



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 1988

II LEGISLATURA

N.º 74

COMISION DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

Presidente: Don Angel Martín Vizcaíno

Sesión celebrada el día 9 de Junio de 1988, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DIA:

- Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento para informar a la Comisión sobre el futuro y proyectos para la línea férrea La Robla-León-Bilbao.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diecisiete horas veinticinco minutos.	1696	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. de las Heras Mateo (Grupo Mixto).	1703
El Presidente, Sr. Martín Vizcaíno, abre la sesión, y notifica a la Comisión las sustituciones que se han producido.	1696	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Sagredo de Miguel (Grupo de C.D.S.).	1704
El Secretario, Sr. Martín González, da lectura al Orden del Día.	1696	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Valcuende González (Grupo Socialista).	1704
Intervención del Sr. Posada Moreno, Consejero de Fomento, para informar a la Comisión.	1697	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Lobo Asenjo (Grupo de Alianza Popular).	1704
El Presidente, Sr. Martín Vizcaíno, suspende la sesión.	1698	En turno de réplica, interviene el Sr. Posada Moreno, Consejero de Fomento.	1705
Se suspende la sesión a las diecisiete horas treinta y cinco minutos, reanudándose a las dieciocho horas.	1698	El Presidente, Sr. Martín Vizcaíno, abre un turno de preguntas para los Sres. Procuradores miembros de la Comisión.	1705
El Presidente, Sr. Martín Vizcaíno, reanuda la sesión, y abre un turno de preguntas para los Sres. Portavoces miembros de la Comisión.	1698	En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Paniagua Iñiguez (Grupo Socialista).	1705
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. de las Heras Mateo (Grupo Mixto).	1698	Contestación del Sr. Posada Moreno, Consejero de Fomento.	1706
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Sagredo de Miguel (Grupo de C.D.S.).	1699	En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Marcos Oteruelo (Grupo de Alianza Popular).	1707
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Valcuende González (Grupo Socialista).	1700	Contestación del Sr. Posada Moreno, Consejero de Fomento.	1707
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Lobo Asenjo (Grupo de Alianza Popular).	1701	El Presidente, Sr. Martín Vizcaíno, levanta la sesión.	1707
Intervención del Sr. Posada Moreno, Consejero de Fomento, para contestar a las cuestiones planteadas.	1702	Se levantó la sesión a las dieciocho horas cincuenta y cinco minutos.	1708

(Comienza la sesión a las diecisiete horas veinticinco minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Buenas tardes. Señor Consejero, señores Procuradores, se abre la sesión. En primer lugar, notificar las sustituciones que ha habido. En el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Paniagua sustituye a Juan Antonio de Lorenzo. ¿Hay algún Grupo más que tenga alguna sustitución? De momento parece que no.

Pues, sin más preámbulos, por parte del Secretario, ante la comparecencia solicitada por el Grupo Parlamentario de Alianza Popular, el señor Secretario dará lectura al Orden del Día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MARTIN GONZALEZ): Orden del Día: «Comparecencia del Excelentísimo señor Consejero de Fomento para informar a la Comisión sobre el futuro y proyectos para la línea férrea La Robla-León-Bilbao».

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Gracias, señor Secretario. Tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero de Fomento, señor Posada.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR POSADA MORENO): Gracias, señor Presidente. Señorías, brevemente, para comparecer ante ustedes y mostrar la situación, en lo que el Consejero conoce, de esta línea de FEVE León-Bilbao.

Por hacer unos cortos antecedentes, me referiré pues a la conmoción, diríamos, popular, social, que se produjo, precisamente, en los primeros días de Mayo con los rumores que comenzaron, quizá en la población de Cistierna, de que iba a suprimirse el servicio férreo entre León y Bilbao. Parece ser, o fue así, que desde el primer momento hubo algunas noticias contradictorias: ciertamente, por parte de FEVE se manifestó que no se trataba de una supresión de un servicio, sino un cambio de un servicio por otro, por unas determinadas circunstancias; sin embargo, lo cierto es que por parte de muchos grupos sociales (ayuntamientos, partidos políticos, sindicatos) había una enorme preocupación; quizás, y utilizando el refrán, «porque llovía sobre mojado»: en esos momentos se estaba discutiendo, precisamente, en el Pleno de las Cortes el tema de la reanudación de Palazuelo... del servicio de pasajeros de Palazuelo a Astorga y ciertamente en nuestra Región hay una sensibilización muy grande hacia estos temas. También apareció —y desapareció, porque no tenía razón de ser— la supresión de algún otro ferrobús, y en estas circunstancias, el propio diecisiete de Mayo, me parece, a instancias mías, el Director General de Transportes Terrestres de la Comunidad se dirigió al Presidente de FEVE manifestándole esta situación de inquietud e inquiriendo noticias directas.

Poco tiempo después se produjo, a los dos o tres días, la petición de comparecencia del Consejero ante esta Comisión y, contando un poco cómo fueron sucediendo los diversos actos, se formó una junta de representantes de la zona, pues de todos los partidos —AP, PC, CDS, Democracia Cristiana, PSOE, Comisiones—, junto con Alcaldes de zonas afectadas, a la convocatoria de UGT, para defender conjuntamente la supervivencia de la línea. Asimismo, durante esos días se llegó a promover una manifestación, que se produjo el día treinta, creo que fue, en la que... o el día veintiocho, una concentración en Cistierna, precisamente para pedir que no se suprimiera el servicio en esa línea férrea.

Lo cierto es, y aquí tengo la respuesta que tanto el Director General recibió como yo, posteriormente,

en la carta que ahora leeré... he recibido del Presidente de FEVE sobre cuál es la situación actual. Yo, el treinta y uno de Mayo, después de esa manifestación y cuando faltaba algún día para que se produjera esa sustitución de la que se hablaba, me dirigía al presidente de FEVE y le decía que: «El próximo día nueve de Junio comparezco, a petición de los Excelentísimos señores Procuradores, ante la Comisión de Transportes, Turismo y Comunicaciones de las Cortes de Castilla y León, para informar sobre el futuro y proyectos para la línea férrea La Robla-León-Bilbao». Le hablaba de cómo todos los castellano-leoneses nos sentimos muy afectados por todas estas actuaciones, que la Comunidad Autónoma estaba muy sensibilizada ante las circunstancias que estaban ocurriendo... «y por todo ello, y a efectos de poder informar a los Procuradores de Castilla y León, te reitero la petición ya realizada por el Director General de Transportes mediante escrito de fecha diecisiete de Mayo, agradeciéndote nos sea enviada la misma a la mayor brevedad y lo más exhaustiva posible. Un abrazo». Me despedía de él.

A esa carta y a la que dirigió el Director General de Transportes de forma más resumida, ha contestado el Presidente de FEVE con fecha siete de Junio y me decía: «Querido amigo: Acuso recibo de tu carta y quiero decirte, en primer lugar, que con relación a las noticias difundidas estos últimos días en los medios de comunicación, citando fuentes diversas, creo necesario precisar que la única decisión adoptada por FEVE ha consistido en la sustitución, el pasado treinta de Mayo, del tren correo y del tren rápido que circulaba únicamente los viernes en dirección Bilbao-León y los domingos en sentido contrario por un tren ligero que hará todos los días el recorrido en ambos sentidos. Con ello la oferta pasa a ser de catorce circulaciones semanales frente a las dieciséis preexistentes, con un nivel global de calidad que estimamos superior. El tren ligero efectúa en principio treinta y cuatro paradas...» (el otro me parece que efectuaba del orden de cincuenta)... y supone una reducción del tiempo total de viaje entre León y Bilbao de una hora y treinta minutos. Respecto a los apeaderos intermedios...» Una hora y treinta minutos sobre las diez horas que tardaba antes, o sea que viene a tardar ocho horas y media. «Respecto a los apeaderos intermedios en que no va a detenerse, hay que destacar que en ningún caso en ninguno de ellos existía ya venta de billetes, por su escaso tráfico. El número total de viajeros que los han utilizado en el primer trimestre de este año han sido de 1,9 viajes parada y día, siendo cero el número de viajeros en todo el trimestre en cinco de ellos, cifra que por sí sola muestra el reducido servicio público que en estos puntos se ha prestado y subraya los inconvenientes que para la

colectividad suponen tanto en términos económicos como de tiempo». Y añade esto que creo que es importante: «Una posible solución de este problema radica en la adopción del sistema de parada discrecional, no contemplada por nuestra reglamentación en vigor, aspecto que se está estudiando en estos momentos». Continuaba para decirme que aprovechaba la ocasión para «solicitar de la Junta de Castilla y León la mayor colaboración, que por supuesto siempre tendrá FEVE, dada la importancia social y económica que este ferrocarril tiene para esta región».

Con ello creo —y ésta es ya mi intervención— que queda despejada la incógnita actual de qué va a ocurrir, qué iba a ocurrir con la circulación de este tren entre León y Bilbao.

Yo quiero decir aquí —y aprovecho— que nuestra posición, la posición de la Junta y creo que la posición de las Cortes, de pedir —porque era una petición unánime de todos los Grupos— la reapertura del servicio de viajeros en Palazuelo-Astorga no quiere en modo alguno decir que nuestra postura no sea racional, en el sentido de comprender que hay necesidades empresariales —sea la empresa pública o privada— que deben también afrontarse. Por tanto, el hecho en sí de que se haya disminuido el número de paradas de cincuenta a treinta y cuatro en unos casos en que realmente no había prácticamente viajeros, y que pueda incluso introducirse este sistema de parada discrecional cuando se demande, es una mejora; una mejora relativa, porque, claro, tardar ocho horas y media desde León a Bilbao pues sigue siendo mucho tiempo; pero indudablemente es una mejora sobre el servicio anterior. A nosotros, a la Junta, nunca le parecerá mal que se adapten, o que se hagan esas adaptaciones necesarias para que el servicio sea mejor y sea más rentable, tanto social como económicamente. Por ello, en cuanto a lo que podría ser la actualidad diaria, de ahora, creo que la respuesta del Presidente de FEVE es satisfactoria.

Sin embargo, yo quiero mostrar aquí mi preocupación hacia el futuro por el estado de esa línea. Indudablemente, es algo reconocido, y no sólo de fuentes de FEVE, sino de cualquier observador imparcial, que es preciso, para mantener el tráfico, para incrementarlo, para dar unos servicios adecuados a los viajeros, mejorar esa infraestructura, tanto en estaciones como en la propia vía. Ello supondría una inversión relativamente importante, y más importante, miles de millones, si se pretende poner en unas condiciones francamente aceptables; pero, aunque no sea más que para mantener ese tráfico que actualmente existe ligeramente incrementado, es preciso hacer inversiones de cierta consideración. Por todo ello, yo

me muestro preocupado porque esas inversiones deben hacerse. Comprendo que la situación de FEVE no es una situación en estos momentos boyante; el hecho mismo de esta línea, una parte —si no de esta línea sí de todo lo que antes era FEVE—, haya sido dado a los ferrocarriles vascos ha cortado esa continuidad de línea que había antes; se habla también de transferencias a la Comunidad Valenciana de lo que es el ferrocarril de cercanías de Valencia, que es también de FEVE. Insisto en que la situación de FEVE no es una situación boyante; pero, de todas formas, yo considero necesario que, mirando hacia el futuro, para estabilizar ese futuro, para que no pueda volver a ocurrir que se plantee ni siquiera ligeramente la posibilidad de cerrar esa línea, sería preciso que FEVE realizara unas inversiones de cierta importancia, por lo menos en mantenimiento, y estudiara la posibilidad de hacer una inversión mayor para conseguir una línea con unas prestaciones mejores.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Consejero. Aunque el Reglamento prevé la suspensión por un tiempo de cuarenta y cinco minutos, esta Presidencia, de acuerdo también con los Portavoces de los distintos grupos políticos, levanta la sesión... suspende, mejor dicho, la sesión, por un tiempo de quince minutos.

(Se suspende la sesión a las diecisiete horas treinta y cinco minutos, y se reanuda a las dieciocho horas).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN VIZCAINO): Continuamos la Comisión y entonces, en el turno de Portavoces, tiene la palabra el Portavoz del Grupo Mixto, señor de las Heras.

EL SEÑOR DE LAS HERAS MATEO: Muchas gracias, señor Presidente. Señorías. Cree este Procurador, señor Presidente, que se ha empezado a escribir la crónica de una muerte anunciada para la línea férrea La Robla-León-Bilbao. Hemos visto secuencias muy parecidas a las que hoy en esta Comisión y a través de los medios de comunicación social llegamos a conocer en relación con esta línea férrea, lo mismo que en relación con otras líneas de transporte de viajeros por carretera y de comunicaciones en nuestra región. Si efectivamente esos medios de transporte no disponen de unas comodidades razonables —pongamos, por ejemplo, en invierno disponer de calefacción, o de unos medios, o de unos vagones por los que no entre aire por todos los sitios—, en fin, en unas condiciones de utilización mínima; si, por otra parte, en vez de esto se dota a esas líneas o a esta línea en concreto con materiales que incluso pro-

vienen de otras líneas que se cierran o que se traspasan; si es frecuente, si no totalmente ordinario, el que el cumplimiento de los horarios no se vea cumplido en ninguna ocasión; si, por otro lado, el estado de las vías es deplorable, lo que hace que haya descarrilamientos o posibilidades muy ciertas de que se produzcan; si la velocidad, más que de transporte ferroviario, es una velocidad casi peatonal, pues, evidentemente, no puede haber viajeros. Y es la pescadilla que se muerde la cola: no hay viajeros, hay déficit; a continuación, hay un intento de reestructuración, de alguna manera, para terminar cerrándose la vía correspondiente, el transporte correspondiente. Eso lo hemos vivido, ya he dicho, en otro tipo de transportes, y lo hemos vivido en transportes ferroviarios en nuestra Comunidad, en otras líneas que están en la mente de todos los Procuradores.

Por lo tanto, si no se sale de ese círculo vicioso, si, efectivamente, no se hacen unos estudios razonables de viabilidad y se insuflan las cantidades económicas necesarias para poner en orden estos medios de comunicación y de transporte, evidentemente, estamos condenados a que se sigan cerrando esos medios de comunicación y esos medios de transporte. Y eso es malo para nuestra Comunidad, y eso es malo, en este caso, para una zona concreta. Y no lo digo yo, lo dice un acuerdo —me parece, unánime— de la propia Diputación Provincial de León, que dice que, en este caso, dejaría probablemente incomunicada a una zona en invierno, que no tiene otras comunicaciones alternativas, o que tiene comunicaciones alternativas muy malas, con carreteras provinciales muy deficientes, con carreteras que en invierno tienen, por las adversas condiciones climatológicas de la zona..., se cierran y se interrumpe su comunicación, y que el ferrocarril es la alternativa a esa incomunicación, o la solución a esa incomunicación; que, por otra parte, atraviesa una zona de importante interés económico, puesto que atraviesa una de las cuencas mineras importantes de nuestra región, y, naturalmente, por la importancia estratégica del producto de esas cuencas mineras —el producto energético— y por la importancia económica de ese sector en nuestra Comunidad, pues, naturalmente, el posible cierre, aunque en este caso el transporte de mercancías, evidentemente, no se ha cerrado todavía, pues, evidentemente, es un palo para ese sector energético.

Y por otra parte hay unas capacidades, en esas zonas, de otra índole económica, como puede ser la capacidad turística, capacidad, por otra parte, importante en nuestra región y no suficientemente explotada, desde el punto de vista de este Procurador, de la que, indudablemente, de ese sector terciario y de servicio, tenemos que, necesariamente, extraer impor-

tantes ventajas económicas, porque quizás sea el sector donde posiblemente tenemos más posibilidades económicas y competitivas en ese área. Pues, también, de alguna manera, el posible cierre... aunque, indudablemente, por la contestación del Presidente de FEVE, tengamos que sacar la conclusión, en estos momentos, de que no hay un perjuicio, en tanto en cuanto se mejora el tiempo total de la línea; no hay un perjuicio tampoco directo, puesto que de las cincuenta paradas pasamos a treinta y cuatro, pero porque no hay viajeros en las paradas donde ahora no se para, etcétera, etcétera. Bueno, pues la verdad es que, aunque en el momento inicial y con esta reestructuración no se pueda decir que hemos ido a peor, la verdad, señor Presidente —insiste este Procurador—, que esto es una crónica de una muerte anunciada. Y que lo que se necesita, llana y simplemente, es estudios serios, y, para afrontar esos estudios serios, inversiones adecuadas para que esas líneas tengan la comodidad suficiente y la seguridad adecuada para traer viajeros, para atraer y ser fuente de complementariedad de otras actividades económicas, como puede ser la de la minería del carbón o la turística, en este caso. Y, si no, pues, sinceramente, no vemos nada más que es un parche más a un problema secular de la Comunidad de Castilla y León.

Nuestra propuesta, por lo tanto: estudio e inversiones apropiadas. Nada más, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor de las Heras. Por el Grupo Parlamentario del Centro Democrático y Social, tiene la palabra el señor Sagredo.

EL SEÑOR SAGREDO DE MIGUEL: Gracias, Presidente. Señor Consejero: yo, con todo el cariño del mundo, después de decir que yo creo que todos los Grupos estamos absolutamente al lado que cada uno de esos castellano-leoneses que sufren la preocupación, en estos momentos, de las noticias sobre la supresión de esta línea —y eso, dejándolo en el frontispicio de mi intervención—, sí he de decir que, insisto, con todo el cariño del mundo, yo había leído en los medios de comunicación, anteayer, más información de la que el señor Consejero se conoce que dispone, porque entiendo que nos la ha dado toda.

Me parece poco serio el reunir a un grupo de Procuradores una tarde —que todo el mundo tiene mucho que hacer, y el señor Consejero el primero— para, únicamente, leernos una información que han facilitado con más generosidad los medios de comunicación hace muy pocos días.

En cualquier caso, no me voy a detener por tanto, porque, para leer la carta del Director de FEVE, que ya se ha expuesto en esos medios, creo que lógicamente, y de acuerdo con el Portavoz del Grupo Mixto, que me ha antecedido en el uso de la palabra, realmente había, lógicamente, que haber hablado de la posición del Consejero, en un estudio de necesidades de la zona, de previsiones... Y de eso no hemos oído absolutamente nada. Yo creo que ha sido una comparecencia frustrante y que yo quisiera que no se repitiera más. Por lo menos, hago votos por que no ocurra así.

En cualquier caso, efectivamente, estaremos muy atentos a todas estas noticias que se den sobre la posible supresión de esta línea. Ya hemos sufrido en nuestra propia carne la supresión de otras vías; estamos viviendo con esperanza —que es lo último que se pierde— las posibilidades de reabrirla; vivimos en una región que está terriblemente maltratada en este terreno: el circular, el viajar, el intentar ir de una ciudad a otra es difícil; en tren, yo creo que es una aventura; a veces, una aventura imposible, y no solamente en esta línea, sino en otras de más fuste, porque todavía sigue siendo problema de tercer mundo el viajar de Salamanca a Madrid, por ejemplo. Y, en cualquier caso, no me voy a detener excesivamente, y yo quisiera que en otras comparecencias del Consejero, como ha ocurrido en ocasiones, hablásemos del futuro. Lo hablábamos en aquellas comparecencias sobre vuelos de tercer nivel, y de... Pero hoy, realmente, estamos hablando, ya no de tercero, sino de cuarto o quinto mundo. En cualquier caso, repito..., porque hablar de diez horas, de ocho horas y media, de cincuenta kilómetros en dos horas (de León a Cistierna), de treinta y cuatro paradas, que me supongo que tendrán problemas; y, eso sí, la Junta lo podía haber previsto y podía tener esos estudios de qué zonas, con las dieciséis paradas suprimidas, lógicamente, sufren, porque son zonas muy comunicadas.

En cualquier caso, repito que estamos absolutamente al lado de todas estas personas que, en estos momentos, sufren preocupación por las posibilidades de una línea que, realmente, el CDS tiene absoluta intención de oponerse en lo que pueda.

Muchas gracias, Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Sagredo. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra Miguel Valcuende.

EL SEÑOR VALCUENDE GONZALEZ: Gracias, Presidente. Señor Consejero, señores Procura-

dores. Nuestro Grupo se ha quedado un poco a la expectativa, dada la respuesta que ha sido dada por el Consejero y dada la entidad de la pregunta que había aquí, de cuál es la posición que el Grupo que ha hecho la Pregunta —que es, en este caso, Alianza Popular—, qué intención tenía y con qué objetivo la ha hecho. Porque, realmente, nos ha sorprendido la respuesta por parte del Consejero, en la cual, pues, prácticamente, sólo ha dicho cuestiones que, como ya se ha dicho, las conocíamos por la prensa. Y la gravedad, dentro de lo que está ya la situación en que se encuentra este ferrocarril, pues no es muy grande, y, en algunos aspectos, hasta se mejora.

Realmente, nosotros hemos buscado estos datos, nos hemos preocupado por saber la situación de esta zona, que afecta a tres provincias de nuestra región, y a una zona que, en estos momentos, se encuentra con ciertos problemas —esperemos que sean coyunturales— en el tema de la minería, pero que tiene, creemos que tiene un futuro y que, bueno, que habrá que estudiar las posibilidades que ese ferrocarril tiene en esa zona.

Entonces, teníamos la esperanza que, dada la pregunta, o como viene en el Orden del Día, que es una comparecencia para hablar sobre el futuro y los proyectos de la línea férrea de La Robla-León-Bilbao, y sabiendo que, en principio, no es una responsabilidad de esta Junta, pero haciendo nosotros también nuestro aquel dicho que dijo aquí el Consejero ya una vez, y que era anteriormente del primer Presidente de la Junta de Castilla y León —Demetrio Madrid—, de que todo lo que pase dentro de nuestra Comunidad Autónoma nos afecta, pues creemos que esto también debe afectar a la Junta, y debe afectar al Consejero, que es el que, en este aspecto, tiene las responsabilidades.

Entonces, esperamos que, dado que hemos visto que el Director General de FEVE ha dado una respuesta a la pregunta; una respuesta, en principio, satisfactoria y rápida, y que se ha ofrecido para colaborar con la Junta en todos los temas que aquí nos puedan afectar, yo creo que es una oportunidad que debemos de aprovechar para hacer un estudio en serio, para ver las posibilidades que ese ferrocarril —que afecta a una parte importante, repito, de nuestra Comunidad— pueda tener en el futuro. Pero claro, realmente, lo que aquí se estaba proponiendo, no podemos esperar mucho de un ferrocarril que en trescientos treinta y cinco kilómetros que hay desde León hasta Bilbao tarda, en estos momentos, diez horas, según los datos que se nos han dado. Esto, realmente, no puede ser utilizado por nadie en estos momentos, porque, si el tiempo es oro —siempre ha sido oro—, en estos momentos todavía lo es más.

Se mejora, se mejora con el tipo de instalación, con el tipo de maquinaria que se va a utilizar en estos momentos. Y, realmente, la incidencia que tiene, a pesar de lo que se ha dicho —esas paradas que se van a quitar—, estamos con el señor Consejero en que no tiene una incidencia importante, dado que —nosotros también teníamos esos datos—, en el primer trimestre, en cinco de las paradas que se suprimen —yo lo recalco, porque creo que es significativo—, no ha habido ni un solo viajero en el primer trimestre, en cinco paradas de las que se suprimen. Creo que esto indica la importancia que puede tener este tema.

Pero, si el ferrocarril puede tener futuro, si el ferrocarril puede ser uno de los temas que, bueno, que está empezando a resurgir en toda Europa —y yo diría que en todo el mundo—, yo creo que sí que es una oportunidad que tenemos para poderlo estudiar y para ver si, en el futuro, en una zona donde hay también, potencialmente..., se está intentando mejorar —con los acuerdos del Mercado Común de la agricultura de montaña— toda aquella zona, que es, normalmente, donde afecta a este ferrocarril, yo creo que son posibilidades que tenemos y que no debemos desaprovechar.

La realidad es que —ya se ha dicho también aquí—, en estos momentos, la situación es bastante problemática. Este ferrocarril, las vías, según los datos que nosotros tenemos, están colocadas todas antes de mil novecientos sesenta, y hay tramos que están colocadas en mil novecientos veinticuatro y mil novecientos veinticinco. Esto hace difícil conseguir que adquieran una velocidad mayor de la que tiene, desde luego, en estos momentos, porque sería peligroso.

Hay veintisiete pasos a nivel, guardados por agentes o guardabarreras, y veintitrés barreras metálicas con mando a distancia. Hay veintitrés túneles, con longitudes de siete mil seiscientos setenta y cuatro metros. El trece por ciento de la longitud total de la línea son curvas menores de ciento cincuenta metros, y hay pendientes hasta de veintidós coma cinco milímetros, con uná longitud de dos mil setecientos sesenta y tres..., de dos, perdón, setecientos sesenta y tres kilómetros.

Creo que son datos que..., en estos momentos, la tecnología ha avanzado mucho, en relación a como en su día se hizo; prácticamente, estos ferrocarriles no han sido modernizados. Y nosotros, en esa línea de las posibilidades futuras que podría tener este ferrocarril, es en la que estábamos y en la que queríamos incidir, o creíamos que se debía incidir más en esta comparecencia.

También tengo que decir aquí —también es una reiteración con lo que ha dicho el señor Consejero— que el Grupo Parlamentario Socialista de estas Cortes se ha interesado en este tema ante FEVE, ante la Dirección de FEVE y en esas dieciocho paradas hemos intentado —y parece ser que se va a conseguir— que se actúe a la demanda, aunque hay que cambiar, como también ha dicho el Consejero, el Reglamento. Lo reitero, porque creo que los problemas que podía causar en alguna de estas paradas se podían solucionar con esto.

También hay que decir claramente que no se pierde ningún puesto de trabajo de los que hay en estos momentos, y que el resto de los servicios —aparte de estos de los que hemos hablado aquí— se mantienen. Yo creo que esto, en estos momentos, la incidencia que pueda tener esta modificación no es muy importante; en algunos aspectos, hasta la mejora. Pero sí que queremos reiterar el hecho de que hay que estudiar este tema; que hay que..., esa oferta de colaboración que ha hecho FEVE hay que aprovecharla, y que, bueno, que es una responsabilidad de esta Consejería de Fomento y de esta Comisión también —vamos a hacernos responsables todos—, y que estaremos dispuestos a colaborar con ellos. Y, bueno, es una primera oportunidad, y a lo mejor no sólo en esta línea, sino en las otras posibles líneas que hay dentro de Castilla y León, que puedan tener este tipo de incidencia que tiene esta línea.

Nada más y gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Valcuende. Por el Grupo Parlamentario de Alianza Popular, tiene la palabra el señor Lobo Asenjo.

EL SEÑOR LOBO ASENJO: Muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, quiero agradecer al señor Consejero la diligencia que, una vez más, ha tenido en comparecer a petición de un Grupo de esta Cámara. Y, en segundo lugar, agradecer también a FEVE la diligencia que ha tenido en contestar; si bien, quizá, no todo lo satisfactoriamente que todos hubiéramos querido, sí, por lo menos, con prontitud y por lo menos llevándonos alguna especie de tranquilidad o de esperanza en el futuro, al menos inmediato, de esta línea férrea.

Saliendo al paso de algunas de las intervenciones en las que esta comparecencia pudiera parecer banal o de una pérdida de tiempo, creo que nada más lejos de la realidad. Porque, sin ir más lejos, yo he asistido aquí a una Comisión, a petición del Grupo Socialista,

en la que se pedía la conversión de una entidad local menor en entidad local mayor, en Ayuntamiento, y creo que, vamos, comparando una materia con otra —en el orden de las banalidades—, creo que saldría perdiendo claramente esa Comisión a la que yo saludo.

Y no es banal era comparecencia, porque lo hemos hecho a petición de un gran sentir de ciudadanos castellano-leoneses que, con notables fundamentos, se veían amenazados de la pérdida de un servicio para ellos muy importante. Por lo tanto, creo que no hemos perdido el tiempo si de alguna forma, aunque sea a medio plazo —como he dicho en un principio—, les llevamos esta tranquilidad a sus respectivas localidades y a su respectivo modo de vida.

En segundo lugar, quiero decir que el Consejero ha captado perfectamente la inquietud de todos estos ciudadanos, de todos estos castellanos-leoneses, en lo que se refiere a la línea férrea León-Bilbao. Esta inquietud —y creo que el resto de los Portavoces también—, esta inquietud, fundamentalmente y de forma una inmediata, era la desaparición o el cierre de la línea, que llegó hasta a estar anunciado en las estaciones de toda la línea férrea, y que, ante la inquietud demostrada, terminó por variarse la actitud.

Pero, en segundo lugar, el Consejero también ha captado perfectamente lo que es la verdadera preocupación de los leoneses, de los palentinos y de los burgaleses, fundamentalmente, en lo que a esta línea férrea se refiere, que es la necesidad de realizar importantes inversiones en toda la línea férrea, para que esta línea tenga un rentabilidad, si no económica —que hay poquísimos ferrocarriles que tengan rentabilidad económica—, sí una rentabilidad social, al prestar un mejor servicio. Como decía el señor de las Heras, si estas inversiones no se producen, naturalmente, sería la muerte anunciada de una línea férrea más.

Estas deficiencias —como también se ha señalado aquí— son deficiencias de infraestructura y de superestructura; quiero decir, de vías, de unidades móviles, de estaciones, etcétera, etcétera, de todo lo que compone lo que es una línea de ferrocarril. Y yo, por lo tanto, quiero decir que no totalmente tranquilo me vuelvo a mi provincia, pero sí, por lo menos, me voy con tranquilidad del deber cumplido, de haber o de poder transmitir a nuestros ciudadanos que los Procuradores de esta Comisión se preocupan por sus inquietudes, que las transmiten de una forma rápida y ágil y que se les da una respuesta, al menos y en este momento, en la medida de las posibilidades que tiene la Junta.

Estudios, yo creo que FEVE los tiene hechos; incluso, yo diría que hay hasta un Presupuesto cifrado, creo que es en 12.000.000.000 de pesetas, para que esta vía estuviera totalmente modernizada. Naturalmente, entendemos que, prioritariamente, es una obligación de este ferrocarril, y, subsidiariamente —como aquí se ha anunciado—, podría ser también una aportación de la Junta. Pero entendemos que sería de una forma subsidiaria y en tanto en cuanto no lo hiciera esta empresa, que entendemos que está total y absolutamente obligada al mantenimiento del servicio, a mejorarlo y a darlo en las condiciones que todo ciudadano, en el año mil novecientos ochenta y ocho, debe exigir de un servicio público.

Nada más señor Consejero. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Lobo. En el turno de réplica, tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR POSADA MORENO): señor Presidente, Señorías.

Yo creo que esta reunión de la Comisión de Transportes ha sido muy oportuna. A mí se me ha pedido esta comparecencia porque los Procuradores de esta Comisión —en este caso el Grupo de Alianza Popular, pero podría ser cualquier otro Grupo— tienen esta fórmula para poder manifestar su inquietud ante algo que, indudablemente, no depende de la Junta de Castilla y León, ni de esta Consejería, pero que, indudablemente también, le afecta y le afecta muy profundamente.

Creo que en los momentos en que esta comparecencia se pidió, en que había una inquietud profunda y, como yo decía antes, una inquietud que quizá no estaba totalmente justificada desde un punto de vista puramente racional y analítico, pero sí desde un punto de vista psicológico, dado los precedentes que en esta Región hemos sufrido y que estábamos sufriendo y el coste y la dificultad que está teniendo para nosotros el conseguir reabrir una línea, a mí me parece que en ese momento; esta comparecencia, el pedir esta comparecencia era oportuno. Caso diferente es si la comparecencia del Consejero, lo que el Consejero aquí ha manifestado en su primera intervención, era o no era suficiente.

Yo admito la crítica que ha hecho el Portavoz del CDS, y es perfectamente opinable desde su punto de vista, que mi intervención es insuficiente; no lo creo yo así. ¿Por qué? Porque en estos momentos y a esa comparecencia, a esta situación actual, la Consejería tiene que contestar con una contestación actual; y yo

he contestado con lo que hay y con los únicos datos que, en estos momentos y con esa premura, yo puedo manejar. Esa es, fundamentalmente, la narración de cómo se han producido los hechos y la contestación del Presidente de FEVE.

Pero, terminada esa contestación, que, como he dicho, tranquiliza esa inmediata preocupación, gravísima preocupación que se ha sentido en nuestra Región, y especialmente en la zona afectada por este ferrocarril, entramos en la segunda parte, que es el futuro de esa línea. Ahí yo estoy plenamente de acuerdo con todos los Portavoces, y especialmente con el del Grupo Mixto, Socialista y Alianza popular, en que han insistido –y lo decía el del Grupo Mixto– que esto puede ser la crónica de una muerte anunciada; en efecto. Si bien se ha superado la circunstancia actual inmediata, si hacia el futuro no se realizan unas determinadas inversiones, más –diría yo– en una primera etapa en superestructura que en infraestructura... Porque, si bien son ciertos todos los datos que manifestaba el Portavoz del Grupo Socialista, que, verdaderamente, hace que ese trazado, que esa vía tan antigua, que esos túneles hagan de una situación ya de por sí difícil orográfica como muy difícil para el tránsito, quizá, en estos momentos, lo que más afecta a esa línea es, precisamente, el estado de los vagones, la falta de calefacción, etcétera, etcétera. Es indudable –por ello, claro, me quiero adelantar a lo que se nos pueda decir en un momento dado por FEVE– que el tráfico es insuficiente; claro que lo es. Se está hablando de unas sesenta, setenta millones de unidades de tráfico (se llaman unidades de tráfico en RENFE, pues, a viajeros-kilómetro o toneladas-kilómetro), cuando en una vía media de RENFE, pues se pueden hacer decenas de millones, o por lo menos diez millones.

Claro; la situación es, indudablemente, de un claro déficit con respecto a RENFE, ¿Con respecto a otras líneas de FEVE que no sean de cercanías, como decía antes, la de Valencia? Pues no, la situación es similar. Ahora, ¿cuál es el problema real? El problema es que es preciso invertir.

Entonces, tras esta Comisión y conocido el parecer de los Grupos, y en contestación a esta carta que yo he recibido del siete de Junio y que, por lo tanto, no he tenido todavía ocasión ni de contestar, pero que, por supuesto, va a producir una contestación, no sólo escrita, sino verbal y a ser posible una entrevista, yo quiero manifestarle al Presidente de FEVE la necesidad de que ahí se hagan unas inversiones, y conocer los planes de inversión que de hecho existen –porque me consta que existen– en esa línea y ver si son suficientes.

También quiero decir que no querría que la colaboración de la Junta –que, indudablemente, va a ser máxima en todos los aspectos, y puede ser en los aspectos incluso institucionales, publicitarios, de apoyo–, no querría que volviera a repetirse el planteamiento de otras líneas, en donde el déficit de explotación corre a cargo de la Junta. Claro, porque estamos hipotecando las inversiones de futuro de la Junta para mantener unos servicios que en otras Comunidades Autónomas mantiene directamente el Estado.

Por lo tanto, si bien yo, representando a la Junta y pienso que representando a las Cortes de Castilla y León, voy a presionar en todo lo posible a FEVE para que haga esas inversiones –al menos las mínimas– y que proyecte hacia el futuro al hacer esos 6.000.000.000 que más o menos sería la cantidad necesaria para poner esa línea en una situación aceptable, no pretendo, en modo alguno, que ese coste se reparta con la Junta; porque creo que, si bien eso, en algún caso –como es el de Palazuelo-Astorga–, podemos afrontarlo, si se generaliza ese sistema, indudablemente, sería muy pernicioso para la Junta.

Por lo tanto y en conclusión, quiero decir que aquí he transmitido ese mensaje recibido de FEVE, que nos tranquiliza de inmediato, pero que, desde este mismo instante, y en constatación a esa carta del Presidente de FEVE, habrá otra mía pidiendo una entrevista para conocer exactamente cuáles son los planes que tiene FEVE para el futuro de esta línea, discutirlos con ellos, y, cuando yo tenga el conocimiento suficiente, yo –como lo he estado siempre– estoy dispuesto a comparecer cuantas veces sea preciso en esta Comisión, para explicar los casos que se vayan dando. Pero, también lo digo, siempre en estas comparecencias, aunque el contenido de mi exposición pueda ser o pueda ser tildado de escaso, yo me limitaré a decir exactamente aquello que soy plenamente capaz de poder afirmar. Y en lo otro –como he dicho ahora mismo– aventurar un camino hacia el futuro, pero que, insisto, no puedo precisar más porque no conozco en este momento y con detalle –aunque los conoceré en el futuro– cuáles son los planes de FEVE, exactamente, de inversión en esta línea.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Consejero. En el turno de réplica, por parte de los Portavoces, tiene la palabra el señor de las Heras Mateo.

EL SEÑOR DE LAS HERAS MATEO: Yo no diría que vamos a consumir un turno de réplica, sino si en el contenido de la contestación del Consejero o de la entrevista estaría el solicitar de RENFE... de FEVE, perdón, todos los datos actualizados que tengan sobre la línea, lo que puede permitir a la Junta contrastar esos datos, incluso, proponer alternativas

a los estudios y datos de que disponga en estos momentos la Compañía.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor de las Heras. Por el Grupo Parlamentario de Centro Democrático y Social, el señor Sagredo tiene la palabra.

EL SEÑOR SAGREDO DE MIGUEL: Gracias, Presidente. Voy a ver si doy una de cal y otra de arena, pero, en cualquier caso, no me retracto en absoluto de nada de lo que he dicho e intentaré matizar.

Lo primero entiendo que la tranquilidad —entre comillas—, lo ha intentado FEVE, veremos si lo consigue, no esta comparecencia. Primera cosa que creo que es necesario matizar a mi juicio.

Y en lo otro, ya sabe el Consejero el aprecio personal que le tengo y por eso quiero ser más exigente. A todos los Procuradores que estamos en esta sala, en este momento, se nos ha citado para lo que voy a leer expresamente: «Comparecencia del Excelentísimo señor Consejero de fomento para informar a la Comisión sobre futuro y proyectos para la línea férrea La Robla-León-Bilbao», futuro y proyectos. La comparecencia... las manifestaciones, hemos estado... o es que yo le tengo excesivo afecto y me ha parecido muy corto, apenas un cuarto de hora quizá, y en los cuales los catorce minutos han sido la lectura de la carta del Presidente de FEVE, que conocíamos por los medios de comunicación. Futuro y proyectos para la línea férrea supone, lógicamente, el esperar del Consejero una exposición absolutamente distinta a lo que yo he recibido.

En cualquier caso, insisto, quizá es producto del afecto. Creo que ha sido, en términos salmantinos, un aliño decoroso en traje campero y el Consejero es un primer espada y se le exige faena. Yo quisiera que en la próxima intervención nos justificara el precio de la entrada y la categoría, lógicamente, del Consejero. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Sagredo. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Valcuende.

EL SEÑOR VALCUENDE GONZALEZ: Gracias, señor Presidente. Nosotros, desde luego, estamos dispuestos a venir a las Comisiones o a los Plenos que sean necesarios, porque no estamos tan ocupados como los del CDS y nos podemos permitir algún lujo de venir de vez en cuando. Pero yo creo que esto que hoy estamos celebrando aquí... lo ha defi-

nido bien el Consejero, yo creo que es una oportunidad psicológica. Yo creo que se hubiera resuelto esto que el Grupo Popular ha hecho en esta comparecencia, a lo mejor, simplemente con una pregunta escrita u oral; pero, indudablemente, aquí estamos sacando otras consecuencias, pero vamos, que son consecuencias que nos cargan de razón en lo que dijimos anteriormente. O sea, nos ha dicho también el Consejero que hay una segunda parte, que es el informar a la Comisión sobre... informar el futuro de esta línea, el futuro, esto es una segunda parte. Nosotros entendíamos que en principio. Desde luego, era la primera que pone aquí en el Orden del Día, y entonces la tercera parte será el proyecto para la línea férrea La Robla-León-Bilbao, porque, indudablemente, eso ha quedado aquí pues muy oscuro porque todavía no lo sabemos.

Bueno, pero tenemos esa oportunidad de la que hemos hablado antes: hay en estos momentos... psicológicamente todos estamos en que, bueno, puede tener su importancia. Hay también ayudas y posibilidades con... entiendo que puede haber posibilidades desde el punto de vista de infraestructura con ayudas FEDER de las Comunidades Europeas, puede ser una de las oportunidades de financiación puesto que esto siempre cuesta dinero. Y yo, utilizando ya un símil también literario y del mismo autor... «El coronel no tiene quien escriba», vemos que sí, la Consejería de Fomento ha escrito, entonces sí que tiene quien escriba, y entonces, eso es bueno, tener buenas relaciones, porque es la oportunidad de colaborar, porque la colaboración siempre se lleva mejor, pues, por el buen camino que tirándose unos a otros con unas intenciones que normalmente, pues, lo que hacen es perjudicar a la Comunidad. Yo creo que es bueno tener buenas relaciones con alguien con el que podemos colaborar, y que esa es la oportunidad que... y las consecuencias que debemos de sacar a esta Comisión.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Valcuende. Por el Grupo Parlamentario de Alianza Popular, el señor Lobo tiene la palabra.

EL SEÑOR LOBO ASENJO: Gracias, Presidente. Únicamente decir que, por parte de nuestro Grupo, estamos totalmente satisfechos de esta comparecencia, en principio, y que creemos que llevamos a los ciudadanos no sólo la tranquilidad de FEVE, a los ciudadanos, sino que les llevamos la unanimidad de esta Comisión porque sentimos con ellos la misma preocupación y el mismo problema, inmediato y de futuro, y creo que eso es más que suficiente y que paga suficientemente esta asistencia a esta Comisión.

Gracias Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Lobo. En turno de dúplica el Consejero, señor Posada, tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR POSADA MORENO): Señor Presidente. Sí, en primer lugar, decirle a don Rafael de las Heras que, por supuesto, en esa conversación –conversación profunda– con FEVE habrá un intercambio de dato de todas las posibilidades que ellos están estudiando, de todo lo que el tráfico que ahí se produce y de alternativas posibles en todo caso y a todo tráfico. Es decir... y, por supuesto, ahí la Consejería, y de acuerdo con FEVE, sí podría participar, por ejemplo –que eso es lo que yo llamo apoyo–, en un estudio determinado de una determinada zona o de un determinado tráfico para poderlo canalizar por esa línea. Eso llamo yo apoyo, no a entrar por el terreno de los déficits.

En cuanto al señor Sagredo, quiero decirle que ni Belmonte en sus mejores tiempos cortaba siempre orejas, o sea, que no siempre se tiene éxito en la plaza, y además los espectadores unas veces les gusta más y otras veces les gusta menos. Pero, de todas formas, yo lo que sí me considero es por lo menos un torero de esos que se llaman con gran sentido de la responsabilidad. Entonces, aunque la comparecencia era para futuro y proyectos para la línea férrea, yo puedo hablar de ese futuro inmediato, y sí puedo decir que quiero conocer el futuro y los proyectos de esa línea férrea, pero que en estos momentos no los conozco. Si lógicamente no los conozco no puedo más que manifestar en qué dirección yo voy a intentar que vayan esos proyectos de línea férrea, pero me parecería por mi parte un poco falta de responsabilidad el precisar algo que yo mismo no conozco.

Y en cuanto al Portavoz del Grupo Socialista sí quiero decirle que aquí ha funcionado, en efecto, la colaboración. Que por parte de esta Consejería, en todos los campos, insisto, en todos los campos –y esta Consejería tiene campos muy amplios–, está buscando la colaboración. Ahora bien –y por citar y referirme a la Administración Central–, no siempre esa colaboración se produce y, desde luego, yo diría que no debe ser por culpa nuestra –pienso– desde el momento en que nosotros o yo como Consejero me dirijo por igual a todos. Yo aquí he agradecido y vuelvo a agradecer esa rápida contestación del Presidente de FEVE, que estoy seguro que inaugurará –porque lo dice...– una colaboración más estrecha para conocer el futuro de esa línea que es lo que ahora nos preocupa. No puedo decir lo mismo –pongo el ejemplo– de

la colaboración con el Presidente de RENFE al que le he reiterado tras mi carta del nueve de mayo, que leí en el Pleno y que todo el mundo conoce, he vuelto a escribirle, precisamente porque hay una moción consecuencia de la interpelación que hizo el CDS y quiero en ese Pleno poder decir una fecha para sentarnos, en la que ya lo único que pido es la fecha porque acepto todas las condiciones. Tengo que decir que esa carta está mandada hace más de diez días y no he recibido contestación. Por lo tanto, la colaboración, cuando se produce, yo la agradeceré siempre y la agradeceré públicamente, porque no tengo ninguna dificultad en admitir cuándo hay una buena colaboración con nosotros. Y, por ejemplo, es una buena colaboración esa misma idea de que hay unos fondos europeos, era una de las propuestas que pensaba hacerle a FEVE; pienso que FEVE lo conoce mucho mejor que nosotros porque lleva más tiempo actuando en Europa, pero que a través, a lo mejor, del Banco Europeo de Inversiones podría ser una actuación, bueno, pues que pudiera ser la fórmula para financiar unas inversiones que indudablemente son muy cuantiosas.

Y, finalmente, pues agradecer al Grupo de Alianza Popular su colaboración e insistir en que yo creo que esta presencia de todos nosotros aquí esta tarde, aunque quizá haya defraudado alguna esperanza, es positiva para el futuro de la Región y para el futuro de este ferrocarril.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Posada. ¿algún Procurador miembro de la Comisión desea intervenir? Sí, señor Paniagua, tiene la palabra.

EL SEÑOR PANIAGUA INIGUEZ: Gracias, Presidente. Gracias, Consejero. No voy a entrar en la discusión previa sobre la oportunidad o no de la comparecencia, sí sobre lo que creo que debe tener toda comparecencia, y es el resultado. El resultado debe ser, a mi juicio, siempre productivo. Y, en ese sentido voy a formular alguna pregunta y alguna sugerencia.

Ha señalado que... y ha anunciando la colaboración de la Junta con FEVE o con cualquier otra instancia que pueda resolver el tema o el problema planteado. A mí me gustaría que concretara algo más el Consejero, si lo tiene estudiado, por parte de la Junta en que se concretaría esa colaboración, financiera o no financieramente, si es posible financieramente, y en otro ámbito. En que se concretaría, repito, la anunciada colaboración.

En segundo lugar, ha señalado que serían, en principio, textualmente: deben hacerse inversiones cuantiosas para mantenimiento, etcétera. Bien, esto implica ya, como antes se ha dicho, hacer estudios, estudios de todo tipo. Porque, por ejemplo, yo preguntaría y querría que en el estudio que se haga, y tanto por parte de FEVE como en colaboración con la Junta, en primer lugar, si se considera o no rentable socialmente, efectivamente parece que sí, el mantenimiento de esa línea, pero si se consideran prioritarias esas inversiones con respecto a otras inversiones. En el caso de que se consideren prioritarias las inversiones en ese tramo, entonces, habría que decidir en que cuantía, si solamente FEVE, si también la Junta o no, cuestión por lo tanto, que me gustaría que en su momento también se estudiara. Segunda cuestión.

Y tercera cuestión, ya más concreta. Antes, al hilo de la intervención del Portavoz Socialista, salió una sugerencia recogida, en principio, por el Consejero, en relación con la solicitud de fondos europeos, y ha señalado... Bien, me parece correcta tanto la sugerencia como cómo ha sido recogida. Pero mi Grupo —y lo anuncio ya aquí— va a estudiar la oportunidad de, a través de una proposición o resolución de las Cortes de Castilla y León, solicitar de la Administración Central —digo que va a estudiar la oportunidad— que se financie con proyectos FEDER para Castilla y León, y, por lo tanto, solamente para el trato correspondiente a Castilla y León, porque entiende que con la parte del FEDER que corresponde a Castilla y León como zona asistida, y que gestiona la Administración, sí que se puede sugerir a la Administración, a instancia no solamente de las Cortes y mucho más si va apoyada por un acuerdo de resolución de las Cortes..., perdón, a instancia no solamente de la Junta, mucho más si va apoyada por una resolución de las Cortes, que un proyecto FEDER que gestione la Administración Central sea en concreto éste, y, por lo tanto, si bien teóricamente han de ser siempre los proyectos FEDER —sean de gestión de la Junta o sean de gestión del Estado— adoptados de mutuo acuerdo, en este caso mucho más de mutuo acuerdo, sería a instancia misma de las Cortes. Pienso que esta es una vía realmente..., y siempre que se considere, como digo, previamente, no solamente rentable socialmente la inversión a través de un proyecto FEDER, sino también que se considere prioritaria con respecto a otros proyectos; y para lo cual habría que hacer un estudio de proyecto con una serie de anualidades, etcétera, etcétera. Esta es la propuesta que yo adelanto que estudiará mi Grupo, sobre la oportunidad o no de llevarla a las Cortes para que se adopte una resolución o proposición no de ley donde, de acuerdo, supongo, todos los Grupos, se haga esa llamada y esa propuesta a la Administración del Estado, a la Administración Central. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Paniagua. Tiene la palabra el señor... Siendo deseo contestar individualmente las preguntas, por parte del Consejo, tiene la palabra el señor Posada.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR POSADA MORENO): Yo estoy convencido... vamos, lo sé, lo que pasa es que no lo sé como Consejero, por lo tanto, digamos, no puedo manifestarlo aquí como Consejero, pero sí sé, bueno, por mis relaciones muy antiguas con FEVE, que existen estudios muy profundos y yo diría que bien realizados de toda esta línea, de las inversiones necesarias, de la rentabilidad económica e incluso —eso no lo sé tan seguro pero yo creo que también— de la rentabilidad social de la línea. Es decir, FEVE, en estos momentos tiene un profundo conocimiento de esta línea como por otra parte es lógico.

¿Cuál sería nuestro planteamiento ante FEVE? Bien, pues una colaboración, pero que, como he dicho antes, yo pretendería, como representante de la Junta, en nombre de la propia Junta, y de las Cortes, que esa colaboración no fuera financiera y si era financiera en el menor grado posible, como es lógico. Porque pienso que si no estamos hipotecando el futuro desarrollo de esta Comunidad para mantener una serie de situaciones que son necesarias, pero que, indudablemente, nos atan en el buen sentido, pero nos atan al pasado. Si queremos despegar, es de —como se decía antes—, de vuelos de tercer nivel de lo que habría que hablar más que de mantener unas líneas que debían mantenerse sin gastos o con poco coste para la Comunidad.

Ciertamente hay que hacer un estudio de rentabilidades, en todo caso, y aquí volvemos a entrar en algo que yo repetido muchas veces cuando se trata de temas de ferrocarril: la rentabilidad en temas de ferrocarril es muy difícil de evaluar, porque el ferrocarril tiene un componente psicológico enorme, no puede tanto valorarse las toneladas transportadas, la utilidad de los viajeros, como el hecho mismo del desmoramiento psicológico que se percibe en ciertas comarcas cuando un ferrocarril desaparece, incluso por personas que no utilizaban ese ferrocarril y que, sin embargo, de alguna forma se sienten afectadas como ciudadanos por esa desaparición. Entonces, hay ahí un componente que tiene una gran importancia.

Y entrando ya en la sugerencia, a mí me parece una sugerencia francamente digna de atención. Cier-

tamente, si este ferrocarril se financiara —su puesta al día— con fondos FEDER, habría de hacerse a través de la Administración Central, puesto que es... FEDER pertenece a la Administración Central. Pero no cabe duda que una petición, no ya de la Junta, sino de las Cortes de Castilla y León, de que sea esa inversión, y no otra de las posibles de la Administración Central, la que se haga, tendrá una fuerza enorme, tendrá una fuerza enorme. Pero vuelvo a decir: nos pondrá a nosotros, Procuradores de Castilla y León, ante un reto que debemos afrontar, puesto que para eso hemos sido elegidos, que es el establecer ese criterio de prioridad, porque indudablemente, y no debemos engañarnos, si se remodela este ferrocarril, a lo mejor eso supone construir algunos kilómetros menos de autovía —que también son de la Administración Central—, pero que, claro, los fondos que tiene para destinar a Castilla y León son fondos limitados, como todos los fondos, por principio. Luego, entonces, esa elección que las Cortes hacen y que incitan a la Administración Central, yo pienso que la Administración Central ha de ser muy sensible a esa recomendación de las Cortes. Pero lo que la Administración Central, ciertamente, no puede hacer es milagros. Entonces, alguna otra inversión de otro tipo sufrirá, cuando menos, un cierto retraso. Entonces, esa responsabilidad es algo que debemos afrontar, pero, insisto, para eso hemos sido elegidos.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Consejero. Señor Marcos Oteruelo, tiene la palabra.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Gracias, señor Presidente. Los servicios —como conceder un poco por proximidad, leonés, del tema—, los servicios fundamentales que presta este ferrocarril son servicios de largo recorrido de viajeros, servicio de corto recorrido de viajeros, servicio de mercancías dividido en dos aspectos: un aspecto energético y en otro aspecto de mercancía normal, sumados todos esos servicios, me da la impresión de que nos encontramos ante un ferrocarril que vale la pena luchar por él, sencillamente así.

Por lo tanto, desde este punto de vista, considero y quiero subrayar —y ésta es la intención de mi intervención— que la comparecencia de esta tarde me ha parecido oportuna, muy útil, incluso pudiera ser práctica, porque a partir de ahora la Junta va a tener detrás de sí el respaldo —yo pienso que unánime— de todos los Grupos Parlamentarios para hacer ante FEVE, ante la Administración y ante quien haga falta, todos los esfuerzos necesarios para que esto se mantenga. Es decir, tenemos que evitar lo que decía el Portavoz —con muy buen sentido—, el Portavoz del

Grupo Mixto al principio: evitar esa «muerte anunciada».

Yo creo que en otros empeños que todos conocemos no hemos tenido grandes éxitos. Vamos a ver si en éste que todavía no se ha consumado, cuya destrucción todavía no se ha consumado, a ver si en éste tenemos éxito. Yo creo que si trabajamos todos unidos podremos tenerlo.

Y, desde luego, las fórmulas, vengan del FEDER, vengan de donde vengan, las fórmulas son económicas, por supuesto, pero pienso que son rentables desde un punto de vista tanto económico como social, y por lo tanto deben ser aplicadas, y se traduce al final en una cosa que se llama modernización. Es decir, si nosotros conseguimos que este tramo de ferrocarril, León-Bilbao concretamente, se modernice adecuadamente, habremos hecho un gran servicio, no solamente a nuestra Comunidad, sino incluso a otras Comunidades de nuestro país.

Por lo tanto, y en conclusión, y en resumen, quiero que..., en fin, un poco, aplaudir la idea de haber traído aquí esta cuestión.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Oteruelo. Señor Consejero, tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR POSADA MORENO): Sí. Agradecer las palabras del señor Marcos Oteruelo, y decir que, en efecto, ahí el transporte de viajeros y mercancías es mucho más importante económicamente —como cuatro o cinco veces más importante— el transporte de mercancías que el de viajeros, pero, sin embargo, claro, la sensibilidad mayor se produce desde el momento de que es un transporte de viajeros, porque el de mercancías, con más o menos dificultad, pues hay unas posibilidades de transporte alternativo grandes. Es en el de viajeros en donde esas posibilidades son mucho más difíciles.

Entonces, indudablemente creo que estamos en camino de poder conseguir esa modernización de este ferrocarril, pero, insisto, es una difícil tarea en la que yo espero —y hasta ahora tengo pruebas de ello— una gran colaboración de RENFE y creo que..., vamos, de FEVE, que creo que no nos va a faltar.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Consejero. ¿Algún Procurador no miembro de la Comisión desea

intervenir? Si no hay ningún Procurador que desee intervenir, señor Consejero, señores Procuradores, muchas gracias. Se levanta la sesión.

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