



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 1987

I LEGISLATURA

Núm. 207

COMISION DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

Presidente: Don Juan Carlos Elorza Guinea

Sesión celebrada el día 5 de Marzo de 1987, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DIA:

- 1.— Pregunta con respuesta oral ante la Comisión, P. O. 289-I, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador D. Manuel Fuentes Hernández, relativa a cumplimiento por la Consejería de Transportes, Turismo y Comercio de la Resolución aprobada por el Pleno de las Cortes de Castilla y León de 23 de Noviembre de 1985, publicada en el Boletín Oficial de estas Cortes, número 121, de 25 de Octubre de 1986.
- 2.— Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento, a petición propia y a solicitud del Grupo Parlamentario Popular, para informar sobre asuntos propios de su Consejería y dar cuenta de su gestión.
- 3.— Proposición No de Ley, P. N. L. 51-I, presentada por el Procurador D. Manuel Fuentes Hernández, relativa a iniciación de gestiones para la firma de un Acuerdo de Colaboración de Enseñanzas Especializadas Técnico Turísticas con Empresas Turísticas, publicada en el Boletín Oficial de estas Cortes, número 143, de 25 de Febrero de 1987.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las dieciocho horas	6180		
El Vicepresidente, Sr. Lorenzo Lerma, abre la sesión	6180	El Secretario, Sr. de la Iglesia Gil, da lectura al primer punto del Orden del Día	6180

	Págs.		Págs.
Intervención del Procurador Sr. Fuentes Hernández (Grupo Popular), para formular su pregunta a la Junta de Castilla y León	6180	El Presidente, Sr. Elorza Guinea, abre un turno de preguntas para los Sres. Procuradores miembros de la Comisión	6198
Contestación, por parte de la Junta, del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Fomento	6181	En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Cela Martín (Grupo Popular)	6198
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Fuentes Hernández	6181	Contestación del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Fomento	6199
En turno de dúplica, interviene el Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Fomento	6181	Intervención del Procurador Sr. Cela Martín (Grupo Popular)	6200
El Secretario, Sr. de la Iglesia Gil, da lectura al segundo punto del Orden del Día	6181	Contestación del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Fomento	6200
Intervención del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Fomento, para informar a la Comisión	6181	El Secretario, Sr. de la Iglesia Gil, da lectura al tercer punto del Orden del Día	6201
El Presidente, Sr. Elorza Guinea, suspende la sesión	6189	Intervención del Procurador Sr. Fuentes Hernández (Grupo Popular), para defensa de la Proposición No de Ley presentada por su Grupo	6201
Se suspende la sesión a las dieciocho horas cincuenta y cinco minutos, reanudándose a las diecinueve horas veinticinco minutos	6189	Intervención del Procurador Sr. González Marcos (Grupo Socialista), para proponer una adición a la Proposición No de Ley	6202
El Presidente, Sr. Elorza Guinea, reanuda la sesión, y abre un turno de preguntas para los Portavoces de los Grupos Parlamentarios	6189	Intervención del Procurador Sr. Fuentes Hernández (Grupo Popular)	6202
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Marcos Oteruelo (Grupo Popular)	6189	Intervención del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Fomento	6202
Contestación del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Fomento	6191	El Presidente, Sr. Elorza Guinea, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es aprobada	6202
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Marcos Oteruelo (Grupo Popular)	6196	El Presidente, Sr. Elorza Guinea, levanta la sesión	6202
En turno de dúplica, interviene el Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Fomento	6196	Se levantó la sesión a las veinte horas cuarenta y cinco minutos	6202
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. González Marcos (Grupo Socialista)	6197		
Contestación del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Fomento	6198		

(Se inicia la sesión a las dieciocho horas)

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR LORENZO LERMA): Bueno, buenas tardes. Vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Señor Secretario, lea el primer punto del orden del día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR DE LA IGLESIA GIL): "Uno. Pregunta con respuesta oral ante la Comisión, número trescientos ochenta y nueve-uno, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador don Manuel Fuentes Hernández, relativa a cumplimiento por la Consejería de Transportes, Turismo y Comercio de la resolución aprobada por el Pleno de las Cortes de Castilla y León de veintitrés de noviembre de mil novecientos ochenta y cinco, publicada en el Boletín Oficial de estas Cortes, número ciento veintiuno, de veinticinco de octubre de mil novecientos ochenta y seis.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR LORENZO LERMA): Señor Fuentes, tiene la palabra.

EL SEÑOR FUENTES HERNANDEZ: Gracias, señor Presidente. La pregunta que formulo se basa en los antecedentes siguientes. En el Pleno de las Cortes de Castilla y León fue aprobada una Proposición no de Ley presentada por este Procurador, relativa a catalogación, protección y mejora de las zonas naturales y turísticas para el baño, en sesión extraordinaria celebrada con fecha

veintitrés de noviembre del ochenta y cinco. La resolución aprobada es la siguiente. "Que por la Junta de Castilla y León, en cooperación con entidades locales y provinciales, se proceda a realizar una catalogación de zonas naturales aptas y atractivas para el baño en riberas de ríos, pantanos, lagos, etcétera, que tradicionalmente vengán siendo utilizadas en el verano como atractivo natural y turístico en nuestra Comunidad;

Segundo: que una vez sean definidas en su localización, extensión así como debidamente señalizadas, se efectúe una labor de seguimiento durante el año, para, en la medida de lo posible, tratar de evitar su degradación como consecuencia de los vertidos en los cauces, sobre los que a corto y medio plazo se articulen fórmulas de depuración que traten de evitar definitivamente la contaminación de las aguas en las zonas catalogadas.

Tercero, que igualmente la Junta de Castilla y León, en cooperación con otras instituciones, realice un plan de mejora, limpieza y conservación de los citados lugares que posibilite unas óptimas condiciones higiénico-sanitarias."

El lamentabilísimo verano pasado en estas zonas de baños de la Comunidad —añade el Procurador en su pregunta— puso de manifiesto, entre otras carencias, que ninguna acción seria fue desarrollada por las Consejerías afectadas para tratar de cumplir y afrontar la resolución aprobada por las Cortes con la debida anticipación.

La difusión del estado lamentable de la mayoría de las zonas de baño por todos los medios de comunicación puso de manifiesto la gravedad y urgencia de afrontar este problema por el serio perjuicio que ocasiona a gran número de poblaciones de nuestra Comunidad en todas las provincias, que todos sabemos que durante el verano reciben abundantes personas procedentes de fuera de nuestra Comunidad, y además en muchos casos nacidos en nuestra Comunidad, que desean pasar la temporada de verano en Castilla y León.

La pregunta que yo formulaba y que formulo al señor Consejero que asiste a esta sesión es la siguiente: ¿De qué forma se piensa hacer frente por la Consejería de Transportes, Turismo y Comercio a la resolución aprobada por el Pleno de las Cortes de Castilla y León, a corto plazo y de cara a la nueva temporada, ahora que se tiene tiempo suficiente para planificar acciones adecuadas?

Yo la anterior pregunta que hice sobre esta materia, todas las Consejerías hicieron Portavoz al hoy Consejero de Transporte, Turismo y Comunicaciones, integrada en la Consejería de Fomento, en aquella sesión que celebramos en el año pasado, y yo quise ver en aquellos momentos que se hacía descargar sobre esta Consejería una responsabilidad que en la propia Proposición no de Ley no era esa la intención ni se ponía de manifiesto.

Como consecuencia de eso, he formulado una serie de preguntas individualizadas a las distintas Consejerías y la última en contestar en presencia oral es la que hoy estamos celebrando y este Procurador tiene gran interés en conocer cuál es la opinión del señor Consejero sobre esta materia.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUI-NEA): Tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): ... afecta fundamentalmente a competencias de otros departamentos; fundamentalmente yo diría que, por las peculiares características que hubo durante el año mil novecientos ochenta y cinco en las zonas de baño en Castilla y León, a la Consejería de Bienestar Social. La actuación por parte de esta Consejería, bajo un punto de vista de competencia turística, ha sido promover y seguir las acciones del departamento de Bienestar Social, en aras a conseguir los objetivos de salud pública que en cierto modo reviste el contenido de la Proposición no de Ley y, evidentemente, con el sentido siempre peculiar que le pretendíamos dar de que pudiéramos utilizar los recursos naturales de nuestras zonas de baño, de los pantanos, de los ríos, como elemento promocional turístico. En este sentido, yo creo que durante el año ochenta y seis mejoró notablemente esa gestión por parte de la Comunidad Autónoma. Tengo aquí, que imagino que mi colega de Bienestar Social en su día en la Comisión explicaría (no sé si se ha celebrado la Comisión), las acciones emprendidas sobre el programa de zona de baño para mil novecientos ochenta y seis

y el censo de zonas de baño y piscinas de ese mismo año. Sé que está elaborado el correspondiente a este año mil novecientos ochenta y siete, que en cierto modo, obviamente, buscando la mayor calidad, es más restrictivo ese censo con respecto a años anteriores, al objeto de ir depurando posibles zonas contaminadas. Y en base a todo ello, en base a que... o sea, vamos en una mejoría progresiva, pues la Comunidad Autónoma a través de esta Consejería durante el año mil novecientos ochenta y seis en sus programas de promoción de nuestra Comunidad Autónoma incluyó de un forma yo diría que vehemente, y entiendo que con resultados positivos, el elemento del agua como elemento promocional de primer orden. Recuerdo a Sus Señorías como incluso en las campañas de televisión aparecía de una forma notable el elemento del agua como elemento promocional. Y yo creo que en ese exclusivo ámbito es en el que se tenía que mover la Consejería, que no era otro que seguir y coadyuvar para que de alguna forma nuestras Consejerías tomaran conciencia del tema y elaboraran programas para cumplir la Proposición no de Ley y con eso resuelto, que en definitiva era de su competencia, poder promocionar nuestra Comunidad Autónoma en todas sus vertientes, incluido, evidentemente, el aspecto de lo que pudiera derivarse de zonas turísticas en donde el agua pudiera ser un elemento relevante, en nuestros pantanos, en nuestros ríos, etcétera, etcétera.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUI-NEA): Muchas gracias, señor Consejero. Tiene la palabra el señor Fuentes.

EL SEÑOR FUENTES HERNANDEZ: Gracias, señor Presidente. Muy breve. Mi opinión en base a toda la información que poseo y que he recogido durante este tiempo es que el esfuerzo promocional que probablemente ha hecho esta Consejería tenga que valorarse en su justa medida, pero, realmente, lo grave... lo grave es que, como elemento promocional, después al llegar el verano toda esta promoción se hunde en función de lo que ha sido hasta ahora una verdadera acción, no sé si de guerra, de guerrillas o de singularidad de cada Consejería en los puntos que a ella le ha parecido en cada momento oportuno.

Mi opinión es que la Proposición de Ley en su conjunto no se está articulando como un plan global y que sería absolutamente esencial que en una Mesa sobre esta materia se reunieran las Consejerías afectadas con la Confederación Hidrográfica del Duero y en un plan a medio, a corto y a largo plazo —es decir, yo sé lo que son estas medidas— se establezca una fórmula eficaz para que lo que es un elemento promocional y que yo insisto, de primer orden en Castilla y León y que, bueno, en la medida que uno es inquieto y está interesado en estos asuntos, reconoce que es una medida acertada, por otra parte puede ser un auténtico bumerang, se puede volver en contra si realmente, al llegar la temporada de verano, lo que vemos —y aquí hay multitud de informaciones de todas las provincias— es que, bueno, el estado sanitario

de las mismas se deteriora a niveles gravísimos. Como hay personas aquí que conocen prácticamente todas las provincias, todos esos ya sabemos que muchas, muchas, no todas, por supuesto, porque son gran número ¿no?, es decir, muchas de esas zonas, con labores a veces pequeñas y otras con sensibilidad, se podrían mejorar notablemente.

Insisto que sería necesario articular ese encuentro conjunto y elaborar documentalmente esta... lo que esta Proposición no de Ley trataba de despertar y afrontar. Yo espero que el señor Consejero más directamente afectado en lo que supone un esfuerzo de promoción pudiera ser capaz de articular este encuentro y sensibilizar a las otras Consejerías de manera más fuerte que hasta ahora ha sucedido desde que esta Proposición no de Ley fue aprobada. Muchas gracias. Señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUI-NEA): Gracias, señor Fuentes, señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES: Un poco para, en cierto modo, dar la razón al señor Fuentes; pero en lo que respecta a que se puede volver en contra, evidentemente, una campaña promocional que luego tuviera efectos negativos en función de determinados escándalos, que evidentemente pegan mucho en estos supuestos por contaminación de los ríos. Pero sí que tengo que discrepar sobre las acciones, insuficientes evidentemente, por el deterioro que tiene el medio ambiente en su conjunto y la escasez siempre de presupuestos para estos fines; pero, evidentemente, por parte de las Consejerías de Agricultura y de Obras Públicas, coordinadamente con la Confederación Hidrográfica del Duero, hay un programa que Sus Señorías conocen perfectamente sobre saneamiento de los cauces de los ríos y de las zonas de pantanos y, por parte de la Consejería de Bienestar Social, un programa profundo de control de zona de baño, piscinas, dentro del programa de atención primaria de la salud. Entonces, difícilmente se puede coordinar más, más que ir ejecutando esos programas, cuyo resultado final pues no tiene que ser otro que un adecuado saneamiento de las zonas de baño y no tiene que ser otro que un control exhaustivo, bajo un punto de vista sanitario de las mismas, para que, bajo un punto de vista de promoción turística como un elemento más de las consecuencias de esos objetivos, puedan no volverse en contra de la imagen turística de Castilla y León.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUI-NEA): Muchas gracias, señor Consejero. Señor Secretario, dé lectura al segundo punto del orden del día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR DE LA IGLESIA GIL): Comparecencia del Excelentísimo señor Consejero de Fomento, a petición propia, a solicitud del Grupo Parlamentario Popular, para informar sobre asuntos propios de su Consejería y dar cuenta de su gestión.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUI-NEA): El señor Consejero tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR LORENZO MARTIN): Gracias, señor Presidente, señores Procuradores. Intentando ser breve en esta exposición, si quisiera inicialmente, dado que es la primera comparecencia, si la memoria no me falla, que tengo como Consejero de Fomento, y por tanto asumiendo competencias, distintas, más amplias que las que en su momento tenía y que presenté ante esta Comisión, darles cuenta de algo que conocen a través del Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma, sobre la nueva organización de la Consejería de Fomento.

Esta nueva organización de la Consejería de Fomento, no es otra que la resultante de la fusión de dos Consejerías anteriores y, por tanto, de la necesaria readaptación de las competencias asumidas por la Consejería, intentando buscar la mayor eficacia dentro de buscar la mayor... el mejor aprovechamiento de los recursos humanos y los recursos económicos de la propia Consejería.

En base a ello, la Junta de Castilla y León a propuesta de este Consejero, aprobó con fecha cuatro de diciembre un decreto por el que se estructuraba la Consejería de Fomento y que, en síntesis, de acuerdo con lo que refleja el Boletín Oficial de la Comunidad número ciento cuarenta y uno, de nueve de diciembre del ochenta y seis, está estructurada en los siguientes Organos: Secretaría General; Dirección General de Industria y Energía; Dirección General de Promoción Industrial, Comercio y Trabajo; Dirección General de Transportes; Dirección General de Turismo; Gabinete de la Consejería y las Delegaciones Territoriales.

Posteriormente, por orden de la Consejería de fecha treinta de diciembre del ochenta y seis... perdón, por orden de la Consejería de fecha de dieciocho de diciembre del ochenta y seis, se desarrolló esta estructura orgánica a nivel de servicios centrales, dividiendo a su vez los órganos de la Consejería en los distintos Servicios: La Secretaría General, dividido y organizado en un Servicio de Asuntos Generales, un Servicio de Asuntos Económicos, la Asesoría Jurídica y la Intervención Delegada.

La Dirección General de Industria y Energía en: Servicio de Industria, Servicio de Minas, Servicio de Política Energética e Investigación Minera y el Servicio de Energía. Y la Dirección General de Promoción Industrial, Comercio y Trabajo en los Servicios de Promoción Industrial; Servicio de Financiación de Empresas; Servicio de Promoción y Ordenación Comercial; Servicio de Regulación de Comercio y Política de Precios y Servicio de Trabajo.

La Dirección General de Transportes no se modifica en la estructura que tenía cuando dependía de la Consejería de Transportes, Turismo y Comercio y queda dividido en: Servicio de Explotación e Inspección; Servi-

cio de Concesiones y Autorizaciones, y Servicio de Planificación e Infraestructura.

La Dirección General de Turismo tampoco modifica su estructura antigua y queda por tanto dividido en Servicio de Promoción e Información y en Servicio de Empresas y Actividades Turísticas.

Con fecha treinta de diciembre del ochenta y seis se publicó también, se firmó una nueva Orden, que apareció publicada en el Boletín Oficial de dos de febrero del ochenta y siete, sobre estructura orgánica de la Consejería de Fomento en las Delegaciones Territoriales. En base a esa Orden y sintetizando define que las Delegaciones Territoriales de la Consejería de Fomento quedan seccionadas, organizadas de la siguiente forma: Una Secretaría Técnica; Sección de Industria; Sección de Minas; Sección de Energía y Edificios no industriales; Sección de Promoción; Sección de Comercio; Sección de Concesiones y Autorizaciones de Transportes; Sección de Explotación e Inspección de Transporte y Sección de Turismo.

Con esa filosofía lo que hemos pretendido, y que estamos poniendo en marcha, y en breves fechas, en base al desarrollo de la Ley de Incentivos Regionales y el decreto que lo desarrolla, poder agrupar en una misma Dirección General, que en este caso sería la Dirección General de Promoción Industrial, Comercio y Trabajo, todas las medidas de apoyo al sector privado, independientemente de qué competencias se refiera; de forma tal que todas las líneas de apoyo al sector privado que tenían las Direcciones Generales antiguas de Comercio, Promoción Industrial, Trabajo, Transportes y Turismo, en lo que afecta a medidas de promoción a la iniciativa privada, por tanto de apoyo al sector privado, quedan refundidas en una única Dirección General, que a su vez aparece, como Sus Señorías pudieron comprobar cuando leyeron la orden de estructura orgánica de los Servicios Centrales, un servicio de financiación de empresas, que es precisamente donde se ubicaría todo el tema. Con lo cual se cumplía claramente el mensaje del Presidente de la Comunidad Autónoma en su discurso de investidura de dotar al Gobierno de la Comunidad de un instrumento único que reagrupara y reorientara todas las líneas que el sector privado... inmensas líneas en cuanto al número, que el sector privado tenía en estos momentos desde la Comunidad Autónoma, al objeto de buscar la mayor eficacia, agilidad y, sobre todo, la mayor transparencia y sencillez de cara a los administrados.

Y con esta distribución de la nueva situación de las competencias de Transportes y Turismo dentro de lo que es actualmente la Consejería de Fomento, me van a permitir que brevemente haga unas breves referencias de la gestión de la Consejería, con especial incidencia de lo que ha sido el año mil novecientos ochenta y seis en cada uno de los programas en Transportes y Turismo que le corresponde por Ley gestionar a esta Consejería.

La Consejería ha venido realizando una red de actuaciones tendentes a mejorar la estructura del sector de

transporte y paliar las deficiencias seculares que venía sufriendo el mismo. Para hacer una exposición clara y ordenada, vamos a dividirlo en los diferentes subsectores que corresponden al sector Transportes.

Como recordarán, en el año mil novecientos ochenta y tres, la Consejería elaboró, en colaboración con el Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones, el plan de transporte de nuestra Comunidad Autónoma que, siguiendo un planteamiento clásico de análisis de la oferta, la demanda y su vinculación entre sí, nos permitiera llegar a un diagnóstico y por tanto proponer una serie de actuaciones, que son las que han servido de base programática para la Consejería, al objeto de ir avanzando en esos objetivos de ir disminuyendo las deficiencias que tenía el sector.

En la exposición del plan, lo dividí a su vez en diferentes subsectores en que se compone el sector Transportes y se hacían análisis por separado de lo que era el transporte de viajeros por carretera, el transporte de mercancías por carretera, la infraestructura de carreteras, el transporte ferroviario y el transporte urbano. En el punto final del plan director de transportes no fue otro que una amplia mesa redonda, donde participaron todos agentes que influyen en el sector, incluidas por supuesto todas las administraciones, donde se hizo un análisis crítico de las conclusiones e incluso se incorporaron determinadas sugerencias que se estimaron oportunas para una mejor clarificación de ese plan; ese plan cuya, ...que nos ha parecido oportuno revisar en cuanto a las propuestas, toda vez que, evidentemente, en estos años han cambiado algunas de las variables importantes, en que se ha movido el sector transporte en España. Por el mero hecho, entre otros, de nuestra integración en el Mercado Común Europeo, nos ha parecido oportuno readaptar el mismo, ajustarlo a la nueva situación de Castilla y León y de España en el contexto comunitario y hacer una edición, que esperamos tener terminada en el próximo mes y que tendré el sumo gusto de enviarles personalmente, porque no va a ser otra cosa que un breve resumen, —quizá no tan breve— de lo que es el plan directo de transportes para el mejor conocimiento de Sus Señorías y poder facilitar la labor que Sus Señorías tienen que desarrollar como control del Ejecutivo.

Dentro del sector de transportes de viajeros, de transportes por carretera, se ha actuado en diversas líneas. Por un lado, se estableció una línea de ayudas a transportistas para renovación del parque de vehículos, toda vez que muchas de las líneas de titularidad de la Comunidad Autónoma, por tanto que discurren dentro de la Región, se venían explotando en condiciones económicas difíciles, que dificultaban la posibilidad por parte de los empresarios de renovar el parque de vehículos adscritos a dichas concesiones, por lo que les pareció lógico que se hiciera una renovación mediante la sustitución de dichos vehículos, cuya edad media era alta, por otros nuevos, y que si no había un apoyo de la Administración en esas concesiones, que son de titularidad pública, de titularidad de la

Comunidad Autónoma, difícilmente se podrían obtener por una gestión empresarial adecuada, aplicando conceptos contables de amortización en sentido estricto. De esa forma se lograría el rejuvenecimiento de la edad media del parque, que en estos momentos... en estos momentos la Región se sitúa aproximadamente en una media de catorce coma cuarenta años para el parque de servicio de líneas regulares: el setenta y tres por ciento tiene más de diez años y el once por ciento más de veinte años.

Dada la limitación de recursos que se debe ofertar en este tipo de ayudas, se hizo en tramos... en los tramos más bajos se fue potenciando lo que podíamos definir como líneas de débil tráfico y, por tanto, donde las condiciones de explotación fueran más desventajosas. Ello nos permitió acudir a treinta y cuatro subvenciones que han permitido renovar otros tantos vehículos de líneas de explotación, diríamos, muy deficitarias, muy deficitarias.

Tengo aquí, por si les interesa luego a Sus Señorías, una relación detallada de todas las empresas y todos los vehículos sustituidos, con cada una de las subvenciones y porcentaje de subvención, por si fuera de interés de Sus Señorías.

Por otro lado, estimamos que habría que crear, había que actuar en dos líneas bien diferenciadas. Por un lado, reordenando, dentro del poco margen que permitía la ley, una ley del año mil novecientos cuarenta y siete, reordenando los servicios; negociando, hablando, dialogando fundamentalmente con los empresarios del sector y flexibilizando lo más posible y dentro del marco estrecho que nos daba la ley, flexibilizando las condiciones de explotación, al objeto de que estas fueran más rentables y, por tanto, pudieran prestarse en mejores condiciones de calidad.

Y cerrado ese proceso, nos metimos en algo que en cierto modo es novedoso (desde luego, en la historia de la administración española, desde luego novedoso, no tanto en la nueva historia de la España de las Autonomías), de la creación mediante subvención de nuevos servicios en zonas rurales, en zonas rurales despobladas fundamentalmente, que hasta esos momentos carecían del más mínimo transporte público y que nos pareció adecuado sacar a concurso para que el déficit de explotación se asumiera por la Administración Autónoma. Ello nos ha permitido acceder a diversas zonas de la Comunidad que históricamente han tenido falta de servicios públicos; todavía quedan muchas, todavía quedan muchas, pero nos parece oportuno ir de una forma paulatina para que nos permita también ir flexibilizando las condiciones de explotación lo más posible y que el déficit de transferencias corrientes que tiene que hacer la Administración Autónoma, se consiga que sea el menor posible.

Como conocen Sus Señorías, también se creó por Decreto de diciembre del ochenta y cuatro el Consejo Regional de Turismo... de Transportes, perdón, Consejo General de Transportes, al objeto de que fuera un órgano

consultivo de la propia Administración, intentando dar un significado a nuestra Administración, de una Administración lo más participativa posible, toda vez que en ese Consejo Regional de Transportes, y con sus correspondientes secciones de Comisión Permanente y Comisiones Provinciales, dar audiencia y participación —con ese sentido de una Administración abierta y participativa— a todo el resto de las Administraciones y al resto de los sectores implicados, tanto usuarios como empresas y trabajadores. Yo creo que con notable éxito, toda vez que ha permitido agilizar mucho los siempre complejos trámites de la Administración y ha permitido, sobre todo, fundamentalmente dar enorme transparencia, enorme transparencia... no recuerdo que haya habido en estos años de gestión ni una sola queja razonable en cuanto a la siempre complicada, históricamente, yo diría que oscura, oscuro mundo de la Administración de Transportes, dado que la transparencia que estos órganos permitían pues hacía que la participación de todos los sectores fuera democrática y, desde luego, conocida por todos los demás.

Hemos tenido programas también de infraestructura de transporte en lo que era competencia propia de la Consejería, que se conjugó fundamentalmente en la elaboración de un plan regional de estaciones de autobuses, plan que tenía como objetivo que en todas las capitales de provincia y núcleos más importantes de población tuviera este tipo de infraestructura, que daría por un lado calidad al usuario, con lo cual se podría facilitar indirectamente la utilización del servicio público de transportes; esta calidad y comodidad vendría también emparentada en cuanto a una mejor racionalización de las explotaciones por parte de las empresas, y de alguna forma también se ayudaba a los municipios, sobre todo a esas grandes poblaciones, para que el transporte interurbano no fuera gravoso, dentro siempre del complejo mundo de las dificultades que tienen las mismas en los tráficos rodados urbanos. Y en base a eso, pues en estos momentos se han terminado de ejecutar o están en marcha, y desde luego con obras adjudicadas, las estaciones de autobuses de Astorga, Aranda de Duero, Benavente, León, Soria, Ponferrada, Zamora y Guardo. Una vez cerrado y adjudicada... perdón, queda pendiente exclusivamente, por problemas urbanísticos ajenos a la competencia de la Comunidad Autónoma, exclusivamente la ciudad de Segovia, la construcción de una estación de autobuses en Segovia, con lo cual daríamos el programa por cerrado. Y nos ha permitido ir a un segundo escalón del programa, que es la construcción de pequeñas estaciones de autobuses o elementos de interconexión, como los venimos definiendo, que no son más que pequeñas instalaciones donde se pueda cumplir una función similar a una estación de autobuses pero sin los grandes costes de explotación que ésta tiene y que, dado el escaso movimiento de vehículos y viajeros, no justificaría su inversión. En base a ello, se están construyendo —y alguno de ellos terminando— los elementos de interconexión de Arévalo, El Barco de Avila, Miranda de Ebro, Trespaderne, Bembibre, La Robla, Guardo, Peñaranda de

Bracamonte, Cuéllar, San Esteban de Gormaz, Almazán, Burgo de Osma, Medina de Rioseco y Toro. El plan contempla más inversiones, pero a veces, por dificultades de disposición de solares por parte de los ayuntamientos, otras veces por poco interés de los propios ayuntamientos, ha habido dificultades para poder terminar el plan, toda vez que en cualquier caso es un plan prácticamente a la demanda.

Simultáneamente sacamos un concurso de ámbito regional para definir lo que podíamos llamar como refugios de espera o pequeños apeaderos a ubicar en las carreteras más importantes de la Comunidad Autónoma que permitieran dar la mayor comodidad posible a los usuarios de las pequeñas poblaciones que, inevitablemente, dada la mayor agilidad que se intenta dar a los servicios regulares, tuvieran que desplazarse o esperar a los autobuses en dichos puntos de la carretera. En base a eso, se han construido diversos refugios de espera y la programación de los mismos abarca centenares de poblaciones que, en definitiva, dependen en buena medida del interés que los ayuntamientos tengan al respecto. En base a ello, los refugios de espera contratados durante el año mil novecientos ochenta y seis fueron los siguientes: En la provincia de Avila, Muñochas, Puerto de Villatoro, San Miguel de Serrezuela, Villafranca de la Sierra, San Bartolomé de Tormes, Bohoyo. En León, Estébanez de la Calzada (estaba hablando del ochenta y seis, en el ochenta y siete hay muchos más). En Palencia, Aviñante, Respanda de la Peña, Velilla de Tarilonte, Valcabadillo, La Serna, Villanueva de los Nabos. En Salamanca, San Miguel de Valero, Encinas de Abajo, Macotera, Poveda de las Cintas, Adeanueva de la Sierra, Endrinal de la Sierra. Y en Segovia, Carbonero el Mayor, Navalmanzano, Arcones, Castrojimeno, Castroserracín, Collado Hermoso, Samboal, Brieva, Sotasalvos y San Predro de Gaillos.

Cerrado el programa este, que es evidentemente un programa que está absolutamente en marcha y que yo creo que no hace falta más que ir gastando dinero (no hace falta en mi opinión volver a planificar nada, ni cuestionar ninguna de las premisas que tiene el plan), nos pusimos en marcha en la elaboración de un plan de terminales de mercancías, plan que incluso ni a nivel nacional en gobiernos anteriores e incluso hasta ahora, dada la transferencia de competencias a las Comunidades Autónomas, tuvo la suficiente aceptación, y por tanto nunca ha habido unas grandes directrices a nivel nacional. En base a ello, nos pusimos a elaborar (que lo tengo, no lo he traído aquí, pero lo tengo en el coche) un gran plan de posible ubicación de terminales de mercancías en el conjunto de la Comunidad Autónoma. El plan contiene diversos niveles, toda vez que lo que el plan —cuyo resumen tengo aquí y a disposición de Sus Señorías— analizaba... analizaba las ventajas que tendría de su implantación en nuestra Comunidad Autónoma; analizaba las diferentes variables que confluyen en la toma de esta decisión; analizaba la situación de centros similares en el

conjunto de la Comunidad Europea, —incluso se han hecho por parte de nuestros técnicos diversos algunos viajes a países con unas características más próximas a nuestro país. Y al final la conclusión del estudio facilitaba las siguientes ventajas derivadas de su implantación. Por un lado, proporcionar a los transportistas determinados servicios, tanto para el conductor —servicios de acogida—, como para el vehículo y la mercancía: instalaciones de apoyo. En segundo lugar, mejorar los rendimientos de los vehículos de largo recorrido, al disminuir los tiempos terminales, con la persigiente economía para las empresas. En tercer lugar, facilitar a los transportistas las operaciones de contratación, mejorando la información, aumentando la transparencia del sector y disminuyendo los retornos de vacío. En cuarto lugar, obtención de una mayor coordinación con la mejora de la oferta de los servicios para almacenamiento, recogida y distribución de cargas. En quinto lugar, aumentar la información de la oferta de los servicios existentes a los posibles usuarios de transporte de mercancías. En sexto lugar, disminución del tráfico de vehículos pesados en las calles de las ciudades, implicando en líneas generales una mayor fluidez de la circulación, una menor contaminación ambiental y acústica y un menor deterioro de las calzadas, con el consiguiente aumento de la calidad de vida para la población.

Se definía la funcionalidad de los centros de transporte de mercancías, se definía las funciones y localización de las actividades complementarias, y se hizo un análisis multicriterio a la hora de definir la graduación de este tipo de instalaciones, sobre la filosofía de definir los criterios, establecer los niveles de cuantificación en cada criterio, señalar un valor de ponderación de cada criterio, buscar la aplicación práctica de los valores y seleccionar las alternativas mejor calificadas.

En cuanto a definición de criterios, se utilizaron los siguientes, para confeccionar lo que podíamos definir un inventario de posibles áreas de localización de aparcamientos de camiones y centros de transportes de mercancías. En primer lugar, la población. Los habitantes de los núcleos de población generan transporte de mercancías en cuanto a consumos propios y en cuanto a consumos como productores de trabajo, tanto de materias primas como de productos terminados o semielaborados.

En segundo lugar, otro criterio fue el censo de camiones. Un tercer criterio fue la actividad comercial o industrial. Un cuarto criterio fue el flujo de camiones. Un quinto criterio las actividades especiales, que recogían criterios no contemplados anteriormente, y un último criterio fue la ordenación territorial, en base fundamentalmente al esquema de Comunidad Autónoma.

Se definieron, se cuantificaron los niveles con la graduación de cada criterio, con los siguientes coeficientes de ponderación: para el censo población, el cero coma quince; censo de camiones, cero veinticinco; la cuota de

mercado, cero treinta, y el flujo de camiones en las carreteras de acceso, el cero coma treinta.

Y se vio, evidentemente, que quizá el censo de población no fue el factor que más influyera, más bien todo lo contrario, toda vez que no es precisamente el indicador más eficiente. La aplicación práctica de este complicado entramado de variables (el estudio puede ocupar prácticamente cuarenta centímetros de alto) nos ha permitido definir la graduación de las instalaciones. Y el plan regional contempla, a priori... es un plan que no está aprobado todavía políticamente, pero que entendemos que, dado que tiene un carácter eminentemente técnico, no sufrirá profundas modificaciones. El estudio contempla tres tipos o tres niveles distintos y progresivos de realizaciones en este tipo de infraestructuras. El nivel más elemental lo compone un simple aparcamiento para camiones con cerramiento, control de acceso y sistema de vigilancia, y el estudio contempla o aconseja su ubicación muy cerca de algún hotel u hostel de carretera que le sirva de complemento. Esto es lo que hemos definido como nivel "c".

Un segundo nivel, que se presupone para núcleos de población con mayor número de habitantes, además de las funciones anteriores se recomienda la instalación de una estación de servicio, combustibles, engrases y lavados y taller de reparaciones con tienda de repuestos. Esto lo hemos definido como nivel "b".

Y por fin el tercer nivel, o nivel... tercer nivel en cuanto importancia, o nivel "a", se completa el centro terminal de mercancías con una zona de almacenes, un edificio de oficinas y servicios, hotel, restaurante y otras funciones complementarias y necesarias, tanto desde el punto de vista de atención al usuario como a los vehículos.

Y como complemento a estos tres niveles y al objeto de que quedase... no quedase prácticamente ningún municipio importante sin estar contemplado en el plan, se propone, para todas aquellas ciudades que no alcancen el nivel de concurrencia mínimo, un mayor aprovechamiento de la infraestructura de los polígonos industriales existentes en la actualidad, y lo hemos definido en un nivel "d".

En base a ello, la definición de los niveles nos ha dado el siguiente resultado. Para el nivel "a", construcción de un centro de transportes de mercancías en proximidades de la ciudad de Valladolid. Para el nivel "b", que afectaría a las poblaciones de Burgos, Salamanca y León, la construcción de un aparcamiento para vehículos pesados con instalación de estaciones de servicio y taller de reparaciones, como mínimo, en las cercanías de las poblaciones de Burgos, Salamanca y León; en el caso de la ciudad de Burgos se estima oportuno el potenciar y adecuar las instalaciones anexas al recinto aduanero TIR, pudiendo llegar, inclusive, tanto el nivel de Burgos como de León, a alcanzar el nivel "a". El nivel "c" implicaría la realización de un aparcamiento para camiones en las

proximidades de las ciudades de Palencia, Ponferrada, Miranda de Ebro, Zamora, Aranda de Duero, Tordesillas y Guardo. En concreto es aconsejable la realización de un nuevo aparcamiento más amplio que el actual y situado en una zona más adecuada para la ciudad y los transportistas en Palencia. En Ponferrada existe un aparcamiento, por lo que es necesario la construcción de uno nuevo; en todo caso, complementarlo con alguno de los servicios más esenciales. Y, por último, se aconseja la construcción o adecuación de terrenos para el aparcamiento de vehículos pesados en las ciudades de Miranda de Ebro, Zamora, Aranda de Duero, Tordesillas y Guardo.

Y el nivel "d", que no lleva implícito ninguna inversión importante, tan sólo implicaría o sería necesario un nuevo planteamiento municipal sobre las zonas de aparcamiento de vehículos pesados y que podría contemplar mayor número de poblaciones; concretamente, las ciudades de Avila, Segovia y Soria.

En base a eso se ha podido definir en el nivel "a" lo que podría ser el plan... el de la terminal de mercancías de la ciudad de Valladolid, con una definición exhaustiva del mismo. Concretamente y siguiendo en el esquema que decía anteriormente, se ha definido para la localización de Valladolid un centro con capacidad para seiscientos plazas en una superficie de ciento ochenta metros cuadrados; para la ciudad de Burgos, para trescientas veinticinco plazas, una superficie de cuarenta y cinco mil metros cuadrados; para la ciudad de Salamanca, doscientas plazas y veintinueve mil metros cuadrados; León, trescientas plazas y cuarenta y dos mil metros cuadrados; Palencia, ciento ochenta plazas y veintidós mil metros cuadrados; Ponferrada, doscientas plazas y veinticinco mil metros cuadrados; Miranda de Ebro, ochenta plazas y diez mil metros cuadrados; Zamora, ciento treinta y cinco plazas en dieciséis mil metros cuadrados; Aranda de Duero, noventa plazas en once mil metros cuadrados; Tordesillas, ochenta plazas en diez mil metros cuadrados; y Guardo, cien plazas en doce mil metros cuadrados.

Incluso el estudio contempla ya la definición de lo que puede ser el centro terminal de mercancías de Valladolid, con una amplia definición del sistema de explotación: definición de instalaciones, posibles ubicaciones, sistema de explotación, con una definición de la sociedad explotadora y composición de la misma, y unos parámetros de rentabilidad económica del proyecto, visto en diferentes hipótesis de... jugando los factores de nivel de precios (o sea, nivel de tarifas) con nivel de movimiento de mercancías en el mismo; y salen, en mi opinión, unas tasas de rentabilidad interna más que aceptable que pretendemos, dada la bondad de las mismas, implicar inclusive a la Administración Central, dada la peculiaridad que esta terminal de mercancías podría tener para el tráfico internacional en nuestras relaciones con Portugal, entre Portugal y el resto de Europa.

El Plan en concreto está definido —porque si no, evidentemente, no sería un plan—, definido en cuanto a

su coste económico y el montante del mismo alcanza la cifra (en pesetas ochenta y seis) de mil setecientos sesenta y seis millones de pesetas para toda la Comunidad Autónoma.

Y estoy ya, desde luego, y pongo a su disposición el mismo, por si quisieran conocer detalles del mismo.

Siguiendo... cerrando el tema del transporte por carretera (el transporte ferroviario como conocen Sus Señorías no tenemos competencia excepto en un pequeño ferrocarril de la provincia de León, el MSP), como saben Sus Señorías se constituyó en su día una Comisión Permanente Renfe Junta de Castilla y León para estudiar los temas ferroviarios que afectasen a nuestra Comunidad Autónoma, y dentro de esta Comisión se crearon varios grupos específicos de trabajo, uno el de supresión de pasos a nivel, que mediante un convenio en colaboración con la Consejería de Obras Públicas elaboró un programa de pasos a nivel que afectasen a carreteras de la Comunidad Autónoma, y el programa funciona a los ritmos previstos: una Comisión de Trabajo para analizar la problemática de integración urbana del ferrocarril en nuestra Comunidad Autónoma, que se ha concretado en actuaciones del estudio de integración del ferrocarril en la ciudad de Palencia —que se entregó en su momento al Ayuntamiento y se hizo una presentación pública del mismo—, un concurso de ideas en colaboración con la Consejería de Obras Públicas sobre los... del ferrocarril en la ciudad de Valladolid y un estudio monográfico de la influencia del ferrocarril en la ciudad de Miranda de Ebro, que es el primero de una serie que vamos a publicar. Así como se creó un grupo para analizar la mejora de los servicios ferroviarios, independientemente del seguimiento puntual que pretendemos llevar de lo que puede... de lo que se denomina... se denominará cuando se apruebe por Consejo de Ministros, el Plan de Transporte Ferroviario en Castilla y León... de España en lo que afecte a Castilla y León; cuando se apruebe, cuando se apruebe.

En cuanto al aspecto de ordenación en materia de transporte, tengo aquí una serie de datos que yo creo que son enormemente significativos de cuál ha sido la gestión de la Consejería en el año ochenta y seis y que me permito resumir en un minuto.

En cuanto a tramitación de líneas de viajeros durante el año mil novecientos ochenta y seis, en concreto de la Comunidad Autónoma, (lo tengo desagregado por provincias, por si alguno de ustedes le interesase luego en las preguntas), se han tramitado ciento veintidós informes, trescientas treinta y nueve autorizaciones, trescientas treinta y nueve cuadros de precios y treinta y siete varios; nos da un total de ochocientos treinta y siete expedientes afectos a las modificaciones de las concesiones de líneas regulares. Y en discrecionales, ciento dos de servicios discrecionales con reiteración de itinerario, novecientos sesenta y cinco para servicios escolares, cuarenta y nueve para laborales, que nos da un total de mil cincuenta y nueve expedientes de modificación de

servicios durante el año mil novecientos ochenta y seis. En mercancías se han tramitado veintidós informes de mercancías de carga fraccionada y mil seiscientos treinta y siete autorizaciones especiales con doscientos cincuenta y ocho informes de recursos.

En reuniones de órganos consultivos ha habido trescientos setenta y tres asuntos de la Comunidad Autónoma analizados por la Junta de Coordinación de Transportes y doscientos sesenta y seis de la Administración Central en esa Junta de Coordinación, y en el Consejo Provincial de Transportes se han mirado ochocientos noventa y cuatro temas afectos a nuestra Comunidad Autónoma y veintidós de competencias delegadas.

En cuanto a tasas, se han recaudado durante el año mil novecientos ochenta y seis sesenta y siete millones trescientas cincuenta y nueve mil noventa y tres pesetas. Se han tramitado trece mil quinientos ochenta expedientes de sanción, con unas multas impuestas por valor de doscientos setenta y seis millones veinticinco mil doscientas cinco pesetas. Se han autorizado cinco mil una tarjetas de transportes de viajeros, veintiséis mil doscientas sesenta y dos de mercancías y doscientas setenta y dos de varias, de lo que nos da un total de tramitación de tarjetas durante el año ochenta y seis de treinta y una mil quinientas treinta y cinco.

Los datos de los tráficos de viajeros en nuestras líneas regulares, en las líneas regulares que son la competencia de la Comunidad Autónoma, son los siguientes: Número de líneas al treinta y uno de diciembre del ochenta y seis, doscientas cuarenta; número de viajeros durante el año, doce millones quinientos setenta y cinco mil ochocientos ochenta y nueve, y en viajeros-kilómetro, cuatrocientos ochenta y cinco millones setenta y cinco mil quinientas sesenta y cuatro. Controles de pesaje durante el año mil novecientos ochenta y seis se han efectuado veintidós mil setecientos setenta y cuatro en el conjunto de la Comunidad, que nos ha dado unos resultados de exceso de carga de mil trescientos cincuenta y tres, por tanto con un porcentaje de exceso del diecisiete coma treinta y cinco por ciento.

En cuanto a movimientos en las estaciones de autobuses, han sido los siguientes: el número de líneas integradas en las estaciones de autobuses de titularidad de la Comunidad Autónoma han sido... eran doscientas quince; han pasado por la estación de autobuses durante el año mil novecientos ochenta y seis doscientos noventa y dos mil cuatrocientos setenta y nueve vehículos y seis millones doscientos noventa y siete mil ciento sesenta viajeros.

En cuanto a recursos, se ha tramitado quinientos treinta y seis recursos de alzada ante las acciones de la Administración, de los cuales se desestimaron el sesenta y cuatro por ciento, o sea trescientos cuarenta y siete, se estimaron parcialmente veintitrés por ciento, o sea ciento veintidós, y se estimaron totalmente el trece por ciento, o sea sesenta y siete.

Y en recursos de reposición se tramitaron treinta y uno, de los cuales se desestimaron veinticuatro, se estimaron parcialmente tres y totalmente cuatro. La evolución de la utilización de los vehículos de servicio público ha incrementado; lamento no haber traído los datos del año ochenta y cinco para haberlo analizado en cuanto al número de viajeros que han utilizado los servicios públicos, en los que podemos controlar, evidentemente, que son los de competencia de la Comunidad Autónoma. Y ha evolucionado al alza también el número de expedientes de sanción y la recaudación, tanto nominal como efectiva, de los expedientes de sanción, que les reitero que durante el año ochenta y seis han sido trece mil quinientos ochenta, con una recaudación de doscientos setenta y seis millones de pesetas en el conjunto de la Comunidad Autónoma.

Y esto es lo que así, en síntesis, ha sido la gestión de la Consejería este año ochenta y seis en el área de transportes.

En el área de turismo, en líneas generales, como ustedes conocerán, las competencias se recibieron durante el año ochenta y cinco en virtud del correspondiente Real Decreto de Transferencia y los pasos que se fueron dando, como he explicado diversas veces, fue hacer un análisis, una síntesis del turismo de la Comunidad Autónoma; se hizo un estudio de los principales recursos turísticos, un estudio sobre la tipología del turismo en nuestra Comunidad Autónoma, realizando una encuesta de demanda turística y analizando el resultado obtenido. Y posteriormente se celebró, como ustedes conocen, el primer Congreso de Turismo donde se dio cabida a los principales agentes que influyen en el sector, bajo mi punto de vista lo más amplio posibles; se constituyó durante el año anterior, durante el año ochenta y seis, mediante Decreto 159/86, el Consejo de Turismo de nuestra Comunidad Autónoma como órgano consultivo y asesor de la Consejería de Fomento en materias relacionadas con el turismo y donde están representados todas las administraciones y todos los sectores que afectan al turismo; concretamente, aparte de la Comunidad Autónoma a través de diversas Consejerías, hay representación de la Administración Central, los Presidentes de Diputaciones, representantes de ayuntamientos, los empresarios de hostelería, los agentes de viaje, las Cámaras de Comercio, los centros de iniciativas turísticas, las escuelas de turismo y los trabajadores a través de su correspondientes centrales sindicales; y cuyas funciones son asesorar a Consejeros sobre los proyectos de normativa en materia de ordenación turística, estudiar los proyectos de promoción turística elaborados por las distintas instituciones, determinar medidas de promoción de distintas actuaciones y elaborar informes, estudios y dictámenes en materia de turismo. Es un órgano en el que tenemos puestas fundadas esperanzas, como órgano coordinador y como, yo diría, como primer paso de lo que en el día de mañana puede ser un ente comercial que se dedica a la promoción del turismo

en nuestra Comunidad Autónoma con participación de todos.

En cuanto a la promoción turística, se realizaron diversas acciones, que yo creo que me voy a centrar fundamentalmente en la campaña del año mil novecientos ochenta y seis, bajo el slogan de "Castilla y León, nada más cerca", que seguía un poco la trayectoria de años anteriores, aunque si bien supone un quiebro en cuanto al mensaje que se pretende dar: un mensaje más innovador y huyendo más de los tópicos tradicionales en cuanto al turismo en nuestra Comunidad, y que tenía como objetivo evidente el incrementar el flujo de visitantes en la Región, dentro de la Región, y sobre todo fundamentalmente de fuera de la Región.

Básicamente la campaña consistió en la inserción de anuncios en todos los periódicos regionales y nacionales, así como en la realización de spots publicitarios en televisión nacional y en televisiones regionales.

Y se llevaron a la vez, además, dos proyectos complementarios, que fue colocación de carteles publicitarios en trescientas ochenta y cinco cabinas telefónicas y la realización de ciento treinta vallas publicitarias de formato por tres cuatros.

El éxito de la campaña yo creo que ha sido apreciable. Concretamente leí ayer una revista importante, con prestigio en el sector, que por votación popular, concretamente en la revista "Gourmet", en la revista "Gourmetour" dentro de "Gourmet", por votación popular habían elegido la campaña turística de Castilla-León durante el año mil novecientos ochenta y seis como la más destacada de las realizadas a nivel nacional dentro del sector turístico; votación popular en la que no se ha influido desde la Administración. El éxito yo creo que ha llevado, entre otros muchos factores, a una evolución positiva del sector turístico durante el año mil novecientos ochenta y seis, y, como datos significativos, diremos que la ocupación media de los hoteles y hostales en la región en el mes de julio del ochenta y cinco era de sesenta y uno coma siete por ciento y pasó a ser el mismo mes de este año del setenta y nueve coma dieciocho por ciento, lo que supuso un incremento del siete coma cuatro puntos porcentuales, que en esas cifras entendemos... en esas cifras ya altas, entendemos es importante.

En cuanto a las demandas de información a oficinas de turismo, hay que tener en cuenta que, aparte de los efectos positivos de la propia campaña, el hecho de que las mismas estuvieran abiertas durante los meses de julio, y abiertas al público, incluidos los sábados y domingos. El total de consultas de la oficina de turismo durante los meses de julio y agosto ascendieron a ciento treinta y siete mil doscientos doce frente a las ciento once mil ochocientos sesenta y una consultas realizadas en el año ochenta y cinco, lo que supuso un claro aumento cercano al veintitrés por ciento.

Y además de las campañas, se ha hecho otra serie de actuaciones, como ha sido una guía de turismo en colaboración con una editorial, vídeos diversos de todas las provincias, etcétera, etcétera, amén de folletos, etcétera, que luego les daré los resultados globales en miles.

También se puso en marcha la campaña de señalización turística, contratando cuatro rutas, que en estos momentos alguna de ellas se ha colocado y supongo que el resto estarán ubicando, que fueron las rutas básicas Monumental, de Castillos y Camino de Santiago, con un presupuesto, si la memoria no me falla, de alrededor de cincuenta millones de pesetas.

Se dieron subvenciones a CIT durante el ochenta y cinco-ochenta y seis por un importe total subvencionado a los mismos de diecisiete millones ochocientos trece mil ochocientos cinco pesetas; se asistieron a las principales ferias turísticas nacionales, como Fitur, Rodatur y Expo Vacaciones, y a los más principales certámenes turísticos internacionales, como Londres, Milán, París, Berlín, y Bruselas.

Se incidió en el tema de infraestructura turística siguiendo los programas de construcción de campamentos de turismo de propiedad municipal, de forma tal que les ha permitido la construcción de veintidos campamentos de turismo de propiedad municipales y subvencionados por la Comunidad Autónoma, cuya relación la pongo a su disposición; se ha cerrado el tema de la construcción del Palacio de Congreso de la ciudad de Salamanca, cuyas obras esperamos poder contratar brevemente y toda vez que en reunión del patronato del veintiuno de enero del ochenta y siete se aprobó definitivamente el proyecto y el presupuesto de obras, por un montante de mil trescientos nueve millones novecientas cincuenta y tres mil novecientas cuarenta y una pesetas, de las cuales la Comunidad Autónoma aportara cuatrocientas veinticuatro millones novecientas ochenta y cuatro mil seiscientas cuarenta y siete pesetas en los tres años de ejecución... presupuestario de ejecución.

Se han modificado algunas normativas —cambiando de tema— como fue el decreto de clasificación hotelera de la Comunidad Autónoma, y estaríamos a punto de sacar el decreto de clasificación de campings.

Independientemente de diversas órdenes que regularon el tema puntuales para el sector, se envió un proyecto de ley —que esperamos que mañana sea Ley en el Pleno de las Cortes— sobre inspección y régimen sancionador en materia de turismo en nuestra Comunidad Autónoma. Y el conjunto de ediciones turísticas realizadas por la Consejería, en las grandes cifras, les tengo que decir que en folletos se han publicado un millón cuarenta mil folletos diversos; en carteles un millón ciento setenta mil; en cortometrajes, se han hecho cortometrajes de todas las provincias y actividades importantes, como castillos, gastronomía, etcétera, y diferentes actuaciones puntuales.

Yo creo que más prisa no me puedo dar. Con ello he hecho un breve resumen de la actuación de la Consejería, que era el objetivo de mi comparecencia, independientemente de que esté a expensas de Sus Señorías para cualquier consulta o aclaración, o pregunta que quisieran hacerme. Muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUI-NEA): Muchas gracias, señor Consejero. Si a Sus Señorías les parece oportuno, interrumpiríamos la sesión durante un cuarto de hora, para después dar paso a las intervenciones de los Grupos Parlamentarios, tanto de los Portavoces como de los señores Procuradores que quieran intervenir, y ver el tercer punto del orden del día.

Además, con el asesoramiento del señor Letrado, después quisiera hablar con los Portavoces de los Grupos porque yo no entiendo muy bien cómo se ha podido reunir en una sola actuación una comparecencia solicitada por el Excelentísimo señor Consejero, de la que desconocíamos el contenido puesto que no venía referido en el orden del día, y una solicitud del Grupo Parlamentario Popular, de la que los otros Grupos indudablemente también desconocen su contenido, pero que me imagino que sí es conocido al menos por el Portavoz del Grupo Popular. Entonces, no sé si esta comparecencia puede responder a las dos cosas o se trata... por parte del Consejero ha tenido la amabilidad ya de exponernos la situación de la cuestión desde su punto de vista. Veremos a ver con la presencia de los Portavoces de los otros Grupos si esto satisface la solicitud del Portavoz del Grupo Popular, o, por el contrario, no tiene nada que ver una cosa con la otra.

En cualquier caso, dentro de un cuarto de hora se reanuda la sesión. Muchas gracias.

(Se suspendió la sesión a las dieciocho horas cincuenta y cinco minutos).

(Se reanuda la sesión a las diecinueve horas veinticinco minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUI-NEZ): Reanudamos la sesión. El Portavoz del Grupo Mixto ha excusado su asistencia. Por tanto, tiene la palabra el Portavoz del Grupo Popular.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Sí, señor Presidente, señor Consejero, y Señorías. Bueno, pues creo que es obligado agradecer la comparecencia del Consejero de Fomento; por otro lado, como comparece por doble motivación: a iniciativa suya y a petición del Grupo Popular, pues por lo menos, por lo que corresponde al Grupo Popular, gracias.

A nosotros nos gustaría, como es lógico, cumplir con nuestra obligación, que es, en este caso concreto y en esta sesión, pues, controlar o criticar, analizar la actuación del Gobierno por lo que se refiere a esta sección dentro de la Consejería de Fomento. No es demasiado fácil, porque en un cuarto de hora, ¿verdad? no creo que

sea tiempo como muy suficiente para someter a análisis la serie de datos que el Consejero abundantemente nos ha ofrecido. Entonces, hemos pensado, en primer lugar, hacer un leve análisis de alguno de los temas dando nuestra opinión y haciendo alguna pregunta aclaratoria al señor Consejero.

Y en segundo lugar, si no abusamos, que no creo que sea el caso de la amabilidad del Consejero, nos gustaría en breve promover una nueva comparecencia específica, no digo monográfica del todo, para probablemente media docena de temas que de todo este entramado pues hemos explicado como muy importantes y que no creo que es esta tarde los pudiéramos, digamos, despachar. Entonces, con este preámbulo, quiero decirle que, bueno, que en cuanto a la organización de la Consejería está bien que conozcamos la nueva organización. No sé... usted sí que sabrá que con el tiempo que lleva si ha dado resultado la iniciativa del nuevo Presidente, señor Nalda, de fundir en una sola Consejería tantos departamentos, tantas actividades. Nosotros tenemos nuestras dudas; la verdad es que dudas. O sea, yo en este momento no me definiría ni porque sí ni porque no; o sea, no. Tal vez esta operación como mejor se vez es experimentalmente, y entonces estos meses finales de una legislatura acaso vangan bien para que ustedes puedan comprobar pues si da resultado, —y todos podamos comprobar si da resultado—, en orden sobre todo a dos parámetros: en orden a ahorrar y en orden a la eficacia. Entonces si en esos dos parámetros va bien, pues a lo mejor la experiencia es positiva.

Bueno, en cuanto al tema de transporte, pues, claro, ha tocado muchísimos temas. De todos ellos, algunos, los más importantes, los vamos a dejar para una próxima comparecencia; pero, bueno, por ejemplo me gustaría aclarar alguna cosita. En cuanto a la renovación del parque de vehículo de viajeros, éste es un pequeño programa por el cual nosotros siempre hemos mostrado especial interés, demostrado cada año en la Ley de Presupuestos tratando de incrementar la cantidad destinada en esa partida, porque creemos que, efectivamente, —y usted hoy lo ha reafirmado—, que nuestro parque está viejo y que el término medio de vida de años de los autocares, y en fin, si además tenemos en cuenta por qué tipo de carreteras andan la mayoría de ellos, sobre todos los que que circulan por las comarcas más deprimidas de nuestra Región, en fin, un promedio de catorce años de vida, de más de catorce años, es mucho. Las dificultades de las empresas privadas y particularmente las que desarrollan su actividad en este tipo de comarcas, pues, son también evidentes. Entonces, siempre hemos pensado que ésta debía ser una partida fuerte, y entonces, se ve la buena intención de la Consejería, que se quiere... se ve que ahí hay una línea de interés; pero, sin embargo, las cantidades casi siempre son simbólicas y posiblemente... luego no sé si es que a lo mejor las solicitudes tampoco son demasiadas; se han concedido totalmente. En el año ochenta y seis, treinta y cuatro subvenciones. Treinta y cuatro actuaciones concretas habrán servido para ayudar

un poquito a treinta y cuatro vehículos; eso para nueve provincias sigo diciendo que es meramente simbólico. bueno, pero en fin, por lo menos hay buena intención y tampoco voy a decir que sea negativo, sino que vamos a ver a lo mejor en el futuro ahí se puede ahondar.

En cuanto a la reorganización y flexibilización de... pues no se, de la ordenación del tráfico de viajeros, es un punto que vamos a dejar para la próxima comparecencia porque queremos ahondar en él.

En cuanto también a los servicios que ya se han implantado unas zonas deprimidas y que creo que tienen para el Consejero un carácter un poco experimental y que se van a emplear a otras zonas, también nos parece una vía de gran importancia para incrementar o desarrollar un poco el nivel de vida de nuestros conciudadanos. También es otro de los puntos que vamos a ampliar monográficamente en esa otra sesión.

En cuanto al plan de estaciones de autobuses, pues, bueno, creo que ese punto es de los que probablemente mejor le han salido al Gobierno Regional dentro de esta Consejería. Me da la impresión que ahí se ha acertado. Como no duelen prendas, pues las cosas se aciertan, aciertan. Entonces, veo que las estaciones de autobuses son una cosa fracamente interesante y necesaria y, además, que las que se han hecho hasta ahora y se están haciendo están localizadas creo que oportunamente; entonces, es cuestión de que ese programa se lleve hasta sus últimas consecuencias, desarrollando no sólo las estaciones de autobuses sino también esos centros de conexión: esos tiene que ser multiplicados, Y los refugios de espera me parece un camino en el cual tenemos que llegar lejos, hay que hacer numerosísimos; yo incluso personalmente he tenido pues, no sé, ocasión de conectar con diversos, pues, alcaldes de ciertas zonas bastante... pues de las zonas con dificultades en este terreno, dentro de la provincia de León, y la gente está interesada en que se realicen estos tipos de refugios, porque es un espectáculo poco confortable en las madrugadas del invierno de Castilla y de León esperar los autobuses en los cruces de las carreteras. Todo lo que hagamos ahí será poco; posiblemente ahí habrá que invertir bastante dinero también.

Me ha parecido francamente interesante, y yo creo que no sé si ha llegado aquí con cierto retraso o no sé como habrá que compaginar el tema, porque nosotros habíamos presentado hace algún tiempo una Proposición no de Ley sobre las terminaciones... para estaciones terminales, vamos, para camiones, para transportes de mercancías. El plan creo que... no sé qué empresa se lo habrá realizado, pero parece que técnicamente tiene buen aspecto, tiene buen aspecto; entonces, ya es cuestión que entre todos veamos de qué manera se puede abordar ese plan, llevarlo a la práctica, porque el volumen de dinero es muchísimo, si tenemos en cuenta que toda la cantidad presupuestaria para el ejercicio actual en la sección de Transportes, Turismo y Comercio pues no llegaba a dos mil millones y solamente la realización de este plan ya iba a suponer,

pues, cuando llegara la hora de la verdad, probablemente más de dos mil millones. Entonces, supongo yo que tendremos que... tendrá el Gobierno Autónomo que le corresponda, pero, bueno, tendremos todos que ver de qué manera sacamos adelante esto, si es posible. A mí me gustaría sacar adelante esto. Yo creo que es uno de los proyectos realistas, aunque un poco utópico, pero muy, muy realista para esta Región. Porque, claro, es que siempre estamos hablando de que debemos desarrollar Castilla y León, debemos, en fin, salir de la depresión; pero luego hay que hacer cosas concretas y hay que ver inteligentemente cuáles son los incentivos para ese desarrollo, y a mí me da la impresión de que el sector del transporte de mercancías en nuestra Región es un sector que tiene muchísimos problemas ahora, muchísimos, pero que indudablemente tiene porvenir, porque entre otras cosas tenemos una geografía amplia ¿no?, entonces... bastante llana, con carreteras, luego estratégica entre otras Regiones del País, incluso de Portugal, y ese sector, pues, todo lo que hagamos por mejorarlo será un poco también un motor de arrastre para otros sectores subsidiarios del mismo. Total, que lo que quiero decir sencillamente es que, vamos, que cuenta con nuestro apoyo para ver si ese plan puede salir adelante. Ya veremos la Proposición no de Ley si se ajusta o qué podemos hacer, y nada más en ese terreno.

Bueno, después sencillamente, en otros temas, recordarle que no nos ha hablado, me parece a mí o yo no lo he oído, sobre la central de reservas, que sabe que siempre tenemos ahí pendiente también cuando llegan los presupuestos. A ver qué ha pasado con ella; si eso va bien, si va mal, si tiene problemas, si vamos a seguir adelante, si no.

Otro tema que tampoco citó y que, no sé, alguna vez a lo mejor tenemos que volver antes de cerrar la Legislatura a hablar de él es el famoso tema de la supresión de ferrocarriles. A ver qué ha pasado; es decir, si la Junta tiene ya algún reflejo de los efectos esos negativos que temíamos tanto unos como otros iba a producir por lo menos en ciento cincuenta municipios de la Región; a ver si ya la Junta tiene alguna idea de que ha pasado; a ver si se ha perdido o no, o si han sido los efectos menos graves de los que pensábamos y, sobre todo, si los medios que se han establecido para sustituir algunos de estos servicios han dado resultado.

Y por último pues sí, en fin, no pierde el carácter monográfico la reunión ésta que le estoy anunciando, me gustaría dejar para entonces también algo relativo a la sección de comercio y sobre todo para estudiar la problemática de... ya sabe que también nos preocupa mucho ese tema, porque también es otro sector al cual están dedicados muchísimas familias de Castilla y León, que es el pequeño comercio; dejarlo para esa sesión también.

Nada más. Estas son mis observaciones: simplemente un análisis rápido, que no cabe otra cosas. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias, señor Marcos. El señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR LORENZO MARTIN): Gracias, señor Presidente. Quizá, empezando por el final, recordarle al señor Marcos que el tema de comercio se analiza en otra Comisión, a la cual me parece que estoy citado para el miércoles a las cinco de la tarde. Se lo digo por si no es miembro de la Comisión, que no recuerdo ahora, pues... para, en fin, cualquier pregunta que...

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Es que se ha producido cierto confusionismo en este tema.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR LORENZO MARTIN): El confusionismo lo tiene, como comprenderá Su Señoría, este Consejero, que tiene tres Comisiones a las que comparecer, con lo cual se vuelve un loco; de una forma ordenada, pero loco.

Entonces, siguiendo un poco el esquema que hace Su Señoría, referente a la valoración política que hace del tema de la fusión, evidentemente, pues quizá no sea yo la persona adecuada para defenderlo, sino el Presidente. Pero, desde luego, el espíritu, tal y como se comprobó en la intervención del Presidente de la Comunidad, en su discurso de Investidura, era lo que hacía referencia yo anteriormente de intentar agrupar en una sola Consejería... todas las funciones de apoyo a la dinamización que los sectores secundario y terciario tienen en nuestra Comunidad Autónoma. ¿Cuál va a ser el resultado del mismo? Pues, evidentemente, tiene razón Su Señoría de que hay que esperar al tiempo, que el tiempo haga... "tiempo al tiempo" que se dice. En cualquier caso, en cualquier caso, avanzando en esta línea, sí que les he de adelantar, igual que hacía a sus Señorías de la Comisión de Industria y Energía de ayer, lunes, en estos momentos, y trabajando conjuntamente con la Consejería de Economía y Hacienda, tenemos preparado... la Comunidad tiene preparado, yo creo que adelantándose a otras muchas Comunidades, lo que puede ser un Decreto Marco que englobe todas las ayudas de fomento al empleo proveniente de la iniciativa privada y que se tiene que contemplar dentro del marco de la Ley de Incentivos Regionales, de la Ley 5/85, y del Decreto, que en estos momentos es todavía borrador, del Reglamento que la desarrolla: pero como conocemos el borrador del Decreto, independientemente va de los pequeños cambios que pudiera sufrir en Consejo de Ministros, y conocemos nuestra propia normativa y nuestra propia línea de actuación conforme a la Ley de Presupuestos, ya tenemos preparado el Decreto que de alguna forma engloba en un gran marco de actuación —y que yo creo que puede ser intemporal— todas las líneas de ayuda al sector privado en cualquiera de los sectores, secundario o terciario, inclusive me permitiría decir que incluso dentro de las pequeñas competencias que tiene la Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes en cuanto a industrias agrarias.

Con lo cual yo creo que se va a clarificar enormemente toda esa maraña de problemas a la hora de que cualquier ciudadano pudiera acceder a información y, por tanto, a tramitación de cualquier línea de actuación o cualquier subvención por parte de la Administración para hacer cualquier tipo de inversiones en el sector secundario o terciario. Y están preparados también, simplemente un poco para ver si el Consejo de Ministro aprueba el desarrollo de la Ley de Incentivos Regionales, todas las Ordenes de ayuda que se acojan ya a esa nueva modalidad, a ese nuevo decreto de la propia Junta que está hecho, evidentemente, a la luz de la Ley de Incentivos Regionales, y por tanto pues yo creo que se puede clarificar muy mucho y que daría sentido, y que da sentido en mi opinión, bajo un punto de vista político total, a la creación de la Consejería de Fomento en ese sentido.

Espero en breves fechas poder informar a Sus Señorías de todos estos temas. Y ya, por la misma razón que a los miembros de la comisión de Industria el lunes les hacía el ofrecimiento de comparecer en el momento que esto estuviera ya aprobado por la Junta, en principio porque no depende sólo de nosotros, depende también del Estado, el poder informar ampliamente del mismo, independientemente que, dado que la ejecución presupuestaria en desarrollo de la Ley de Presupuestos hay que irlo haciendo, la Consejería ha estado actuando con los programas que Sus Señorías conocen y que aprobaron en la correspondiente Ley de Presupuestos, al objeto de no paralizar evidentemente la actividad de la Comunidad; pero que en ese momento se va... en cierto modo, a modificar algunos programas y en cierto modo a concentrar esos mismo programas, con lo cual recalco que ahí tendría plena virtualidad el sentido de la fusión o de la aparición de la Consejería de Fomento; más que de la fusión de dos Consejerías, de la aparición de la Consejería de Fomento como brazo armado de la Administración Autónoma en cuanto a ejecutar toda la política de apoyo a la iniciativa privada que desde la Administración se pueda reportar. En ese sentido, yo soy plenamente optimista y desde luego sí que les digo a Sus Señorías, como no podía ser menos, que el esfuerzo fundamental de este Consejero y de sus colaboradores en esta mesa ha ido dirigido a ello, y si lo conseguimos cerrar en esta mesa a ido dirigido a ello, y si lo conseguimos cerrar en este mes de marzo yo creo que de alguna forma pues la Comunidad Autónoma, en cierto modo, puede haber salido beneficiada de una forma sustancial.

Entrando en temas ya propios de la Comisión, en cuanto a renovación de parques de vehículos, ¿cuál ha sido la filosofía de actuación?. Yo discrepo con el análisis que hace Su Señoría de que en las explotaciones de las empresas dedicadas a líneas regulares, de las que son titularidad de la Comunidad Autónoma, se estén trabajando en condiciones malas. Yo creo que es un negocio que es rentable, dentro de los parámetros de rentabilidad actuales, y que precisamente, como tal rentabilidad, tiene

que prever entre sus actuaciones la correspondiente de amortización de vehículos, como que es su principal activo, el principal activo de esas empresas. Con lo cual en la inmensa mayoría de las concesiones que tiene la Comunidad Autónoma las explotaciones se producen a ritmos equilibrados, con lo cual la propia empresa va amortizando esos vehículos y sustituyéndolos en porcentajes que cada empresario luego tiene sus propios criterios. Entonces, yo diría que en conjunto no está mal, no está mal el tema. Bien es cierto que hay un porcentaje de esas concesiones que se explotan —y eso lo conoce la propia Administración— en condiciones de muy baja rentabilidad, en el umbral, en el umbral de la rentabilidad cero y en algunos casos casi de... por la propia dinámica de la Comunidad, de despoblamiento de sus pueblos, de incremento de costes de explotación, en el umbral ya de empezar a dar rentabilidades negativas. Fue en ese momento cuando la Consejería estimó oportuno, y yo creo que en cierto modo bien acogido por el sector, en sacar una línea de ayuda para que, en esos casos donde el umbral de rentabilidad estuviera ya en el punto cero o que ya se previera que pueda dar el resultado de la explotación negativo, subsidiariamente la Administración, al objeto de que el concesionario —legítimamente— abandonara la concesión y creara un problema social, el salir en apoyo, dentro de los márgenes de actuación que nos permite la normativa europea (no podemos ir subvencionando las empresas así porque así). Y uno de los temas que permitía la normativa europea era ayudar a esas concesiones para renovación de flotas de vehículos adscritos precisamente a esa concesión, no en cualquier otro tipo de vehículos; una empresa de transportes puede tener vehículos con tarjeta VD para transportes discrecionales, en condiciones de rentabilidad en estos momentos yo diría que muy alta, en estos momentos muy alta, y sin embargo otros vehículos adscritos a sistemas concesionales afectos a zonas de débil tráfico, por la dispersión de la población, por la gran cantidad de municipios dispersos que tendría que atender, por la contracciones de tráfico que sufre el transporte público, etcétera, etcétera, y en esas condiciones, y precisamente dirigido a esas líneas, se publicó durante el año mil novecientos ochenta y cinco, creo, se publicó una norma... una orden de la Consejería... perdón, con fecha tres de julio del ochenta y seis, por el que se regulaban las ayudas para la renovación del parque de vehículos de servicio público regular de transporte de viajeros, y con cifras que no son importantes; pero sí que le digo, señor Marcos, que en cualquier caso no falta dinero, no ha habido ni una sola petición que haya quedado fuera de la orden. Quiere decir que ya cuando se previeron las cantidades, obviamente, la Administración sabía cuantos podrían acceder: bien es cierto que también la propia Orden el techo que marca o la vara que pone es un poco alta, es un poco alta, porque entendíamos que desde ese punto era el límite de rentabilidad cero. ¿Y que podría bajarse un poco? Este año yo creo que la nueva orden se va a bajar algo eso, pero, evidentemente, yo creo que para futuros ejercicios es muy difícil bajarlo,

porque al final lo que está haciendo es subvencionando empresas que de por sí son rentables, con lo cual se crea una dinámica enormemente complicada.

Y sobre esa filosofía, pues se han atendido las subvenciones a las que hacía referencia anteriormente; pero ésa no es sólo la única ayuda que ha recibido el sector, sino que también la Consejería yo creo que, intentando adecuar dentro de lo poco adecuado que es una ley ya tan antigua como la Ley de Transportes, lo que hizo a través de diferentes normas fue flexibilizar las condiciones de explotación, intentando buscar la mayor eficacia de la adquisición, de vehículos a las correspondientes concesiones, y en una orden de fecha veintinueve de agosto del ochenta y seis (Boletín Oficial de cinco de septiembre del ochenta y seis), se publica una orden por la que se flexibilizan determinadas condiciones de las concesiones de servicios regulares de transportes de viajeros por carretera de Castilla y León. Con lo cual esto supuso una evidente inyección de optimismo en el sector, no sólo para las líneas que eran ya deficitarias o estaban en el umbral de rentabilidad cero, sino inclusive para todo el conjunto del sector. Fue muy bien acogido y no vulnerábamos en absoluto la Ley, y lo que intentamos era adecuar la Ley del cuarenta y siete a los criterios empresariales y de gestión que se mueve en estos momentos la España... una España integrada en la Comunidad Económica Europea, y evidentemente también dentro del espíritu de lo que la ley en estos momentos —que creo que todavía está en tramitación parlamentaria, y si no está en tramitación parlamentaria ya a punto de terminar o ha terminado hace poco—, la nueva Ley de Ordenación de Transportes Terrestres, la famosa LOTT.

Adecuábamos una ley del cuarenta y siete dentro del marco legal a una ley que estaba en tramitación parlamentaria y que recogía criterios de explotación netamente empresariales y muy acordes con lo que está ocurriendo en los países de los que ya somos... con los que ya mantenemos relaciones de igualdad.

Con lo cual yo creo que, resumiendo, creo que ha sido una línea bien acogida; no insuficientemente bien dotada, sino que se ha... no ha habido más peticiones que las que ha habido porque ese era el límite que había. Y paralelamente se ha... intentado, una vez que has buscado la mayor rentabilidad del conjunto de las doscientas cuarenta y tantas concesiones que tiene la Comunidad Autónoma, que mueven esa gran cantidad de viajeros a las que hacía referencia yo anteriormente, que a veces resulta... yo creo que es interesante llegar a conocer. Para valorar la importancia socio-económica que las concesiones de titularidad de la Comunidad Autónoma tienen en estos momentos en la influencia de Castilla y León (por supuesto las que no son titularidad de la Comunidad Autónoma, que son de carácter nacional, tienen mucha más rentabilidad y evidentemente tienen quizá mayor movimiento de viajeros) pues pusimos en marcha un estudio que fue piloto en la zona del noroeste de la provincia de Zamora, por el cual se preveía ya la implantación de nuevos

servicios en las que ya de antemano, y en contra de lo que dice el espíritu de la Ley de Transportes del cuarenta y siete, se sabe que va a dar pérdidas; no se puede dar una concesión a sabiendas de que se dan pérdidas, salvo que lo regules de una forma específica y subsidiariamente, o la Administración se haga cargo de esas pérdidas. Y lo pusimos en marcha en una zona... intento recordar que el primer pueblo que lo recibió fue Porto; Porto, ya casi ahí en la Comunidad Gallega, que hacía pues yo creo que toda la vida... históricamente nunca habían tenido un servicio regular de transportes, con un evidente éxito social, no evidentemente éxito económico, porque los déficit son importantes. Y luego cogimos toda la marca, toda la zona oeste de la provincia de Zamora; hemos cogido también la zona oeste de la provincia de Salamanca, y en estos momentos estamos estudiando unos nuevos servicios, yo diría que con enorme cautela, con enorme cautela, porque las experiencias que alguna Comunidad un tanto alejada de nosotros puso en su momento fueron negativas y abrieron mucho la mano y al final se apuntaba todo el mundo, con lo cual se crea un déficit presupuestario importante y lo que se está subvencionando son explotaciones que son rentables como cualquier otro negocio en esta vida.

Yo creo que hay que seguir avanzando en ese tema y precisamente para este año, si mal no recuerdo, teníamos dotados los presupuestos con una cifra del orden de los cuarenta millones, intento recordar, que nos va a permitir cubrir una buena parte de lo que yo entiendo que son necesidades objetivas que tiene Castilla y León. Y yo creo que el déficit que tiene esta Comunidad Autónoma, pendientes de matices en esos estudios, no creo que exceda, que exceda de la cifra de sesenta o setenta millones anuales, o por lo menos en pesetas del ochenta y seis, con lo cual estamos ya muy en el límite de cumplir con un programa que, bajo nuestro punto de vista, el punto de vista ideológico de este Gobierno, es enormemente interesante.

Le podría hacer una breve referencia de los déficits de explotación que tienen algunas de estas líneas subvencionadas y el pequeño número de viajeros que recogen, para que nos demos cuenta del problema, de la magnitud del problema. Por ejemplo, la línea a que hacía referencia anteriormente de Porto, en la Provincia de Zamora, que es Porto y Castromil a Puebla de Sanabria, el déficit de explotación, intento recordar, fue en un trimestre solo, en un trimestre solo, fue de cuatrocientas setenta y cuatro mil ochocientos cinco pesetas; déficit de explotación, y a lo mejor el número de beneficiarios ha sido bajísimo, porque no hay gente, no hay gente para montar, para montar en autobuses, con lo cual tenemos que evaluar el grave problema económico que supone si no se es enormemente cauto y prudente en este tipo de actuaciones.

En cuanto al tema de los planes de estación de autobuses, yo la verdad es que le agradezco enormemente al señor Marcos que reconozca el éxito del programa, porque no tengo por menos que coincidir con él. Creo que fue

una programación absolutamente objetiva, al margen de cualquier otra consideración, la que se hizo desde la Comunidad Autónoma, desde la Junta, donde sobre una programación técnica se priorizaron la de variables, al igual que se ha hecho... luego comentaremos el tema de terminales de mercancías; ajeno a cualquier otra consideración que no fuesen las necesidades objetivas que tenía la población de nuestra Comunidad Autónoma. Y al final el resultado nos dio que hubo que modificar, con problemas, hubo que modificar programaciones ya elaboradas y casi casi cerradas por la Administración Central a la fecha de recepción de las transferencias de competencias, que fue el uno de enero de mil novecientos ochenta y cinco. Incluso con proyectos terminados por la Administración Central, convencimos a los ayuntamientos de que eso no se podía hacer, que no pondríamos un duro en esos proyectos, con el consiguiente desgaste político que supuso en algunas localidades. En definitiva, nuestro objetivo, porque así lo decía el plan, era dotar de estaciones de autobuses a las capitales de provincia y a las poblaciones más importantes y no podíamos hacer ninguna concesión a ello; pero, una vez que se hace la concesión, pues por el mismo criterio lo puedes hacer a otras poblaciones. Y en estos momentos, excepto en la provincia... en la ciudad de Segovia, el programa está ejecutado al cien por cien. Bien es cierto que en algunos sitios la obra se está iniciando, como es el caso de León, por ejemplo, por problemas en cualquier caso ajenos a esta Consejería: el problema de cesión de terrenos por parte del ayuntamiento, que en mi opinión incumplió los trámites, independientemente de los problemas que haya tenido con el vendedor de los terrenos, que era RENFE; pero, bueno, las obras están adjudicadas por una cantidad de doscientos noventa y nueve coma seis millones de pesetas y están ya en concurso resuelto a favor de una empresa constructora.

Yo creo que la evaluación de los datos que hacía anteriormente a Sus Señorías, de la importancia que tienen las estaciones de autobuses, nos lo dice claramente el número de viajeros que al cabo de año utilizan las estaciones de autobuses en estos momentos funcionando: Avila, Burgos, Ponferrada, Palencia, Salamanca, Béjar, Ciudad Rodrigo, Segovia... no perdón, Ciudad Rodrigo, Soria y Valladolid, que nos ha dado, que da un total de seis millones doscientos noventa y siete mil viajeros al año. Yo creo que el problema social es... la ventaja que supone este tipo de inversiones, bajo un punto de vista social, es realmente importante. En el momento que se incorporen las estaciones de autobuses que están en estos momentos en marcha, fundamentalmente la de León y la de Zamora, como más importantes en cuanto a capacidad de captación de tráfico, pues estas cifras a lo mejor pueden llegar en el año ochenta y ocho a diez millones de viajeros, que yo creo que es una cifra absolutamente estimable.

Los siguientes programas de actuación dentro del plan de terminales de viajeros, pues, yo creo que va funcio-

nando adecuadamente, si bien es cierto que ahí ya contamos con mayores problemas, en tanto en cuanto los ayuntamientos a veces no ponen a nuestra disposición los terrenos, con lo cual me encuentro poblaciones donde generalmente era urgente el montarlo, como era Arévalo, con unas obras... las obras adjudicadas inclusive y donde todavía hay problemas con el ayuntamiento para el tema de la cesión de los terrenos. Pero, vamos, se va ejecutando yo creo que de forma aceptable; algunos ayuntamientos que les ofrecimos la posibilidad de subvencionar las obras, de hacer las obras, se negaron, pues, por razones propias de su gestión municipal, y entonces en todos los ayuntamientos que pusieron interés y que estuvieron contemplados en nuestro plan, se está ejecutando de una forma yo diría que razonablemente buena.

Y el tema de los refugios de espera, que yo creo que es un tema interesante. Yo creo que en este año ochenta y siete se van a colocar ciento cincuenta o doscientos refugios de espera, amen de los treinta y tantos o cuarenta que se colocaron en el año ochenta y seis. Yo creo que va a ser una actuación enormemente vistosa y yo creo que de una buena rentabilidad social para los ciudadanos de Castilla y León.

Entrando ya en el tema que plantea Su Señoría, del plan... —plan en borrador, plan en borrador—, de terminales de mercancías, aquí tengo la parte final del estudio de viabilidad y localización de las posibles estaciones terminales. Yo creo que es un buen trabajo. Ya que preguntaba Su Señoría, este trabajo se adjudicó a INECO, que es una constructora de capital público que habitualmente es la que ha venido trabajando para esta Consejería; hizo el plan de transportes de nuestra Comunidad Autónoma, hizo el plan de terminales de viajeros —con notable éxito, como reconocíamos anteriormente— y nos ha hecho el estudio de mercancías, y creo que fue, si mal no recuerdo, la empresa adjudicada... adjudicataria del estudio, que no he hecho ninguna referencia en mi exposición, de la posible... de la viabilidad de los vuelos de tercer nivel para Castilla y León. Estudio que yo creo que están... o lo han entregado o están a punto de entregarlo y que, de alguna forma, no pretende más, para no levantar falsas expectativas, que tener preparada nuestra Comunidad Autónoma en el momento que la Administración Central dé la señal de salida, dé la señal de salida, que yo creo que va a tardar todavía un poquillo porque es complicado el tema. Entonces, en este estudio de viabilidad yo creo que se hace una definición muy clara de lo que se pretende, y los grandes ejes del estudio... el índice de tomos es el siguiente: primero, una introducción; los centros de transporte de mercancías, que se hace una análisis de lo que ocurre en Europa del tema; la localización de posibles alternativas. El Capítulo tercero habla del análisis del área de influencia de la terminal de transportes. El cuarto, definición funcional de la estación de mercancías. Y quinto, cuantificación de las necesidades de terreno. El seis, anteproyecto de centro de transporte. El siete, aná-

lisis económico-financiero y rentabilidad. El ocho, propuesta de sistema de explotación. Y el nueve, conclusiones. Yo creo que... han hecho, se ha conseguido hacer, con algunas modificaciones que les propusimos, un amplio estudio de las necesidades objetivas que tiene el tema, que tiene nuestra Comunidad Autónoma a este respecto; que nos ha dado una serie de conclusiones, pendientes de contratar por estos técnicos y pendiente de aprobar por el Gobierno de la Comunidad; que nos define cuatro tipos de actuaciones, en donde yo entiendo que las actuaciones de la Comunidad Autónoma están en definir el plan, aprobarlo incluso reglamentariamente el mismo, para actuar de una forma directa en el escalón "a", que es la construcción de una central terminal de mercancías en sentido estricto, un centro de contratación de cargas y terminales de mercancías, intentando incidir o intentando influir para que RENFE también utilice aquellos... aquellas instalaciones, y donde demos cabida al ayuntamiento, en fin, a las cámaras de comercio, al sector para que influyan en la iniciativa y en la gestión y explotación del mismo.

En un nivel... en los niveles "b", "c" y "d", yo creo que la obligación de la Comunidad va a ser definir el programa y poner una línea de subvención a los ayuntamientos para que, acogiéndose a ese programa, puedan hacer el tipo de obras que se prevén en el estudio. Con lo cual ya no sería una iniciativa directa de la Comunidad, sino que sería una iniciativa del ayuntamiento, toda vez que el coste de explotación del mismo sería cero, sería un mantenimiento preventivo de los ayuntamientos, con lo cual no creo que hubiera... no fuera un déficit; sí que habría por parte de la Comunidad, y en las cifras yo creo que prudentes a las que hacía referencia anteriormente, que si la memoria no me falla son mil quinientos o mil seiscientos millones de pesetas para toda la Comunidad Autónoma, y evidentemente en una programación que tendríamos, como he dicho ahora, del orden de tres y cuatro años, nos daría una infraestructura muy adecuada para el tema y nos colocaría en mi opinión, y dadas las necesidades que tiene el sector en Castilla y León, en una situación privilegiada con respecto a otras Comunidad Autónoma, sobre todo si sacamos adelante la central terminal de mercancías del apartado al que hacía referente en el apartado "a".

Yo creo que eso no tiene nada que ver con la situación a la que hacía referencia el señor Marcos Oteruelo del sector de mercancías en Castilla y León, porque el problema que tiene el sector de mercancías, no sólo en Castilla y León sino en el conjunto del Estado Español, son los problemas típicos derivados de la crisis económica, donde hay mucha oferta y hay poca demanda, y que la crisis económica pues al final el transporte no depende de variables extrañas, sino fundamentalmente de oferta-demanda y fundamentalmente de la actividad económica que tenga el País; a medida que la actividad económica general del País y de Castilla y León en particular vaya aumentando, evidentemente, el sector transporte se verá

beneficiado; hay más mercancía, hay más consumo, hay más mercancía que transportar y, por tanto, se podrá adecuar mejor la oferta a la demanda que en estos momentos tiene una relación todavía mala, todavía mala, y por ello, precisamente, el sector padece momentos de crisis, trabajando en condiciones de rentabilidad baja y provocando unas situaciones de envirecimiento en las condiciones de trabajo del propio sector.

Con lo cual, yo les he avanzado el estudio de viabilidad de localización de las posibles estaciones terminales de mercancías en Castilla y León, que ya digo que no es un estudio cerrado pero que, en fin, yo creo que va a ser muy, muy aproximado a lo que definitivamente el Gobierno de la Comunidad aprobará, porque tiene pocas consideraciones distintas a las meramente del análisis de la realidad del sector.

Otro tema que preguntaba el señor Marcos, el tema central de reservas de turismo, le hago una matización: la central de reservas es de titularidad de los empresarios, que la idea nació de la administración, que se la ofertamos a los empresarios y les ofertamos la posibilidad de financiarles mediante transferencia del Capítulo IV, transferencias corrientes, el mantenimiento durante los dos, tres años primeros de funcionamiento, de forma tal que esperamos que justo al segundo o tercer año tenía que autofinanciarse, según nuestros estudios.

Los datos que tengo de los informes que pasa la Federación Regional de empresarios de hostelería es de un éxito importante, todavía pendiente de ir mejorándolo ¿no?, pero éxito importante y yo creo que por encima de las expectativas que el sector tenía al respecto. Con lo cual la obligación de la Comunidad es seguir manteniendo la promesa que se hizo en su día, y en los presupuestos de la Comunidad del año ochenta y siete aparece una transferencia, yo intento recordar, de cuatro o cinco millones de pesetas en Capítulo IV, para que el funcionamiento... como subvención para el funcionamiento de esta Central de Reservas que, según los datos que aporta el sector, tiene un funcionamiento bastante razonable.

Y en cuanto ya al famoso tema de supresión de ferrocarriles, pues yo creo que no tengo nada más que decir, porque los servicios están cerrados y bien cerrados. En cuanto a los efectos que dice el señor Marcos, pues yo diría que los efectos han sido positivos, toda vez que los tráficos de mercancías en la línea Palazuelo-Astorga, concretamente en esa, fundamentalmente en esa, se han visto incrementados durante el año ochenta y seis en dos coma tres veces, con lo cual... quiere decir ello, en primer lugar, que ha aumentado la actividad económica en esa zona; punto dos: RENFE ha captado mayores tráficos de mercancías porque ha mejorado la gestión comercial, la gestión propia de RENFE, con lo cual no creo... estoy seguro que en absoluto la supresión de los servicios de viajeros haya afectado en nada a las posibilidades de

desarrollo o al funcionamiento económico normal de esas comarcas. Creo que ese sentido, nada.

En cuanto a la desaparición del tráfico de viajeros, pues, realmente, como no montaba nadie en el tren, pues prácticamente no ha supuesto ningún perjuicio. Y lo que sí que le digo, que la sustitución que se llevó desde la Comunidad Autónoma, sin una sola subvención, sin una sola subvención, por servicios de carretera mediante concesiones administrativas, pues funciona adecuadamente. Yo creo que ofertan mejor servicio que el que ofertaba el ferrocarril, sobre todo en el corredor de Astorga a Salamanca, inclusive en el tramo Soria a Valladolid, con la supresión de los servicios de la línea de Valladolid-Ariza, y antes no había coches y ahora hay un coche con horarios comerciales que funciona regular, porque no tiene mucha demanda, porque tampoco hay mucha gente que viaje, y entonces yo creo que, en ese sentido, el resultado pues yo creo que no ha sido negativo, no ha sido negativo. La posición actual pues sigue siendo la que Sus Señorías conocen de que la Comunidad Autónoma no va a subvencionar bajo ningún concepto ningún déficit de explotación de una empresa pública que es ajena a la Comunidad, y que, en su caso, lo tenía que hacer el Estado. Pero en lo que conozco —y yo creo que no es poco en el tema—, le diré que por parte de la Administración Central yo creo que tampoco se van a modificar los planteamientos que en su día supuso los esquemas de contrato-programa RENFE-Estado y que yo diría que va a más, por lo que se desprende del borrador —que todavía es borrador— del futuro plan de transporte ferroviario, PTF, que implica inversiones importantes en el horizonte del año dos mil cuatro, por valor de más de dos billones de pesetas y que, de alguna forma, lo que pretende, tal y como se preveía de la lectura directa o entre líneas de contrato-programa RENFE-Estado, es de modernizar nuestro ferrocarril, de especializar el ferrocarril y de analizar problemas de transporte público en su conjunto, no sólo ferrocarril sino en conjunto con los otros modos de transportes, fundamentalmente la carretera. El PTF yo creo que al final saldrá y yo creo que de alguna forma lo que hace es precisamente especializarlo, y especializar significa seleccionar y seleccionar tipo de tráficos y, por tanto, tipo de líneas, y yo creo que al final lo que va a resultar es que el ferrocarril, como ocurre en otros países, se va a limitar a especializarse en los tráficos largos de viajeros, sobre todo servicios especiales, fundamentalmente nocturnos y de calidad, en los grandes tráficos de cargas o de pequeñas cargas de largo recorrido y en los servicios de cercanías, por su alto contenido social. De forma tal que el resto de los tráficos pues quedará en manos de otro modo de transporte, fundamentalmente, claro, del transporte de carretera, que yo creo que es la forma más racional de organizar todo el complejo mundo del sector transporte.

Por lo tanto, señor Marcos, no ha modificado ni la situación; no se ha visto perjudicada nuestra Comunidad Autónoma, en opinión de este Consejero, por la supre-

sión de los servicios de viajeros; sí se han visto beneficiados los ciudadanos afectados por la supresión en cuanto a la mejora de la calidad de los servicios de carretera, y Castilla y León, en su conjunto, salvo que el borrador se modificase durante la marcha del mismo hasta convertirse en proyecto, o hasta convertirse en plan, yo creo que Castilla y León en conjunto no va a salir perjudicada, sino, en cierto modo, beneficiada de la ejecución del PTF en el horizonte del año dos mil cuatro, por las importantes inversiones que para Castilla y León va a suponer la ejecución del PTF. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUI-NEA): Señor Marcos, con la brevedad de la hora, y el Reglamento. Muchas gracias.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Una simple apostilla. No voy a apostillar nada de todos los demás temas; únicamente, sobre el último, decir que, en fin, aquí sí que no doy por bueno todo lo que el señor Consejero ha dicho. Yo creo que Castilla y León, parcialmente, sí se ha perjudicado, estoy convencido de ello. Si hiciéramos... habría que hacer una encuesta entre los ciudadanos de ciento cincuenta municipios que, aunque mirando con parámetros de que si España entera... Europa, a lo mejor en conjunto pues sale beneficiada con suprimir los ferrocarriles, pero nosotros tenemos que mirar un poquito también pues si... que no parezcan unos núcleos nuestros.

Y por otra parte, es que a mí me da la impresión de que no hemos hecho la experiencia en absoluto de haber adecuado los servicios ferroviarios, por lo menos desde luego en estas dos líneas de Astorga-Salamanca y Valladolid-Ariza. A mí me da la impresión, sigo pensando que esas dos líneas había merecido la pena haberlas modernizado en condiciones y haberlas comercializado y explotado en condiciones y probablemente muchos castellanos y leoneses se subirían al tren. Bueno, nada más eso.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUI-NEA): Muchas gracias. Señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR LORENZO MARTIN): Solamente matizar, y aunque es un tema que resulta ya manido de tanto decirlo, matizar que yo creo que la encuesta habría que hacerla entre la gente que usase el ferrocarril, con lo cual, para darle datos, para darle datos, la encuesta en el tramo Valladolid-Ariza habría que hacerlo sobre las cincuenta y cuatro personas que en total al día cogía el tren en todo el tramo; no digo entre Soria y Valladolid, sino en todo el tramo. De las cuales quizá no me equivoco al decir que el cuarenta por ciento de de los cincuenta y cuatro que usaban el ferrocarril eran ferroviarios. Punto uno.

Punto dos. Se instaló un servicio que es deficitario, lo que pasa que, como para la concesión puso una serie de trabas, es imposible de momento que nos abandone el concesionario su explotación entre Soria y Valladolid en horarios comerciales, salida de Valladolid-Soria a las siete

y media, una cosa así, con una duración de viaje de una hora y media menos que tenía el tren, con mayor comodidad, un buen vehículo, y la media de viajeros que utiliza ese servicio intento recordar que está en quince viajeros al día.

Quiere decir que el problema no es de tener trenes; el problema es de que no hay gente que monte, porque no hay gente que viaje, porque están despobladas las ciudades; y no es problema de cantidad de servicios, sino de que los pocos que haya, porque los recursos son escasos, ofrecerlos en condiciones de calidad.

En el tramo Palazuelo-Astorga, en absoluto coincido con su análisis de que se han visto perjudicadas esas zonas, toda vez que la única viabilidad de desarrollo económico que tiene para esa zona el ferrocarril es los tráficos de mercancías, la posibilidad de que pudieran determinadas industrias beneficiarse de ese modo de transporte, y eso le digo que se mantiene, y que no sólo se mantiene, sino que se ha aumentado en condiciones de rentabilidad positiva y, por tanto, sin déficit público; se mantiene los servicios y se han captado tráficos dos coma tres veces superior al que se captaba anteriormente, y los viajeros pues tiene en el corredor ése —no recuerdo ahora el número de servicios, lo podíamos mirar— un montón de servicios al día, yo creo que adecuados a las condiciones que las ciudades, adecuados a los horarios de necesidades de los ciudadanos y, concretamente, en el tramo... en el corredor más importante, que es el segundo corredor más importante de Castilla y León, que es en el tramo Zamora-Salamanca y viceversa, yo intento recordar que debe haber un autobús cada media hora. O sea que mayores comodidades y calidades y encima más barato y más rápido que era el tren. Con lo cual, señor Marcos, no coincido en absoluto con su análisis, independientemente del trauma que a veces sentimental, se produce cuando desaparece el tren, porque ya no vemos pasar el tren, aunque no lo hayamos usado nunca; pero no lo vemos pasar y eso ya no nos permite hacer ninguna canción al respecto ni cantar ninguna poesía al tren. Yo creo que no ha supuesto en absoluto ninguna quiebra para la calidad de vida de nuestros ciudadanos y mucho menos para el desarrollo económico de nuestras comarcas.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUI-NEA): Muchas gracias. Señor González Marcos.

EL SEÑOR GONZALEZ MARCOS: Señor Presidente, señores Procuradores, señor Consejero. Me toca a mí, en nombre del Grupo Socialista, por una parte dar las gracias de nuevo al señor Consejero de Fomento por la exposición tan completa que nos ha hecho, y aunque comprendo que al hablar después de los demás portavoces tengo el tema difícil y sobre todo porque, como siempre, mi compañero el señor Marcos Oteruelo, mi compañero de Parlamento, señor Marcos Oteruelo, pues ha hecho ya una exposición a la que ha contestado con creces el señor Ministro. Sin embargo hay que reconocer que el señor..., perdón..., le he ascendido, le he ascendido, perdone; yo

creo que juega el subconsciente, será que está a punto de serlo.

Lo que sí quería decirle es que el señor Marcos Oteruelo es insistente y machacón, y es una virtud, no un defecto, que le precia, yo lo reconozco. Lo que pasa es que, señor Marcos Oteruelo, no podemos estar constantemente moviendo el mismo agua y los mismos argumentos. El tema de los ferrocarriles en la Región ha sido un tema polémico, muy debatido, una y otra y otra vez y, claro, no es lógico que en cada momento encontremos cualquier disculpa para volver a manejarlo. Ahí están los Boletines de las Cortes donde se tomaron en su momento las decisiones y, bueno, pues ya veremos que va a pasar después.

Sin embargo, yo sí quería decir que me ha llamado mucho la atención la exposición del señor Consejero y sobre todo en algunos aspectos que, aunque sólo sea de paso y muy brevemente, yo quería mencionar, como por ejemplo lo que se ha referido al Consejo General de Transportes y también al Consejo General de Turismo, que me parece que son Organismos que se están creando y que pueden tener ambos sectores amplia funcionalidad, como veremos inmediatamente después en el punto número tres de este mismo orden del día en la Proposición de Ley del señor o del Procurador Manuel Fuentes Hernández. Probablemente es donde veremos cómo ya el Consejo Regional de Turismo puede tener operatividad práctica y que le encomendaremos nosotros aprobando esa Proposición no de Ley.

También el tema y plan de la renovación del parque de vehículo, que sí me gustaría saber, al menos, si los presupuestos que tanto discutimos cada vez que los aprobamos. Si los dineros que aprobamos en los presupuestos son demandados por los ciudadanos, se agotan los dineros existentes, o por el contrario no se agotan.

Así como también me gustaría saber, en el programa de infraestructura de transporte, que me parece que ha sido un éxito, si queda algún núcleo de población de más de diez mil habitantes que no tenga estación de autobuses y si hay alguna perspectiva con relación a ese tema.

Por otra parte, me gusta que se haya planteado el tema de los refugios de espera y, sobre todo, el plan de terminales de mercancía, que me parece que esta Región estaba necesitada de ello y que veo con regocijo que la Consejería está trabajando yo creo que a buen ritmo.

La serie de aparcamiento, señor Consejero, es un tema importante y necesario, tanto más cuanto más cerca de los grandes —en la medida todo es relativo—, grandes núcleos de población de la comarca, de la Región, porque yo creo que, efectivamente, es algo necesario y que va a ayudar mucho a la agilización y oxigenación de los ciudadanos que se dedican a esa actividad y a ese trabajo.

En fin, como consecuencia, me alegro de que, en definitiva, la mejora en los servicios públicos siga adelante y de nuevo le agradezco al Consejero su visita,

pensando si, como se ha dicho anteriormente, en lo sucesivo, cuando venga, en lugar de tener tantos temas juntos, sería más interesante que estas sesiones se convocaran para hablar de temas más específicos y más concretos con lo que podemos profundizar mucho más y enriquecernos todos. Nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUI-NEA): Muchas gracias, señor González Marcos. Hoy no me equivoco y le llamo a usted González Márquez, como usted le ha llamado al Consejero señor Ministro.

Señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR LORENZO MARTIN): Gracias, señor Presidente. Agradecerle al señor Marcos, al señor González Marcos su ascenso. Y referente a las preguntas que hace, un poco, me gustaría darles algunas cifras para que se situaran de la problemática que implicaría en esta Comunidad Autónoma, la subvención a RENFE desde los servicios suprimidos.

Comunidad de Andalucía, en pesetas del ochenta y seis... perdón del ochenta y siete, en pesetas del ochenta y siete, Andalucía está subvencionando a la red de ferrocarriles españoles por cuatro servicios de mala muerte, de mala muerte, la nada despreciable cifra de mil millones de pesetas, y no saben como quitarse ese muerto de encima, porque pasa es que ahora, para quitarse ese muerto de encima, ya los trenes no los quita RENFE ni el Estado, los quitan ellos, con lo cual no se atreven, no se atreven. Si aquí fuéramos a esa dinámica, señor Marcos y señor González Marcos, pues a lo mejor tendríamos que detraer de los presupuestos del resto de la Comunidad la nada despreciable cifra de ochocientos, novecientos millones de pesetas, que ya me dirán ustedes de dónde los quitamos: si de los centros de salud, de las casas de cultura o de las carreteras. Todo ello para mantener cuatro servicios de mala muerte, servicios de cincuenta kilómetros-hora y de poca calidad, porque la infraestructura no da para más.

En cuanto la pregunta que me hace el señor González Marcos, de municipios que pudieran estar afectados de menos de diez mil, de más de diez mil habitantes que no tuvieran o estación de autobuses o pequeñas estaciones de autobuses o terminales de interconexión, le diré que no hay, salvo lo que no se han interesado, que, así de memoria, ahora recuerdo por ejemplo el tema de Laguna de Duero, que probablemente tenga más de diez mil habitantes, no lo sé, pero que las especiales condiciones que tiene pues no le interesó, porque prácticamente es un barrio de la ciudad de Valladolid; pero sí que nos hemos dirigido a todos los ayuntamientos y ha habido algunos, concretamente algunos que no han mostrado interés porque tiene resuelto el problema de una u otra forma, con lo cual en la programación, en lo que era la iniciativa propia de la Comunidad, que eran todas las capitales de provincia y poblaciones importantes que tenían necesidad objetiva, se han hecho todas, excepto Segovia, y en el resto ofertado todos los ayuntamientos y en todos los

que han dicho que si se han puesto en marcha los temas. Con lo cual quiere decir que no sólo municipios de más de diez mil habitantes, sino de mucha menos entidad, tienen en estos momentos ese tipo de terminales, como son las ciudades de Arévalo, Rioseco, Almazán, Bem-bibre, Peñaranda, San Esteban de Gormaz, Barco de Avila, la Robla y Peñafiel. Creo que... no sé si habrá algún proyecto más que no tenga aquí en la relación de obras contratadas, que, vamos, que si se da cuenta ni con mucho, ni con mucho, estas ciudades llegan a esa cifra de diez mil habitantes.

Y no sé si me había planteado algún tema más el señor Marcos, González Marcos, pero, vamos, simplemente agradecerle las palabras de apoyo a la gestión de la Consejería, como no podía ser menos que se dice.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUI-NEA): El señor González Marcos...

Cualquiera de los señores Procuradores, empezando por mi izquierda, tiene la palabra. Y yo les rogaría que, si hay alguna intervención, dado lo avanzado de la hora y que queda todavía un tercer punto del orden del día, fueran lo más breves posible. ¿Alguno de Sus Señorías desea...? Señor Alcalde de Béjar.

EL SEÑOR...: Señor Procurador en este caso, ¿no?

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUI-NEA): Sí, pero seguro que su Señoría va a hablar de Béjar.

EL SEÑOR CELA MARTIN: No voy a hablar de Béjar, voy a hablar de otra cosa que no se habla y que, cuando se habla, con demasiada frecuencia se omite; estamos hablando siempre de la Cuenca del Duero, del Duero, que efectivamente es el principal río de nuestra Región, pero se omite casi siempre al Tajo, del cual forma parte una cornisa interesantísima turísticamente y que, efectivamente, no se cita. Y además se omite de tal manera que, si el señor Consejero no me dice nada en contrario, incluso la Región no está representada en la Comisión de municipios y provincias afectadas por el trasvase del Tajo al Segura, y eso es muy serio y muy importante, porque hay subvenciones importantísimas del Estado de las cuales ya se ha beneficiado algunas zonas de esta cuenca del Tajo en nuestra Región y que últimamente pues no ha recibido una subvención precisamente por no haber estado representadas.

Quería también decir que he visto que se siguen enviando fondos a los CIT locales y provinciales. Creo que la Junta en algún momento debería estudiar si estos fondos no estarían mejor controlados por los propios ayuntamientos en sus secciones de turismo, porque hay una gran desconexión entre unas y otras, que cada una va prácticamente al mismo fin.

Y como el señor Presidente ha dicho que seamos muy rápidos, voy también a quejarme (y no nombro a mi ciudad para que nadie se sienta ofendido) que, general-

mente, en casi toda la propaganda que se ha hecho este verano por la Junta de Castilla y León, turística, se han distinguido... se ha detallado principalmente las capitales de provincia y se han olvidado los grandes núcleos de población con infraestructura turística, que sería un gran atractivo para unos y para otros. Y esto podría ser corregido si se tomase también nota para crear un mapa comarcal turístico, sobre todo de las zonas que tengan una mayor singularidad. De tal manera que también vendría que estas zonas turísticas por excelencia, de alguna forma estuvieran representadas directamente en la Comisión Regional de Turismo, que no lo están, y el aporte de las propias ciudades interesadas creo que sería muy interesante para un mejor desarrollo turístico de nuestra Región. Nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias, señor Procurador. Señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR LORENZO MARTIN): Gracias, señor Presidente. Yo creo que el señor Belén Cela, plantea un tema que no es de mi competencia, si bien es cierto que en su día hablamos del tema y di traslado de ello a mi colega de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, que es el tema de los beneficios que se reparten derivados problemas del traveso Tajo-Segura, y no sé en estos momentos cómo está el tema, pero sí que dimos traslado a él y yo le remitiría, si me permite, a mi colega de Obras Públicas y Ordenación del Territorio para que le informase al respecto; independientemente de que yo entiendo que, se consiga o no se consiga, la participación en esa Comisión sería positivo en ese caso.

En cuanto al tema de los CIT, yo es que me va a permitir que discrepe, prudentemente, de la valoración que a Su Señoría, por una razón que intentaré explicar. Yo creo que la competencia de la Comunidad Autónoma es la promoción del conjunto y globalidad de la Comunidad es su aspecto turístico, con lo cual nuestro objetivo es fijar una marca turística, una imagen turística de Castilla y León, al objeto de atraer a los visitantes de fuera, como objetivo último. Eso implica que, en fin, una Región tan intensa, tan variada y tan rica en recursos turísticos, pues, a veces hay que fijarse, bajo un punto de vista de marketing, en temas concretos que puedan ser más atractivos para fijar esa imagen. Independientemente de la labor y competencias que les reconozco a los ayuntamientos para su propia labor de promoción turística en el ámbito de su propio ayuntamiento y siempre dentro de lo que podía ser la afectación de la autoridad política, reconocida la Constitución y el Estatuto de Autonomía de la Comunidad Autónoma, a la hora de planificar la política turística de Castilla y León.

Y en ese sentido entiendo que los ayuntamientos en sus partidas presupuestarias —y el de Béjar no podía ser menos— tiene partidas al respecto de promoción turística, que yo comprendo que nunca pueden ser importan-

tes, porque lo más costoso en el tema de promoción turística al final son las campañas de promoción y de edición de material propagandístico habitual, que se lleva siempre una buena tajada del presupuesto.

Con lo cual sí que nos pareció oportuno, porque lo tenemos reconocido en el propio Real Decreto de transferencias, la tutela, la tutela sobre los centros de iniciativas turísticas: tutela que la Administración Central del Estado, pues, desde hace años prácticamente tiene abandonada en cuanto a las transferencias de subvenciones. Yo creo que, en fin, en esta Comisión hay personas que conocen bien el tema, y era difícil que los CIT recibieran subvenciones, al margen de los propios ayuntamientos de la localidad, las cámaras de comercio, etcétera, etcétera, los propios industriales de la zona, y vivían en condiciones precarias. Y uno de los objetivos políticos que se marcó este Consejero, pues, fue intentar potenciar los centros de iniciativas turísticas, porque entendemos que cumplen una función importante en la localidad donde residen y, dentro de los estrechos márgenes de promoción que tienen, pues habría que dotarles adecuadamente para su funcionamiento, independientemente de la inevitabilidad de las subvenciones que pudieran recibir de otras instituciones o de las cuotas de los propios miembros de los CIT. Y en ese sentido, pues durante el año mil novecientos ochenta y seis se han concedido subvenciones a todos los CIT que los demandaron, conforme una orden de la Consejería, y concretamente, si me permite, les paso a relatar los CIT que fueron agraciados por la subvención: CIT de Burgo de Osma, Barruelo de Santullán, Herrera de Pisuegra, Fuentes Carrionas, Alar del Rey, Santa Marina del Sil, Astorga, Medina de Pomar, ... de Aranda de Duero, Avila, Aguilar de Campóo, Frómista, Salamanca, Segovia, Medinaceli, Palencia, Valle del Tiétar, FECITCAL (que es la Federación Regional de CIT Castilla y León), el CIT de Valladolid, el CIT de Almazán de Soria, y el CIT Ajújar de Medina de Rioseco. En cantidades no importantes pero que, de alguna forma, contribuían a paliar la actividad corriente, en gastos corrientes de los mismos.

Entonces, yo creo que la posibilidad que plantea Su Señoría de implantar alguna partida presupuestaria de transferencia a ayuntamientos para estos fines, la veo enormemente compleja, independientemente de la necesaria colaboración que entre la Administración Autónoma y los Ayuntamientos puedan tener en temas puntuales, y ha habido centenares de ellos, y concretamente en lo que es la edición de folletos, etcétera.

Hasta tal punto estamos preocupados que tenemos en marcha un programa, que lamento no poder ver ejecutado en su globalidad, pero, bueno, por lo menos es un buen porcentaje, de edición de folletos comarcales en colaboración con diputaciones, ayuntamientos, etcétera, que nos permitirá la edición de aproximadamente de sesenta y cuatro folletos de comarcas, concretos de cada zona, independientemente de la política de información turística y de señalización turística que tenemos que llevar. Yo creo

que la necesaria conjunción de todas las Administraciones, cada uno en su ámbito de actuación, pues hará la mayor eficacia y rentabilidad de los recursos públicos disponibles. Porque no es cuestión de que desde la Comunidad Autónoma se transfiera dinero, sino que la Comunidad Autónoma tiene su competencia, yo creo que en ese sentido se está haciendo lo que se puede y yo creo que con algún resultado positivo, y los ayuntamientos no pueden obviar también el necesario esfuerzo de promoción que fundamentalmente yo me atrevería a decir el señor Procurador, y como alcalde que es de una ciudad importante, que tiene que estar en tener adecuada la localidad correspondiente para que los turistas se sientan atraídos en ella misma.

Cualquier labor en cuanto a la adecuación de la ciudad en materia de saneamiento, en materia urbanística, en materia de limpieza de calles, eso es promoción turística también, y yo creo que en ese sentido los ayuntamientos hacen mucho; el tener unas ciudades agradables, no sólo para la convivencia de nuestros vecinos, sino para los que nos visitan, eso es una promoción turística, es promocionar turísticamente cada una de las localidades.

Y discrepo en la afirmación que hace también de la representación de los municipios en el Consejo Regional de Turismo, porque el propio Decreto que lo regula ya prevé, no sólo la presencia de las provincias a través de las diputaciones, sino la presencia de los municipios; lo que pasa es que nosotros tampoco vamos a seleccionar a los tres mil municipios de Castilla y León; dijimos no sé cuantos, intento recordar que cinco o siete municipios, elegidos por la Federación Regional de Municipios de Provincias de Castilla y León, con lo cual..., al final no recuerdo cuáles son las poblaciones que representan, pero no representan a sus poblaciones, sino que representan a la Federación y, por tanto, al conjunto de municipios de Castilla y León. Yo creo que están debidamente representadas y yo creo que de forma positiva para los intereses municipales en el aspecto turístico que tienen las ciudades de Castilla y León.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Señor Procurador.

EL SEÑOR CELA MARTIN: Muy bien, bueno. Sí ha hecho el señor Consejero una exposición muy amplia, me ha contestado ampliamente a lo que le he preguntado; pero yo discrepo generalmente, tanto de los CIT, porque conozco perfectamente su funcionamiento desde su creación, creo que por los años sesenta o sesenta y uno, o antes a lo mejor, o después, y que, por lo tanto, considero que el control y la disposición de fondos que hacen estos organismos, muchas veces no van en consonancia con el fin para el que lo recibe. Y, por lo tanto, espero que sí, que si la Consejería cree que esto debe seguir adelante, que de alguna manera se controlen más a lo mejor estos fondos y por donde van esos a un sitio y a otro.

La alusión que yo he hecho a lo de Tajo y Segura no se corresponde exclusivamente a su pertenencia económi-

ma, en función de lo que se pueda conseguir, a las comisiones de afectados por el trasvase, sino que se destaque siempre... porque en la propaganda que ha hecho la Junta este año se decía que el Duero, que nuestra Región está en el Duero, y se omitía siempre lo del Tajo, habiendo, como sabemos, comarcas tan importantes como las de Arenas de San Pedro, gran parte también que pertenecen a nuestra Región en la zona de la Vera y otras por ahí, que efectivamente se corresponden con el Tajo, y creo que es importantísimo destacar una cosa como la otra.

En cuanto a representación en la Comisión Regional de Turismo de poblaciones, pues sí, me parece muy importante que un grupo de alcaldes representen a unas poblaciones y a otras, pero a lo mejor convenía que también supiésemos si estos alcaldes... si estos representantes saben, efectivamente, los ríos que corresponden a la Región y se saben los macizos que tenemos en ella y las instalaciones turísticas de unas poblaciones y de otras; porque, a lo mejor, nos podemos encontrar que a la hora de hablar, de dictaminar y de tomar decisiones sobre nuestras cosas turísticas nos demos cuenta de que nuestros representantes a lo mejor no tienen la menor idea de alguna de las poblaciones que ellos dicen tener representadas. Nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR LORENZO MARTIN): Sí, bueno, referente a lo que plantea, pues evidentemente, es un riesgo que tiene cualquier representación siempre, pero, en cualquier caso, yo creo que yo sí que animaría al señor Belén Cela, como buen alcalde que es, que incentivaran a la propia Federación Regional de Municipios y Provincias a que creara incluso una comisión sectorial de turismo, como decía la Federación Regional, al objeto de que los representantes que tienen en la comisión no vayan sólo de paseo, sino que vayan absolutamente preocupados por el sector y defendiendo los intereses del conjunto de los municipios, bajo un punto de vista turístico. Sí que le animo a ello y, evidentemente, es el riesgo que tiene siempre cualquier representación: que a veces pues los que representan no hacen todo el esfuerzo posible para mejor representar.

En cuanto al control de los CIT, sí que le dire que procuramos que los dineros que entregamos a los CIT estén debidamente justificados, al igual que cualquier otro tipo de subvención en cualquier otra área; de forma tal que exigimos la factura, las declaraciones, todo tipo de controles, no sólo políticos sino controles fiscales que unos órganos tan poco políticos como la intervención de la Consejería o la Tesorería o la Asesoría Jurídica tienen que realizar. Con lo cual, en principio, tenemos que pensar que los fondos para los que se destina la subvención están debidamente aplicados para los fines que se dan, y que son los fines que se regulan en la propia orden de convocatoria de subvenciones para CIT; en principio, estimamos que se ajustan bien.

Distinto es que todavía los CIT no funcionen como debían funcionar. Eso es evidente. Eso es clarísimo y por eso se les ayuda: para que empiecen a funcionar bien. Y de forma tal que se ponen unas cantidades a su disposición, que irán incrementándose a medida que los funcionamientos de los CIT sean más acorde a lo que se pretende; de forma tal que, en lugar de recibir un CIT quinientas mil o seiscientas mil pesetas de funcionamiento, el día que llegue a funcionar bien, en lugar de haber una partida presupuestaria de quince o veinte millones, habrá una partida presupuestaria de cincuenta, porque estará cumpliendo mejor la función. Nuestro objetivo político, que yo creo que en cierto modo se está consiguiendo, era revitalizar a los CIT, y revitalizar no era dar cantidades ingentes de dinero, sino apoyar políticamente con cantidades suficientes que les permitiera empezar a funcionar en muchos casos, porque prácticamente muchos CIT funcionaban sólo en el registro, en la práctica no funcionaban; y una vez que les estemos motivando y vayan haciendo actividades, las cantidades a subvencionar serán cada vez más importantes porque yo creo que han cumplido y cumplen la función importante, independientemente de que desde hace muchísimos años han estado abandonados totalmente por todo tipo de administraciones y no han cumplido la finalidad para la que se crearon.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUIÑEA): Muchas gracias, señor Consejero. Señor Secretario, dé lectura al tercer punto del orden del día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR DE LA IGLESIA GIL): "Proposición no de Ley 51-I, presentada por el Procurador don Manuel Fuentes Hernández, relativa a iniciación de gestiones para la firma de un acuerdo de colaboración de enseñanzas especializadas técnico-turísticas con empresas turísticas, publicada en el Boletín Oficial de estas Cortes número ciento cuarenta y tres, de veinticinco de febrero de mil novecientos ochenta y siete".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUIÑEA): Señor Fuentes Hernández.

EL SEÑOR FUENTES HERNANDEZ: Gracias, señor Presidente. Voy a ser extraordinariamente breve, y me voy a limitar a leer rápidamente lo que son los antecedentes de mi Proposición no de Ley.

Se plantea en los siguientes términos: "En distintas Comunidades Autónomas se está llegando a acuerdos que permitan, por una parte, a los alumnos de las carreras técnico de empresas y actividades turísticas perfeccionar sus estudios mediante prácticas en el ámbito de las empresas turísticas y, por otra, a los empresarios conocer a los futuros empleados que han de acceder a puestos de trabajo en aquéllas, y a su vez conocer los programas teóricos y prácticos que se les imparten, de lo que cabe esperar un incremento de los contratos de trabajo y un mayor perfeccionamiento del personal".

Se fundamenta todo esto en acuerdos que se concretan en puntos del siguiente tenor: El primero la Ley de Educación del setenta, y más adelante el Decreto 70-

71/76, del cinco de marzo, ya establece la colaboración entre las distintas empresas y centros escolares, punto éste base del acuerdo, y declara las prácticas en el mundo del trabajo como medio natural de educación e instrucción, hasta el punto de afirmarse que la función empresarial es educativamente necesaria.

Segundo, las enseñanzas turísticas han sido reguladas a nivel de diplomado universitario por Real Decreto de catorce de abril del ochenta y deben ser especialmente complementadas con prácticas, tal y como se establece en los Artículos 3 y 4 de la Orden Ministerial de veintinueve de octubre del ochenta, por lo que se aprueba el plan de estudios de enseñanzas turísticas especializadas.

La formación profesional turística, en su punto tercero, que permita cada vez más elevar la calidad de la oferta de los servicios, se ve cada día más necesaria en una sociedad fuertemente competitiva y que está sometida a las innovaciones tecnológicas, lo que incide en la necesidad de una formación completa a nivel humano y técnico de las personas que actualmente se preparan en las escuelas de turismo de cara a sus futuros empleos.

Y cuarto, las clases prácticas de las empresas turísticas suponen un notable ahorro de las instalaciones que hoy a las escuelas privadas les es difícil alcanzar y proporcionan el contacto directo entre los alumnos y las empresas, del que puedan salir beneficiadas ambas partes. Incidiendo a su vez en un aumento del nivel en el trato y relación con los turistas. Es necesario, pues, una coordinación que hasta ahora no ha existido entre la formación profesional turística y el mundo del trabajo, en el cual han de estar implicadas todas las instituciones que guardan relación con este mundo profesional. En base a esto y a cuanto expongo, formulo la siguiente Proposición no de Ley en los términos que voy a dar lectura:

Que la Junta de Castilla y León inicie las gestiones encaminadas a lograr firmar, al igual que otras Comunidades Autónomas, las bases de un acuerdo de colaboración que permita promover el perfeccionamiento y las enseñanzas especializadas técnico-turísticas en las empresas turísticas.

Segundo, que en el acuerdo de colaboración participen la Consejería de Fomento, los representantes de la Administración Central implicados en estos programas, los Directores de Escuelas Turísticas de la Región y los Presidentes de las Federaciones o Asociaciones del Sector que estén interesados.

La formulación de esa Proposición no de Ley está también avalada por la firma de bases de acuerdo de colaboración en Comunidades Autónomas de distinto, incluso, Gobierno, lo que demuestra el interés y la eficacia de estos acuerdos, como son por ejemplo Baleares, Aragón y Rioja. Y el interés para nuestra Comunidad se fundamenta en las escuelas que existen en Burgos, León, Salamanca y Valladolid.

Con esto he creído poner en antecedentes suficientes a los miembros de esta Comisión para de su acogida espe-

rar la aprobación de esta Proposición no de Ley, hecha con el mejor deseo de que sea útil a la Comunidad.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUI-NEA): Muchas gracias. Señor González Marcos.

EL SEÑOR GONZALEZ MARCOS: Sí. Señor Presidente, señores Procuradores. En nombre del Grupo Socialista, para manifestar nuestro criterio sobre la Proposición no de Ley presentada por el Procurador Manuel Fuentes Hernández. Tenemos que decir que estamos de acuerdo con la Proposición no de Ley; sin embargo, sí me gustaría —y parece que ya estamos de acuerdo en el tema— que se introdujera, donde dice que "la Junta de Castilla y León...", digo que se introduzca "a través del Consejo Regional de Turismo", porque, como ustedes saben, el Consejo Regional de Turismo ha sido creado por Decreto de la Junta como Órgano Consultivo de la Administración, donde están representados todos los sectores con incidencia en el sector del turismo, desde, como ya se ha dicho, la Administración Central, pasando por la Administración Autonómica y también por las provinciales y las locales, las Administraciones Locales; también están representados los empresarios de hostelería, las agencias de viaje, los trabajadores a través de sus sindicatos, centros de iniciativa turística, etcétera. Me parece entonces que, si todos los sectores que inciden en el sector de turismo están presentados en este Consejo, sea lógico que este Consejo intervenga en todas estas decisiones.

Yo creo que, en definitiva, es el Órgano adecuado para tomar estas decisiones, independientemente de que, como sabe el señor Procurador, ya se está haciendo y realizando esa labor de... se está poniendo en marcha, ya que los estudiantes están participando, los estudiantes de las escuelas de hostelería, están participando y haciendo prácticas en las agencias de viaje, en los hoteles, en las oficinas de turismo, y gracias a eso usted conoce que es posible, sobre todo en horas o en épocas punta, que esas oficinas de turismo, que como saben son de la Administración Autónoma, estén abiertas incluso los domingos.

En definitiva, reitero, estamos de acuerdo con la Proposición de Ley y con esa pequeña variante estamos dispuestos a darle nuestro respaldo.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUI-NEA): Muchas gracias. Señor Fuentes Hernández, como proponente de esta Proposición no de Ley, ¿está usted dispuesto a aceptar la adición que presentó el Grupo Socialista?

EL SEÑOR FUENTES HERNANDEZ: Completamente de acuerdo, señor Presidente. Y nada más que agradecer esta enmienda que de alguna manera complementa la mía, y únicamente decir que, ante la proximidad de la época más importante para el turismo, en la medida que se pueda, esto sea acelerado. Nada más, muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUI-NEA): Muchas gracias. Señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR LORENZO MARTIN): Sí. Yo, como mandado de esta Comisión para ejecutar esta Proposición no de Ley, sí que adelanto a los miembros de esta Comisión que el próximo martes se reúne la Comisión Permanente del Consejo Regional de Turismo y uno de los temas que como Presidente he ordenado que se analice es precisamente este tema, de forma tal que en la propia... el propio martes se van a debatir la forma de elaboración de ese convenio por los representantes de la Federación de Hostelería, con los que ha habido contactos en estos días pasados y que están de acuerdo, por los representantes de las agencias de viajes, por los representantes de la Administración y por las propias Escuelas de Turismo, que están representadas en el Consejo de Turismo, al objeto de que algo que hemos venido haciendo desde la Administración, pero sin acuerdo, simplemente en contactos bilaterales —porque al final esto no deja de ser una intermediación de la Administración entre la Escuela de Turismo y el Sector para favorecerse mutuamente al respecto—, se pueda llevar a cabo; con lo cual, incluso, hasta la propia Administración salga beneficiada. Como decía muy bien el Portavoz del Grupo Socialista, durante el año mil novecientos ochenta y seis ha sido posible abrir las oficinas de turismo los meses de verano los domingos gracias a la colaboración de las oficinas de turismo. Como ustedes muy bien saben, los funcionarios tienen sus horarios, sus horas de trabajo y número de horas a la semana y, evidentemente, es imposible, con la Ley en la mano, a un funcionario decirle que trabaje un sábado o un domingo, y gracias a los estudiantes y desde luego a la buena predisposición de un buen número de funcionarios hemos podido atender una demanda creciente de informaciones, que nos ha permitido, como hacía referencia yo anteriormente en mi exposición, incrementar el número de solicitudes de información atendidas durante el año mil novecientos ochenta y seis durante los meses de julio y agosto en un veintitrés por ciento con respecto al año anterior. Considero positivo eso, la Proposición no de Ley, y agradecer tanto la sugerencia del señor Fuentes, como la enmienda de adición que el Grupo Socialista hace y que ejecutaremos en su integridad.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUI-NEA): Muchas gracias, señor Consejero.

Por tanto, vamos a proceder a la votación, si a ustedes les parece, por asentimiento de la Proposición no de Ley presentada por el Procurador don Manuel Fuentes Hernández, como está en el texto con la adición presentada por el Portavoz del Grupo Socialista. ¿Están ustedes de acuerdo en aprobarla en esas condiciones?. Muchas gracias.

Se levanta la sesión.

(Se levantó la sesión a las veinte horas cuarenta y cinco minutos).