disposiciones generales; un Servicio de Comunicaciones, evidentemente vacante, pero a nivel teórico está en la propia estructura de la Consejería; y la Intervención Delegada, que en este momento está vacante, pero que yo creo que el volumen de la Consejería puede hacer conveniente, para la propia marcha de la..., y agilidad de la Administración, el que se la dote y se la provea en el próximo ejercicio económico.

La Dirección General de Transportes, con servicios de concesiones y autorizaciones y dos secciones; una para viajeros y otra para mercancías; el Servicio de Explotación e Inspección, con las dos secciones de inspección y explotación; y el servicio de Planificación e Infraestructura, con secciones de planificación e infraestructura.

La Dirección General de Turismo, con dos secciones..., con dos servicios: el de promoción e información, y, a su vez, con dos secciones: promoción e información; y el de Empresas y Entidades Turísticas, con tres secciones: empresas, actividades turísticas, e inspección. Yo aquí ya matizo que el enfoque que pretendo darle al tema es aprovechar los servicios de inspección de la Dirección General de Comercio, para unificar un servicio de inspección único en la Consejería para Turismo y Comercio; bien es cierto que para transporte, dada la enorme especialización que requieren esos puestos de trabajo, van a figurar aparte de ese servicio especial, e intentar unificar las inspecciones de Comercio y Turismo, porque, en definitiva, no existe una diferencia práctica a la hora del trabajo del sector.

La Dirección General de Comercio, con los tres servicios: el de demandas, el Servicio de Demandas y Mercados, y dos secciones: las secciones de precios y tarifas, y abastecimientos y comercialización; el Servicio de Ordenación Comercial, con las secciones de estructuras comerciales, equipamientos y comercialización, promoción comercial, y formación, asistencia técnica y estudio; y el Servicio de Ferias y Relaciones con Organismos Comerciales, con las dos secciones de ferias y certámenes, y la sección de relaciones con organismos comerciales. Con ello, evidentemente, ya en la propia orden se dice que los puestos se cubrirán, como pueden leer que en el mismo se derivan, se ocuparán, en lo posible, con personal procedente de la Administración del Estado, Oferta Pública de Empleo, a través de las disposiciones correspondientes, y de la resolución de la Oferta Pública de Empleo; de esta forma se produce un traslado del personal de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma con la correspondiente reducción de gasto que esto implica. Evidentemente, algunos servicios, algunas secciones, van a estar vacantes incluso ante el próximo ejercicio, algunas porque no se las considera en estos momentos todavía conveniente dotarlas, y otras porque, incluso a través de la Oferta Pública de Empleo, no hemos encontrado personal adecuado, ni adecuado ni no adecuado, personal suficiente que viniera a ocupar desde Madrid o desde otras provincias, que vinieran a ocupar esos servicios y esas secciones. En la Orden que tienen ustedes se delimita muy claramente cuál es la competencia de cada uno de los servicios. Y luego nos queda de la estructura periférica, que es, quizá, la parte más compleja, por la innovación que supone en el tema, la estructura periférica de las Delegaciones Territoriales que, como decía a Sus Señorías anteriormente, pretendo, no sé en qué medida lo pueda conseguir de una forma definitiva, pretendo que el Delegado Territorial sea el Jefe administrativo y de todo tipo de las tres competencias, con lo cual implica un enorme esfuerzo, yo diría incluso físico, para el propio Delegado Territorial; piense que en estos momentos mis funcionarios, los funcionarios de la Consejería, están distribuidos en tres y cuatro edificios distintos y dispersos en cada provincia, y, obviamente, la racionalización económica y la racionalización administrativa me está llevando a intentar, incluso, hacer desaparecer determinados edificios y aglutinar todos los funcionarios en uno, o como mucho dos edificios, que permitan, en primer lugar, una racionalización administrativa y una supervisión y control por parte del Delegado Territorial, y, por otro lado, un evidente ahorro y control, ahorro en Capítulo I, incluso, porque determinados funcionarios puedan estar ejerciendo funciones complementarias de diversos servicios, y ahorro, evidentemente, en el Capítulo II: alquileres, calefacción, teléfono, etcétera, etcétera; y luego la gestión política más adecuada por parte del Delegado que, como Jefe Supremo de Servicios, tiene que poder

controlar todo ello. Entonces, como, yo diría, como innovación, es decir, aquí Sus Señorías conocen perfectamente cómo es la Administración Central y lo que ha sido tradicional; incluso en el traspaso de competencias aparecía, por ejemplo, el Jefe Provincial de Transportes, el Jefe Provincial de Turismo, el Jefe de IRESO, el Jefe de no sé qué; aquí, si se da cuenta, en la estructura de la periferia, desaparece todo eso, y desaparece todo eso, porque aparece el Delegado Territorial como Jefe Supremo; luego aparece una Secretaría Técnica que es la que va a llevar todos los asuntos de personal, asuntos económicos, archivos, etcétera, etcétera; dos secciones, diríamos, netamente de transportes, concesiones, autorizaciones, y explotación e inspección, con lo cual desaparece lo que ha sido tradicional en la Administración Central; el Jefe Provincial de Transportes, ya hay, el Jefe Provincial de Transportes a partir de ahora, o a partir de ya, porque en la práctica está ocurriendo, es el Delegado Territorial, independientemente de la especialización en que cada área se puede hacer; el de Turismo, quizá todavía mucho más conocido, la diríamos, la tradición de la Administración Central de lo que se llaman ahora Jefes Provinciales de Turismo, que en su día se llamaban Delegados Provinciales de Turismo; desaparece la figura como tal y aparecen dos secciones: una de Promoción e Información, y otra de Empresas y actividades; lógicamente el Jefe de Turismo, por utilizar el sinónimo al uso anterior, es el del propio Delegado Territorial. Y luego en Comercio hemos dejado una sección, dado el poco número de funcionarios, aunque sí que hay muchas competencias, pero muchas veces competencias más de Servicios Centrales, una sección de Comercio con dos negociados: de Promoción y de Relación Comercial.

Yo creo que, de alguna forma, es una innovación importante a la hora de intentar una perfecta coordinación y mejor aprovechamiento de los recursos humanos y económicos de la Consejería, toda vez que, les pongo un ejemplo: actualmente cuando recibo las transferencias me encuentro con que en Transportes, en Turismo y en Comercio haya una persona, con el nivel que sea, muy disperso, según las dotaciones, que está haciendo las funciones económicas, gestión de los pequeños presupuestos que tengan y tal; con esta nueva estructura de esas tres personas, con una que lo haga para los tres me vale; tema de personal, igual; temas de asesoramiento jurídico, lo mismo; como puede haber un jurídico más preparado que ocupe esa sección, que haga las funciones de asesoramiento jurídico para las tres Delegaciones, con lo cual, además del ahorro de espacio, en función de que se pueda reagrupar, no siempre, pero en muchos casos se puedan reagrupar funcionarios en edificios que están semiocupados, y ahorro del Capítulo II, de alquileres, etcétera, etcétera, estamos consiguiendo un evidente ahorro y especialización de los funcionarios.

Yo estoy absolutamente expectante de cuál

puede ser el resultado de esta nueva reordenación, que, evidentemente, va a chirriar con lo que ha sido la tradición de la Administración, y va a chirriar el engranaje, incluso, de la propia predisposición, a veces, de los funcionarios que, obviamente, como yo creo que como todos nosotros, a veces son reacios o somos reacios a innovaciones que nos hagan sacar de la cotidianidad, (no me sale), del hábito de trabajo de muchos años en cumplir a veces, pero que yo estoy convencido que es absolutamente racional, bajo un punto de vista de planificación de personal y de planificación económica, e incluso del control político de las decisiones; evidentemente, tiene que estar en la figura, que yo sé que algunos grupos aquí presentes, o algún grupo aquí presente, no era partidario, en su momento, del mismo, de potenciación de la figura política del Delegado que, en definitiva, es quien tiene que llevar el control político de las decisiones de la Consejería, que afecten a cada uno de sus ámbitos territoriales, concretamente de la provincia. Con ello, en fin, si quieren hacer alguna, hacerme alguna pregunta al respecto; queda perfectamente definido el espíritu, luego ya por supuesto la programación de las órdenes, y en el organigrama que les hemos hecho para que les resulte más comprensible a Sus Señorías, el espíritu que ha impregnado la decisión política de este Consejero a la hora de reestructurar la periferia.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Según el Reglamento, debíamos interrumpir la sesión por un tiempo mínimo de cuarenta y cinco minutos, pero dado lo avanzado de la hora si los Portavoces de los Grupos están de acuerdo en reducir ese tiempo, pues... ¿Están de acuerdo todos? Pues, entonces, continuamos la sesión sin dicha interrupción, para que los Portavoces puedan formular las preguntas y observaciones a la previa intervención del señor Consejero que, posteriormente, será quien nuevamente intervenga.

Por el Grupo Mixto...

EL SEÑOR ALONSO RODRIGUEZ: Yo, en primer lugar, quiero ser corto, ya que parecía que era la filosofía, al principio de tomar, de empezar esta sesión, de que iba a ser corta para no hacerla duplicar, ya que iba a haber en el ese..., pero tenemos un Consejero de que nos ha explicado, que no la ha hecho corta, aunque en principio decía que iba a ser corta, porque es un Consejero de Turismo y puede ser un buen Consejero de Turismo, porque durante toda la explicación se nos ha estado riendo, con lo cual da una buena imagen exportable; ya que se habla de ir al Mercado Común, lo deberíamos de mandar de embajador, de relaciones públicas.

Yo tenía, antes de empezar esta sesión, una pregunta de que, verdaderamente, el tema ya lo conocía por la prensa, y, bueno, que la prensa nos ha estado informando con información puntual sobre el tema

de, que, como ha dicho en un momento el Presidente de la Comisión, que era lo que el pueblo necesitábamos y además salía a la calle.

Yo quiero creer al Consejero cuando nos dice que bueno, eso le ha desbordado a él, pero que ha estado, que nos quería informar; espero que en las próximas intervenciones, cuando haya un problema que va a ser de la opinión pública, pues, ésta, estas Cámaras o esta Comisión se tenga información de él; no quiero ser más extenso, porque ya digo que quiero creer y voy a dar un voto de confianza al señor Consejero de Transportes, Turismo y Comercio, más de Turismo, porque normalmente sonrío durante toda su intervención, que hace agradable esta presencia aquí.

Lo que sí quisiera conocer, el que nos mandara, por lo menos a este Portavoz, que es la primera vez que concurre a esta Comisión, porque al estar en el Grupo Mixto, pues, me ha tocado jugar el papel de estar en esta Comisión, una fotocopia del «Informe de Sabios»; aunque yo tengo que decir que sólo reconozco como sabio al diccionario; los demás son, pues, apelativos que se ponen unas personas, pero el verdaderamente «sabio» es el Diccionario que, además, vale poco, vale mil duros y siempre está al lado de la mano y nunca protesta aunque le pregunte mucho; eso es lo que me gustaría. También me dijo que esta Comisión, que tendría los informes de la Consejería. Bueno, pues, yo no los tengo, porque es la primera vez que concuro a ellos y me gustaría que me los enviaras, si podía ser. Y por mí, para no hacer más larga esta exposición, porque quiero, desde aquí, desde lo que pueda representar en la Comisión Mixta darle mi voto de confianza para que siga trabajando en la línea de mejorar la Comunidad de Castilla y León, o mejor dicho, para que no haya problemas, el «País de la Cuenca del Duero». Nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias. El Portavoz del Grupo Popular.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Bien, pues, yo no sé si podré ser corto, me parece que no; ni breve, ni excesivamente breve.

En cuanto al prólogo de mi intervención, sobre que no nos había sentado a todo el mundo demasiado bien que los resultados de la conversación de nuestro Consejero con el Ministro Barón, pues, hubiéramos, los hubiéramos conocido por los medios de comunicación, bueno, pues no le doy importancia de ninguna clase; creo que hubiera sido un poco más elegante que hubiéramos tenido primeras noticias nosotros, porque además ni siquiera fueron las primeras las de los periodistas, que ya se sabe que asedian siempre al que tiene actualidad, y es lógico, sino que, pues, informo creo, tengo entendido, pues, a instituciones económicas y sociales de la Región. Bien, no creo que ese sea el problema. En cuanto al

téma que nos ocupa y que nos preocupa, pues, en fin, quiero decir que tengo un problema bastante complicado, un problema difícil de resolver, porque ocurre que tengo, sobre este tema concreto, las ideas perfectamente claras; sin embargo, no dispongo de los resortes lingüísticos ni, en fin, ni de los medios de poder expresar esas ideas, porque no deben ser expresadas las personas.

El problema, desde mi punto de vista, tiene dos aspectos, dos aspectos: uno, que pudiéramos denominar técnico, y, otro, que pudiéramos considerar, o que yo podría considerar, como moral, por decirlo de alguna manera. Y es que no necesariamente coinciden siempre las soluciones ideales y técnicas a los problemas con las soluciones deseadas por una colectividad; y, claro, nosotros, aunque somos Procuradores y representamos al pueblo de Castilla y León, somos personas que pensamos y que conocemos también los problemas con sus datos técnicos, y pudiera ocurrir, pudiera ocurrir que fuera difícil de compaginar el aspecto técnico y el aspecto moral. De cualquier manera, pues, voy a decirles lo que pienso en este momento, o lo que sí, lo que pienso, en este momento, sobre el problema de la supresión de nuestras líneas de ferrocarril, y empiezo por señalar que, en el último Pleno, donde tuvimos ocasión de intervenir con motivo de una interpelación del Grupo Mixto, pues, allí incluso, después de filosofar un poquito también sobre el tema, realmente es casi lo único que podemos hacer, es lo que ha estado haciendo el Consejero durante mucho rato: filosofando desde distintas perspectivas sobre el tema, no podemos, realmente, casi hacer otra cosa, pues bien, después de filosofar sobre el tema, en fin, yo, de alguna manera, dije que, que, bueno, nosotros sí que teníamos allí una fórmula de solución y que, precisamente, no se iba a expresar con detalle en virtud de la rapidez y de las circunstancias momentáneas y que eso necesitaba una reunión monográfica. Pues, tal vez, en la reunión de hoy yo venía predispuesto a más o menos perfilar los puntos de la solución que el Grupo Popular ha pensado sobre el tema, que, por otra parte, ya digo que es una solución elemental, porque es una solución de sentido común y casi impuesta por las circunstancias.

Después de ver lo que ha ocurrido, lo que se ha hablado aquí y conocer ya previamente, que parece ser que en el próximo Pleno se va a hablar del tema, pues, voy a hacer un nuevo aplazamiento para ese día, en virtud de que, de que, no sé, a mí no me gustaría utilizar un tema tan dramático para nuestra Región, porque, indudablemente, sea como sea, y no podremos hacer otra cosa tal vez, pero de hecho vamos a consagrar un nuevo instrumento de marginación regional, ¡qué se la va a hacer!; es decir, que siempre en los planes de mejora nacional resulta que se piden sacrificios a ciertas colectividades, no sé por qué razón la nuestra siempre está entre los llamados a sacrificarse. Pero siendo así el tema, realmente tan serio y dramático, pues, yo por lo menos, y creo que

mi Grupo, pues, piensa esto: no lo hemos querido utilizar como instrumento fuerte de oposición; yo creo que la política regional ofrece campos donde se pueden marcar las diferencias y se pueden, pues, apuntar perspectivas electorales honorablemente, me parece a mí, pero no precisamente en un asunto donde, sencillamente, es triste que tengamos que discutir con un tema de éstos, y además creo que no hay ni siquiera motivo de discusión. Yo pienso que este es un tema que tenemos que sacar adelante; si queremos sacarlo adelante, hay que ir hacia la eficacia y hay que ir a la colaboración, me da la impresión. Naturalmente para colaborar, pues, se exige que las dos partes estén dispuestas a hacer, no sólo una a ofrecerlo sino la otra a recibir. Y, en fin, subrayo esto porque tal vez sorprenda que se suceden los Plenos, y un tema tan acuciante en la Región, el Grupo Popular, con ser indudablemente el más importante de la oposición, que yo sepa no ha planteado, no ha acosado al Gobierno Regional, y lo ha hecho deliberadamente; esto no es que al Grupo Popular se le pasen estos temas. En fin, no somos partidarios de estar acosando constantemente, tratando de poner contra las cuerdas a unos señores que, en este tema concreto, están haciendo, pues, en fin, haciendo cosas y tratando de resolverlo de la mejor manera posible. Entonces, lo que sí procede es, pues, ya olvidar un poco, pienso yo, olvidar todo eso mucho que sabe nuestro Consejero y que ya sabemos todos de este tema, que hemos ya, podíamos escribir un tratado cada uno de ellos, y pensar realmente qué podemos hacer, qué podemos hacer, porque, indudablemente, podemos hacer algo práctico. Yo creo que se trata de lo siguiente: cómo podemos compaginar lo que desde un punto de vista general de este país, desde un punto de vista de rentabilidad, desde un punto de vista, pues, incluso de rentabilidad a largo plazo regional, ya no nacional, las soluciones que demandan estos principios de rentabilidad, eficacia, y solución un poco a largo plazo, y las otras soluciones momentáneas y que nuestro pueblo está demandando, porque nosotros, por mucho convencimiento técnico que tengamos de que acaso los viajeros se alegren el día uno de Enero cuando vean que van más confortables en nuevos autocares, pero es que de hecho nosotros, como representantes del pueblo, lo que no podemos olvidar que instituciones sindicales como Comisiones Obreras, por ejemplo, haya dicho que es un grave error...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Perdón, recuerdo al señor Portavoz que las intervenciones son de diez minutos y le quedan tres minutos.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Bueno, bien.

En fin, no podemos olvidar que las instituciones sindicales, o las entidades sindicales, Comisiones Obreras, por ejemplo, UGT también, y todas las demás

organizaciones sindicales de la Región, están, pues, pidiendo que mantengamos como sea nuestros ferrocarriles como están. Las organizaciones empresariales, que yo sepa, Secretario de la CECAL ha hecho declaraciones públicas sobre el tema, también están exigiendo esto. Las Cámaras de Comercio, también, las manifestaciones populares también. Pues, yo pienso que no seríamos buenos políticos si, por un convencimiento personal de que la solución técnica no coincide con la solución moral, pues, desoyéramos las demandas de nuestra población; entonces, creo que estamos obligados a atender esas demandas de alguna manera. Entonces, en la situación en la que se ha quedado ahora la solución, desde mi punto de vista, tendría que ser, vamos, la solución tampoco voy a dar, a decir la solución definitiva y por puntos, sino los principios generales de actuación. Tendría que ser un acuerdo de las fuerzas políticas representativas de nuestra Región, que puede ser y que debiera ser a través de las instituciones típicamente representativas como son las Cortes; es decir, un consenso en una palabra. Y, entonces, dialogando, obtener unos puntos básicos que constituyeran una alternativa posible en este momento; esa alternativa tendría que ser elaborada por los Grupos verdaderamente representativos; una vez elaborada, entonces, encontrar un interlocutor válido, que a lo mejor es posible que no tengamos que resignarnos a que sea la pura RENFE, yo no sé, pero una Administración no creo que pueda ser tan dura a la, tan insensible a ciertos problemas sociales, como para no poder flexibilizar un poco esas decisiones. Entonces, una vez que tengamos la alternativa básica pactada buscar el interlocutor válido, que podría ser la Administración, y dialogar para ver qué se puede mantener y cómo se puede mantener, qué se puede reformar, qué tramos se pueden adaptar, qué servicios se pueden establecer; y de esa, digamos, de ese diálogo, que tal vez como punto de partida habría que introducir un aplazamiento, en el sentido de acortar o de alargar los plazos establecidos momentáneamente, es decir, plazo que ha dado para que podamos dialogar; nosotros tenemos ahora un plazo breve para dialogar con un señor que es la RENFE; entonces, yo trato, primero, conseguir alargar ese plazo de diálogo, mantener un «statu quo» que nos permita dialogar, y, segundo, a ver si pudiera ser la Administración con quien tendríamos que dialogar. Y con unos principios básicos, yo pienso que habría cosas que se podrían conseguir en orden al mantenimiento, porque, claro, el hecho de conseguir, de considerar un éxito que no se levanten las vías es muy poco...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Ruego al señor Procurador, Portavoz del Grupo Popular, que vaya terminando.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Yo considero, bueno, yo es que tenía un poco de idea de la proporción y, ...pues, y ayer, creo que hubo...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Perdóneme que insista, no es cuestión de la proporción, sino del Reglamento.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Bien, pues, voy a terminar, entonces, formulando lo que yo creo que se debe formular en este momento: primero, o sea, puntos a realizar: primero, no utilizar, desde mi punto de vista por lo menos ya más los Plenos de las Cortes para un tema tan, tan, verdaderamente triste; no ejercitamos en el acoso en un tema tan delicado. Segundo, pactar de verdad, sobre la Mesa, las fuerzas políticas una solución concreta. Tercero, llevar la alternativa formulada a la Administración. Y cuarto, después de haber hecho esto, haber hecho esta última gestión, con lo conseguido presentárselo al pueblo de Castilla y León, como lo posible en este momento, y sencillamente así; no creo que se pueda hacer otra cosa.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias. El señor Consejero quiere intervenir o prefiere esperar al final. Señor Portavoz del Grupo Socialista.

EL SEÑOR GONZALEZ MARCOS: Señor Presidente, señoras y señores Procuradores. En nombre del Grupo Socialista, e intentando ser lo más concreto y conciso posible, sin filosofar, aunque comprendo que en este caso pueda haber la frustración que se da en todo castellano-leonés ante la incapacidad de tratar no sólo este problema, también otros muchos, pero fundamentalmente éste, donde hay aspectos naturalmente emotivos, morales, sentimentales, esa frustración que supone no tener la competencia y la posibilidad y el poder para poder solucionar los problemas; es decir, esta cámara está, de alguna manera, condenada a tener que entrar, con demasiada frecuencia, en muchos temas que no son de su competencia, tampoco del Gobierno de la Región, y eso, de alguna manera, produce o puede producir una frustración. Pero no quiero correr el riesgo de repetir los argumentos que ya dimos en el pasado Pleno, los argumentos que pueden darse en el próximo Pleno, y estoy de acuerdo con la oferta final que hace el señor Oteruelo en nombre del Grupo Popular. Me parece que eso es importante, eso es importante, y es importante que un tema tan delicado como éste se deje de utilizar políticamente, porque lo que hace es enfrentarnos a unos contra otros en algo que tenemos que intentar estar unidos, al margen de los resultados que podamos conseguir, porque a veces la realidad se muestra tozuda y eso es grave.

Yo, en ánimo medio jocosos, con el respeto que me merece el señor Portavoz, reconozco que hoy he venido, fundamentalmente a este Pleno, esperando que la promesa del anterior se vea cumplida en ésta. Y no me siento frustrado y, entonces, el «leit motiv» me visita, aquí naturalmente no está, pero no im-

porta, pero no importa, porque yo creo que sí es bueno el diálogo, sí es bueno, y que aquellas personas a las que corresponda se reúnan e intenten buscar fórmulas de entendimiento y fórmulas de acuerdo, teniendo en cuenta, repito, que como la realidad es tozuda, lo que tenemos que intentar es plantearlas desde unos planteamientos que puedan ser aceptables por aquéllos que tienen la responsabilidad o la posibilidad de solucionar el problema; y me parece que el señor Consejero ha dicho el planteamiento que entendemos que es más aceptable, es decir, nosotros tenemos la obligación de asegurar a los ciudadanos castellano-leoneses el mejor medio de transporte posible a la altura del siglo en que vivimos, y ese mejor medio de transporte posible, a lo mejor o a veces, no tiene por qué ser necesariamente el ferrocarril, si se dan «equis» circunstancias que dicen que ese ferrocarril no es el mejor medio de transporte posible. Entonces, contemplando como hipótesis esa posibilidad, me parece que tiene que estar ese ánimo en esa Comisión que pueda crearse, si se crea, de todos, para negociar o llegar a determinados acuerdos, porque, en definitiva, a los ciudadanos es eso lo que les importa; un medio de transporte que les satisfaga sus necesidades; y yo sí que estoy de acuerdo en aquellas líneas que conozco más por vivir más próximo a ellas, que el hecho de que se cierren en este momento, y en este momento, no ocasiona ningún trastorno a ningún ciudadano, porque, me estoy fijando concretamente en una que no se utilizaba. Naturalmente, sí queda ese rescoldo de la frustración que supone tener que cerrar cualquier cosa que ha tenido su historia y que está implicada en la historia de los ciudadanos de las zonas y de Castilla y León, y, naturalmente, eso sí es frustrante; pero esa frustración no nos debe de llevar a seguir manteniendo museos para la historia que no tengan ninguna utilización práctica.

Agradecer, para terminar, al Portavoz del Grupo Popular su propuesta de tratar el tema sin utilización política y entre castellano-leoneses. También agradecer la disposición del representante del Grupo Mixto, y agradecer, por último, la presencia, una vez más, del Consejero de Transportes, Comunicaciones..., Turismo y Comercio en ésta...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias. Tiene la palabra el señor Consejero para responder a las intervenciones anteriores.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMERCIO (SEÑOR LORENZO MARTIN): Yo, sinceramente, me voy enormemente contento hoy de la Comisión.

Realmente, tenía una enorme preocupación y cuando regresaba de viaje, el decir qué contenido íbamos a dar a la Comisión. Yo creo que nos podemos vanagloriar de que Sus Señorías, todos los Procuradores, pero fundamentalmente Sus Señorías,

han tenido un conocimiento puntual y exhaustivo y, tanto a nivel de Comisión como a nivel particular; con todos, muchos de ustedes, he tenido ocasión de poder dialogar sobre una preocupación que es una preocupación común; y yo por eso me voy enormemente contento de ver la oferta que dice el señor Marcos Oteruelo, en representación del Grupo Popular, de separar un problema, que es objetivo y de todos, separarlo de una utilización política que evidentemente no compete a esta Junta.

Creo que el utilizar contra la Comunidad, como se ha pretendido y se pretende de algunos sectores de la Región, utilizar contra la Junta un tema en el que es ajeno, en el que es absolutamente ajeno en cuanto a la decisión y absolutamente ajeno, incluso, yo diría que en las posibles negociaciones posteriores, porque todo tiene el techo económico muchas veces, y la capacidad de interlocutor para poder negociar determinadas cosas, creo que es una actitud enormemente positiva que denota una evidente, una evidente seriedad, por parte del Grupo Popular, en cuanto a situar el problema en su medida. Yo, ahí, voy a ir un poco más lejos, porque yo, y quizá en mayor medida que Sus Señorías, estoy sometido ante la presión de la prensa, de las «movidas populares» que te encuentras en la Región, que estoy convencido que en un porcentaje de ellas son evidentemente sinceras, evidentemente espontáneas; pero sí que les quiero hacer una reflexión a Sus Señorías de que también, al igual que hago yo, separen el grano de la paja, y separar el grano de la paja implica ver qué intereses hay detrás de determinadas «movidas». Me cuesta trabajo creer que, por ejemplo, los Sindicatos, incluido ahí un Sindicato del que soy afiliado, la Unión General de Trabajadores, cuando analizan el tema de cierre de líneas, sean absolutamente objetivos a la hora de analizar el problema, bajo un punto de vista de política de transportes, o concretamente de política de transportes ferroviarios, y no hay detrás una lógica sana e inevitable connotación de defensa de puestos de trabajo en su empresa. Me cuesta trabajo pensar también cómo determinados sectores económicos, que han tenido la oportunidad de utilizar el ferrocarril para hacer, utilizarlo como servicio para sus propias actividades comerciales, y que no lo han hecho, —lo han hecho de otro modo de transporte, a lo mejor más barato o mejor servidos sin duda alguna—, en este momento levanten la bandera de defensa del ferrocarril, cuando no lo han hecho nunca. Me cuesta trabajo pensar que se pueda achacar, y aquí tengo que echar un guante de ayuda al Gobierno de la Nación, pensar que se puede caer en una absurda responsabilidad de una decisión política, evidentemente tomada y que yo en su día definí como un error político mucho antes que lo definiera nadie, la responsabilidad de este tema cuando es un tema que, siendo absolutamente objetivo, viene de «años ha», cuando no ha habido ninguna Administración ni el régimen anterior, ni incluso ya, a través, desde la promulga-

ción de la Constitución, con Gobiernos que no eran precisamente socialistas, que no hicieron ni inversiones, incluso provocaron una evidente mala situación de la empresa ferroviaria y una mala situación de las empresas públicas. Creo que separar el grano de la paja es absolutamente importante, y luego, aparte de eso, hay una cierta connotación que, como muy bien decía el Portavoz del Grupo Socialista Señor González Marcos, hay una cierta connotación diríamos filosófica o, como diría yo, tierna o..., sentimental, (gracias señor Presidente), sobre lo que representa el ferrocarril. Bien, cuando vemos las películas del «Far West», donde nos encontramos el ferrocarril, vemos que el ferrocarril por donde pasaba, evidentemente, provocaba un desarrollo económico importante, y había una evidente lucha de las ciudades, ideal, para conseguir que el ferrocarril pasara por sus tierras, porque paralelamente se iba provocando un desarrollo económico e industrial importante. Eso ha ocurrido en este país desde la fundación del ferrocarril, pero desde hace años, evidentemente, el ferrocarril no tiene la primacía de ese desarrollo económico; es decir, ahí, cuando vemos pasar el ferrocarril por determinadas ciudades pensamos que ese ferrocarril es el motor, puede ser el motor principal de la actividad económica, cuando la realidad nos dice que Soria, que tiene varias vías férreas, sin embargo, no se ha desarrollado económicamente, con lo cual no se puede achacar a que el ferrocarril sea precisamente ese motor principal; el problema de Soria, por poner un ejemplo, es un problema absolutamente distinto al tema del transporte ferroviario. Creo que hay que enmarcar los problemas donde están y no quitar la gravedad que tiene el tema; yo no quiero poner paños calientes; el tema es absolutamente grave por lo que implica de futuro, no por lo que implica de realidad, y tenemos que ser absolutamente claros, y yo creo que políticamente serios, en primer lugar, en desgajar de la responsabilidad de la Junta un problema que me viene impuesto, con mayor o menor acierto político; y, en segundo lugar, de no azucar, ante personas que no tienen ningún interés en el tema ferroviario, y eso hay que decirlo bien claro, personas e instituciones, y que levantan esta bandera me imagino que con otro sentido, con otra connotación, porque, evidentemente, el tema éste les importa más bien poco, diría yo. Entonces, sobre esa base me parece absolutamente aceptable la propuesta del señor Marcos Oteruelo, aunque sí que tengo que hacer una salvedad bajo, con mi experiencia en estos meses y con la Ley en la mano, con el acuerdo del Consejo de Ministros: la Administración no es en estos momentos no es un interlocutor válido, no es un interlocutor válido porque la Administración ha tomado una decisión que, evidentemente, puede revocar con otra decisión, poco probable, poco probable políticamente, con lo cual el único interlocutor válido en estos momentos es RENFE. Y, en este aspecto, Sus Señorías tendrán puntual información, y yo creo que en su

momento, a lo mejor una vez avanzada la primera fase de negociación que son netamente técnicas y de ver el esquema de qué vamos a negociar y de qué vamos a hablar, que es un problema grave que yo me planteo en este momento: cuando nos sentemos en la Mesa quién empieza a hablar y de qué; es un tema absolutamente preocupante el que esta Comisión, a través de..., la representación del Presidente, o de quien él designe, pueda participar en un problema que nos afecta absolutamente a todos. Entonces, yo creo que separando todos esos temas, recojo con sumo agrado la intervención del señor Marcos Oteruelo sobre la propuesta, siendo escéptico de que se pueda llegar a modificar una decisión política del Consejo de Ministros, competente en la materia, y podamos volver a una situación previa al acuerdo del Consejo de Ministros.

El señor Alonso hablaba del tema, del informe de los sabios y, realmente, a mí me hubiese gustado hoy traer no una fotocopia, porque yo creo que Sus Señorías se merecen el original, pero por problemas ajenos a nosotros no ha llegado, y teníamos previsto que, además..., haber entregado este informe de la Comisión de Expertos, que se lo mandaremos por correo en los próximos días, un documento amplio, más o menos amplio, que yo creo que les puede servir a Sus Señorías para aprender igual que a mí, sobre cuál debe ser la política ferroviaria no sólo de Castilla y León, sino la política ferroviaria del Estado, porque yo creo que es, ese informe va a ser la base de la política de transporte ferroviario durante decenas y decenas de años, independientemente del signo político que rija el País. Y el informe que me pide de la, yo tengo la copia, se envió a cada Grupo Parlamentario en su momento, y fueron precisamente, los primeros informes se remitieron precisamente a la Comisión y a los portavoces de los Grupos Parlamentarios. Sí me preocupa, yo diría que, para terminar, un poco el tema la estructura ideal, me dirijo al Presidente, como se ha..., saben Sus Señorías y hemos hablado anteriormente, la incorporación de la Dirección General de Comercio yo no sé si implicaría, y no sé cual es el mecanismo legal, implicaría la modificación de la propia definición de la Comisión Informativa. Y sí que me ofrezco, si me dan unos días de respiro todavía, porque en el nombramiento del Director General nuevo que se va a producir, previsiblemente en breves días, el poder ofrecerles, el venir a informar a la Comisión de, en primer lugar, de la situación de esa Dirección General, de las competencias asumidas, del programa, que, en definitiva, no es distinto del que había, es el mismo de la proyección, pero, evidentemente, mi compañero, el Consejero de Economía y Hacienda, en su momento, tendría, habrá, tuvo ocasión de informar a la Comisión, pero Sus Señorías, salvo que alguno coincidiera en ambas Comisiones, no han tenido oportunidad de situarse en el problema, con lo cual sí el señor Presidente me da unos días, estaré encantado, y además lo deseo, de poder venir a informar a la Co-

misión sobre las competencias, entregar la documentación adecuada, informar de las realizaciones, informar de la política a seguir, que ya les digo de antemano que en absoluto se ha modificado con respecto a la situación anterior por estar enclavada en otra Consejería. Entonces, sobre esa base me ofrezco, incluso ya de antemano podría insinuar al Presidente algún punto del Orden del Día más: en la otra competencia, que ya parece que se publica en el Boletín Oficial del Estado, de las realizaciones en materia de Turismo, aportando documentación de la promoción, tanto nacional como internacional, que se ha realizado, en estos meses, del mismo, aportando la documentación, que yo creo que va a ser del agrado de Su Señoría; en qué medida, quizá sin el apoyo que yo hubiese deseado por parte de los poderes económicos del Turismo, pero, por lo menos, en una muy buena relación y cordial relación, hemos hecho de nuestra Comunidad, tanto en España como fuera de España, con diversas publicaciones, diversas apariciones e intervenciones del mismo, y para ello quizá venga acompañado del propio Director Gene-

ral de Turismo, para matizar algunas cosas. Con lo cual sí, señor Presidente, no desean nada más, yo les agradezco muy seriamente sus intervenciones, y agradezco también el apoyo, de alguna forma más o menos explícito, de todos los Grupos Parlamentarios, a la hora de ser solidarios ante un problema que hay de la Comunidad y que veo que coinciden básicamente con la posición de la Junta.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias señor Consejero... Es que me informan que, precisamente, el tema que usted sugiere de la reestructuración por la incorporación a esta Consejería de la sección, digamos, de Comercio, está siendo tratado, precisamente, en la Mesa de las Cortes. Entonces, vamos a esperar el informe que se nos remita desde allá.

Sin más, muchas gracias a todos por su asistencia, y hasta una próxima, hasta el próximo Pleno.

(Se levantó la sesión a las catorce horas treinta minutos).