



CORTES DE CASTILLA Y LEON

DIARIO DE SESIONES

Año 1990

II LEGISLATURA

Núm.: 220

COMISION DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

PRESIDENTE: Don Angel Martín Vizcaíno.

Sesión celebrada el día 14 de Febrero de 1990, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DIA:

- 1.- Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento para informar a la Comisión sobre:
 - Política de la Junta en materia de implantación de servicios públicos de transporte de viajeros en zonas carentes de ellos y criterios de aplicación de las subvenciones a las líneas deficitarias.

SUMARIO

| | <u>Págs.</u> | | <u>Págs.</u> |
|--|--------------|---|--------------|
| Se inicia la sesión a las diecisiete horas veinticinco minutos. | 4920 | co minutos, y se reanuda a las dieciocho horas. | 4923 |
| El Presidente, Sr. Martín Vizcaíno, abre la sesión, y da lectura al Orden del Día. | 4920 | El Presidente, Sr. Martín Vizcaíno, reanuda la sesión, y abre un turno de intervenciones para los Sres. Portavoces. | 4923 |
| Intervención del Sr. Monforte Carrasco, Consejero de Fomento, para informar a la Comisión. | 4920 | En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. García Burguillo (Grupo del CDS). | 4923 |
| El Presidente, Sr. Martín Vizcaíno, suspende la sesión. | 4923 | En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista). | 4924 |
| Se suspende la sesión a las diecisiete horas cuarenta y cin- | | | |

| | <u>Págs.</u> | | <u>Págs.</u> |
|---|--------------|--|--------------|
| En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Marcos Oteruelo (Grupo Popular). | 4926 | Contestación del Sr. Monforte Carrasco, Consejero de Fomento. | 4929 |
| Intervención del Sr. Monforte Carrasco, Consejero de Fomento, para responder a las cuestiones planteadas. | 4927 | En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Valcuende González (Grupo Socialista). | 4930 |
| En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista). | 4928 | Contestación del Sr. Monforte Carrasco, Consejero de Fomento. | 4930 |
| Intervención del Procurador Sr. Marcos Oteruelo (Grupo Popular), para hacer una matización. | 4929 | En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista). | 4930 |
| Contestación del Sr. Monforte Carrasco, Consejero de Fomento. | 4929 | Contestación del Sr. Monforte Carrasco, Consejero de Fomento. | 4930 |
| El Presidente, Sr. Martín Vizcaíno, abre un turno de preguntas para los Sres. Procuradores miembros de la Comisión. | 4929 | El Presidente, Sr. Martín Vizcaíno, levanta la sesión. | 4930 |
| En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Fernández Merino (Grupo Socialista). | 4929 | Se levantó la sesión a las dieciocho horas cuarenta y cinco minutos. | 4930 |

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

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN VIZCAÍNO): Buenas tardes. Vamos a dar comienzo a esta Comisión..., que, la verdad, por parte de este Presidente no es muy propicio a que se hiciese sin la comparecencia del Vicepresidente o del Secretario. Pero teniendo en cuenta que la reforma del Reglamento inminente dice que se va a poder constituir las Comisiones con la sola presencia de un miembro, se entiende que sea del Presidente o del Vicepresidente, y consultados los Servicios Jurídicos de la Cámara, los cuales opinan que al no haber ningún acuerdo que tomar en esta Comisión, sino que es una Comisión meramente informativa, pues, vamos a constituir la, vamos a dar comienzo a ella.

Y voy a dar lectura al único punto que hay en el Orden del Día: "Comparecencia del Excelentísimo señor Consejero de Fomento para informar a la Comisión sobre:

-política de la Junta en materia de implantación de servicios públicos de transporte de viajeros en zonas carentes de ellos y criterios de aplicación a las subvenciones a las líneas deficitarias".

Señor Monforte, Consejero de Fomento, tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MONFORTE CARRASCO): Gracias, señor Presidente. Señoras y señores Procuradores.

De nuevo comparezco en el día de hoy ante esta Comisión, al objeto de presentar a Sus Señorías, a requerimiento del Grupo Parlamentario Socialista, la políti-

ca de la Consejería de Fomento en materia de implantación de servicios públicos de transporte de viajeros en zonas carentes de ellos y los criterios de aplicación de las subvenciones a líneas deficitarias.

Quisiera así presentar la línea política a que responde la actuación de la Consejería en esta materia, así como las previsiones y objetivos para el futuro más cercano, que se concretan en el Proyecto de Orden de Convocatoria para mil novecientos noventa de las ayudas a la explotación de servicios de transporte público regular de viajeros de carácter rural, especificando, atendiendo al Orden del Día que nos refina, los criterios a aplicar en la concesión de este tipo de subvenciones.

Quiero poner en conocimiento de Sus Señorías, también -aunque creo que ya lo saben todos-, que recientemente se ha nombrado o se ha producido un relevo al frente de la Dirección General de Transportes, para la cual ha sido nombrado don José Julián Jiménez Arribas Fernández, licenciado en Derecho y funcionario del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte. Presta sus... estaba prestando sus servicios en Segovia desde mil novecientos setenta y seis, y no ha podido asistir a esta reunión por motivos de viaje.

Y antes de entrar en el examen pormenorizado de estas cuestiones, creo necesario realizar una reflexión política de carácter general.

En efecto, la extensión territorial de nuestra Región, su configuración orográfica y la multitud de pequeñas localidades existentes en Castilla y León originan indudables dificultades a la hora de dar servicio de transportes a un gran número de municipios de la Comunidad, sin que en ningún caso podamos, como responsables políticos, ignorar las necesidades de comunicación de

sus habitantes, por más que, en la mayoría de los casos, dotar de servicios a estas comunidades aisladas no esté al alcance de la iniciativa privada, habida cuenta de la innegable falta de rentabilidad económica que estas líneas presentan. No podemos, así, sustraernos a la responsabilidad social contraída en la creación de líneas regulares, en el caso de que no existan y sean necesarias, así como en el mantenimiento de las existentes de las actualmente activas.

Esto es así, por cuanto su cierre comportaría un efecto de abandono sobre determinadas comarcas de nuestra Región, habitualmente, además, las más deprimidas social y económicamente, que entiendo —y creo que en ello estarán conforme los Grupos políticos aquí representados— no nos es posible aceptar sino con un evidente riesgo de desatención a los ciudadanos de Castilla y León. Esta filosofía política expuesta ha de acometerse —como ya manifestaba en mi comparecencia de presentación ante esta misma Comisión el día veintinueve de Junio del pasado año— a través de un decidido apoyo al transporte deficitario, mediante la implantación de servicios subsidiados en áreas rurales carentes de ellos.

La prioridad en aquel momento manifestada ha tenido ya una expresión práctica en el Proyecto de Presupuestos para mil novecientos noventa, en el que se contiene, una vez aprobado por esta Cámara, una partida de 120.000.000 de pesetas con este destino, lo que supone un importante aumento respecto al Ejercicio anterior, en este mismo concepto, que en el año ochenta y nueve estaba dotado con 75.000.000 de pesetas.

En cualquier caso, y para centrar mi intervención, aun cuando sea una materia conocida, quisiera referirme aquí al marco normativo en el que se mueve la actuación de la Consejería y que viene determinado por el Decreto 87/1988, de doce de Mayo, por el que se establecen ayudas a los transportes públicos de viajeros de carácter rural para compensar sus obligaciones de servicio público, que se inspira en un objetivo ambicioso, pero inexcusable, como es dotar progresivamente a todos los núcleos de población de la Comunidad Autónoma de una comunicación regular de viajeros. Para ello, el Decreto mencionado autoriza a la Consejería de Fomento a la creación, mantenimiento y ampliación de cualquier clase de servicio de transportes de viajeros de interés general que tenga como objetivo asegurar la movilidad de los residentes en zonas rurales carentes de este servicio esencial, o que, cuando exista, se preste con déficit permanente, siempre que este déficit se produzca por causa no imputable a la mala gestión empresarial. Al propio tiempo, y para hacer efectivo este planteamiento, se prevén dos medidas complementarias entre sí, como son, en primer término, la firma por la Consejería de convenios con las Corporaciones Locales afectadas o con las personas y entidades autorizadas

para realizar el transporte, al objeto de crear, mantener o ampliar esos servicios deficitarios.

En segundo término, aparecen ayudas para renovación de vehículos adscritos a estos servicios, de las que serán beneficiarias las empresas concesionarias que presten sus servicios en zonas rurales con una densidad de población que no exceda de veinticinco habitantes por kilómetro cuadrado, excluida la capital de provincia o centro comarcal final del itinerario.

Este es pues, Señorías, el cuadro general de la política de la Consejería en esta materia, que nos sitúa así en los objetivos a perseguir y en los medios a utilizar.

Desde su entrada en vigor, desde Mayo de mil novecientos ochenta y ocho, y a lo largo de los años ochenta y ocho y ochenta y nueve, dos han sido las convocatorias de ayudas realizadas por la Consejería. Y, en este sentido, creo merece destacarse, una vez finalizado el Ejercicio de mil novecientos ochenta y nueve, los resultados obtenidos este año, por ser el más próximo en el tiempo.

En el año ochenta y nueve, y siguiendo la distinción entre servicios subsidiados por convenios y ayudas a la renovación de vehículos en líneas deficitarias, el número de servicios subsidiados fue de cincuenta y tres, con una subvención anual media aproximada de 800.000 pesetas, lo que se traduce en un total de 42.400.000 pesetas. Por otra parte, los vehículos nuevos adquiridos con subvención fueron diez, con una subvención por vehículo de 3.000.000 de pesetas, lo que supone, a su vez, 30.000.000 de pesetas. De este modo, sobre un crédito presupuestario inicial de 75.000.000 han sido cubiertos, aproximadamente, 72.400.000 pesetas. Además, es preciso recordar cómo durante el Ejercicio de mil novecientos ochenta y nueve, veinte peticiones de subvenciones de servicios no pudieron ser atendidas por falta de consignación suficiente, y once peticiones de subvención para adquisición de vehículos no pudieron ser igualmente atendidas por la Dirección General.

De otro lado, y de acuerdo con las previsiones de la Dirección General de Transportes, se pueden evaluar en treinta y cinco las previsiones de nuevos servicios que sería necesario establecer para dotar de comunicación a zonas carentes de ellos.

En definitiva, si al principio de mi intervención mostraba los instrumentos jurídicos establecidos para hacer frente al problema que nos ocupa, he creído necesario ahora presentar el cuadro de necesidades reales que en estos momentos hemos de afrontar, en atención a la experiencia acumulada durante el año pasado. A esta situación general responde la dotación —como ya indicaba al inicio de mi intervención— de una partida de 120.000.000 de pesetas para este año, que vendrá a cubrir, en primer término, las necesidades que no pudie-

ron ser atendidas en el año anterior; en segundo lugar, los nuevos servicios que se soliciten y que, como veíamos, se pueden calcular en 35, según previsiones meramente estimativas; y, en tercer lugar, cumplir los compromisos derivados de convenios ya firmados.

Además, para hacer efectivo este propósito, la Consejería está perfilando la orden de convocatoria para el presente año, que espero pueda ser publicada en próximas fechas, y cuyas características fundamentales pasaré a exponer a Sus Señorías, convencido como del debate pueden surgir iniciativas o sugerencias muy aprovechables, puesto que, como bien conocen Sus Señorías, sin eludir la responsabilidad de Gobierno y de dirección política que como Consejero me corresponde, pretende siempre decidir con el más amplio criterio las consideraciones que por esta Comisión se realizan.

Así pues, la política de la Consejería se articula en esta materia a través de la orden de convocatoria de ayudas para mil novecientos noventa, de acuerdo con las siguientes características fundamentales. Primero: se mantiene el doble régimen de ayudas dirigidas a la subvención de la explotación de las líneas deficitarias en el marco de los convenios ya suscritos o que se formalicen a lo largo del presente año, al objeto de crear o asegurar estas líneas de transportes, así como, en segundo lugar, las ayudas a la renovación del material móvil adscrito a estos servicios.

Segundo: sin perjuicio de lo anterior, se establece una prioridad en favor de las subvenciones dirigidas a cubrir déficit de explotación, frente a las ayudas a la renovación de flota de estos servicios, al entender cómo nuestros esfuerzos deben centrarse de manera preferente en lograr crear o sostener las líneas deficitarias de nuestra Comunidad Autónoma, en tanto que son éstas las que aseguran la movilidad de comunicaciones que pretendemos. De este modo, únicamente podrá destinarse a la cobertura de peticiones de ayuda para renovación de vehículos, en este tipo de servicios, la cantidad que quede como remanente del total de la partida, una vez deducido el montante anual de las subvenciones a la explotación otorgadas y asumidas en virtud de los convenios en vigor. Esta cantidad disponible, además, se establecerá por la Dirección General dentro de la primera quincena de Septiembre.

Tercero: estas ayudas a la explotación se concederán a través de la suscripción de convenios con las Corporaciones Locales afectadas o con las personas y entidades encargadas del transporte. Se mantiene así el sistema hasta ahora utilizado, en el que, a través del propio convenio, se fijan las condiciones del transporte, itinerarios, expediciones y horarios a realizar, tarifas máximas, vehículos a utilizar, etcétera.

Cuarto: estas ayudas a la explotación, al concertarse con Corporaciones Locales o particulares, parten de

la iniciativa de los propios interesados, que la Consejería contrasta a través de las necesidades de tráfico determinadas por la propia Dirección General de Transportes, en base a un estudio realizado en mil novecientos ochenta y ocho por una empresa de consulting y que determina las líneas necesitadas de una mayor atención, así como que permite perfilar las condiciones a recoger en los convenios, tras el acuerdo entre la Administración y el prestador del transporte. Este estudio, recibido en Diciembre de mil novecientos ochenta y ocho y que creo que han entregado a Sus Señorías, es referente a las provincias de León, Segovia y Soria; ha orientado la labor de la Dirección General a la hora de concertar los convenios hasta el momento suscritos. En la actualidad, estamos pendientes de recibir—espero que en breve fecha—un estudio complementario de lo anterior y referente a las provincias de Avila, Burgos, Palencia, Salamanca y Zamora, y, posteriormente, Valladolid, con lo cual dispondremos de un cuadro completo de definición de necesidades en la materia que nos ocupa.

Así pues, la Consejería, a través de la Dirección General de Transportes, toma en cuenta para la concesión de este tipo de subvenciones al déficit de explotación dos aspectos fundamentales. En primer lugar, y de acuerdo con las necesidades conocidas, procura dotar de servicios regulares a los núcleos aislados previamente definidos, estimulando la firma de convenios que implanten estos servicios. En segundo lugar, se afrontan preferentemente situaciones de hechos, situaciones de urgencia, en las que se corre el riesgo de que se queden sin servicio zonas por el hecho de ser deficitario el transporte en ellas.

En definitiva, atendiendo a lo anterior, vienen a apreciarse tres criterios básicos, como son: el número de pueblos afectados, la población a atender y el coste de implantación de estos servicios. Estos son los criterios que regirán en el presente año.

Quinto: en lo que se refiere a las ayudas a renovación de vehículos, éstas aparecen dirigidas, por su parte, a las empresas concesionarias de servicios públicos regulares permanente de viajeros de uso genérico, cuyos itinerarios discurran por zonas rurales con densidad de población que no exceda de veinticinco habitantes por kilómetro cuadrado, excluida la población de mayor censo que constituya parada fija de dichos itinerarios, siempre que, además, el número de unidades de tráfico no exceda de ochenta mil vehículos/kilómetro al año, y el coeficiente de aprovechamiento de los vehículos no rebase el treinta y cinco por ciento de su capacidad media útil.

Sexto. Estas ayudas se someten a una serie de límites de cantidad, según sea el vehículo, es decir según sea la capacidad de transporte que disponga. Además, los vehículos a sustituir tendrán una antigüedad de más

de diez años y un mínimo de tres años de adscripción al servicio de que se trate.

Séptimo. La concesión de estas subvenciones de renovación de flota se vincula al imprescindible achatarramiento o desguace del vehículo sustituido.

Octavo. Para la concesión de este tipo de subvenciones se establecen los siguientes criterios: se atenderán las solicitudes denegadas el año pasado por haberse agotado la partida presupuestaria correspondiente, siempre que reproduzca su petición en la plaza de tres meses, contados desde la entrada en vigor de esta Orden. Se atenderán, asimismo, a las empresas que no hubieran sido beneficiarias de este tipo de ayudas durante los ejercicios económicos del ochenta y ocho y del ochenta y nueve; y será la Dirección General de Transportes la que establezca la prioridad, atendiendo a la antigüedad media de matriculación de los vehículos adscritos al servicio, así como a razones de interés público ponderadas en cada caso concreto.

Noveno. Es necesario recordar aquí cómo nos planteamos las preferencias ya a puntadas de las ayudas a la explotación, frente a las ayudas a la renovación, puesto que consideramos que es primero asegurar el servicio -y éste es nuestro objetivo prioritario-, y sólo luego, y en la medida de lo posible, mejorar ese servicio.

En conclusión, y para finalizar mi intervención, quisiera, en primer término, insistir en que el objetivo siempre ha de ser, en esta materia, dotar a todas las localidades de la Región de una línea de transportes, de una línea de comunicación que asegure la movilidad de zonas carentes de este servicio esencial, a cuyo fin comprometo los esfuerzos de la Consejería de Fomento.

En segundo lugar, quiero aprovechar esta ocasión para hacer un llamamiento a las Corporaciones Locales necesitadas, para que se dirijan a la Consejería, en la seguridad de que su iniciativa será estudiada por nuestros servicios competentes con la máxima atención, dado que considero que en esta materia los Ayuntamientos han de jugar un papel muy destacado. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Consejero. Como Sus Señorías conocen, el artículo 140.2 del Reglamento dice que la suspensión de la sesión sería por cuarenta y cinco minutos, pero si por parte de los Portavoces de los distintos Grupos creen que es suficiente con quince minutos... Suspendemos la sesión, entonces, por quince minutos.

(Se suspendió la sesión a las diecisiete horas cuarenta y cinco minutos, reanudándose a las dieciocho horas).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Reanudamos la sesión. Y antes de dar paso a la intervención de los Portavoces de los distintos Grupos Políticos, decir, para que conste en el Diario de Sesiones, las sustituciones habidas en los distintos Grupos Parlamentarios: por parte del Grupo Socialista, don Laurentino Fernández sustituye a Santiago Crespo; por el Grupo Parlamentario del Centro Democrático y Social, don Rafael de las Heras sustituye a don Godofredo Martín; y por el Grupo Parlamentario Popular, don Carlos Rojo sustituye a don Jaime Lobo.

Hechas estas sustituciones... o dichas estas sustituciones, y no estando presente el Portavoz del Grupo Mixto, tiene la palabra el Portavoz de Centro Democrático y Social.

EL SEÑOR GARCIA BURGUILLO: Gracias, señor Presidente. Señor Consejero, Señorías. Queremos, en primer lugar, hacer manifestación explícita de nuestra gratitud al señor Consejero por su nueva comparecencia ante esta Comisión y, a la vez, por el esfuerzo de síntesis que ha hecho en su intervención sobre un asunto de tanta importancia como es el que motiva su presencia.

Efectivamente, dotar de medios de comunicación adecuados a todos los núcleos de población de nuestra Comunidad es empresa de gran trascendencia, ya que, aparte de favorecer su desarrollo, viene a propiciar que todos los ciudadanos castellano-leoneses puedan desplazarse con facilidad para atender a sus necesidades de toda índole, y también, ¿por qué no?, para satisfacer sus legítimas aspiraciones de conocer otras tierras y acceder a manifestaciones culturales, y hasta recreativas, de que carecen en las localidades en que habitualmente residen.

Sin embargo, la consecución de estos objetivos reviste en Castilla y León especial dificultad, originada por las circunstancias de la gran fragmentación de la población rural y lo duro de nuestra oreografía, de una parte, y la proliferación de los medios de transporte individuales, por otra. Si la primera hace difícil el establecimiento de líneas regulares de transporte colectivo, la segunda comporta escasa rentabilidad económica, tanto de alguna de las que ya están en funcionamiento, como de las que puedan montarse en el futuro.

Pero entendemos que no es solamente el aspecto del provecho económico el que ha de guiar la acción del Gobierno Regional, sino más bien la incidencia social de su gestión, máxime cuando, como en el aspecto concreto que hoy estudiamos, se dirige a un sector de nuestra población de especiales condiciones, ya que en él concurren circunstancias particulares (normalmente, escasez de medios económicos, envejecimiento de nuestra población rural), que hacen necesaria una ac-

tuación del Ejecutivo para resolver o, al menos, paliar la necesidad de transporte que padece.

Ya tuvimos ocasión de manifestar, señor Consejero, nuestra satisfacción por la sensibilidad mostrada ante este problema, con motivo de su comparecencia ante esta Comisión para exponer el Presupuesto de su Departamento, y no tenemos inconveniente en repetirlo aquí y ahora.

Hemos seguido con atención el análisis que Su Señoría acaba de hacernos del desarrollo del Decreto 87 de mil novecientos ochenta y ocho y de la gestión de los medios presupuestarios disponibles, y queremos, de justicia, reconocer la satisfactoria gestión de estos recursos, comprometidos prácticamente en su totalidad.

Y de este análisis, deducimos, igualmente, la justificación de ese importante incremento en la dotación presupuestaria, de 75.000.000 a 120.000.000, para esta finalidad y que, dada la escasez de nuestros recursos, nos parece revelador de la voluntad de Su Señoría de actuar decididamente en este campo.

Pero esta escasez, casi penuria, de medios económicos que, en todos los casos, padece nuestra Comunidad Autónoma, ha de acentuar la actuación del Ejecutivo en su necesidad de optimizarlos y hacerlos rentables al máximo, y una administración meticulosa hasta donde ello sea posible.

Por eso nos parecen acertadas las líneas maestras en que ha de basarse la orden de convocatoria para el presente Ejercicio, con las que, no dudamos, se garantiza una correcta gestión y se adoptan las necesarias cautelas para prevenir posibles abusos, a la vez que, al estar abierta a todas las sugerencias que puedan mejorarla, queda también abierta la participación de todas las Instituciones implicadas en el problema de tanta importancia.

Por todo lo dicho, manifestamos, una vez más, nuestro total acuerdo con lo expuesto por el señor Consejero y le animamos a perseverar en esta línea de actuación, para lo que contará siempre con el incondicional apoyo de nuestro Grupo Parlamentario. Muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor García Burguillo. Por el Grupo Parlamentario Socialista, el Procurador señor Lorenzo Martín tiene la palabra.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Gracias, señor Presidente. Como no podía ser menos, agradecer tanto la presencia del señor Consejero de Fomento como sus explicaciones, y, evidentemente, también, como es costumbre en él, la documentación extensa que suele acompañar a sus intervenciones, para mejor fundamen-

to de la gestión de los Procuradores, y que le prometemos que vamos a analizar con detenimiento.

Realmente, yo creo que el sentido que tenía la comparecencia, o la solicitud de comparecencia que hacíamos al señor Consejero de Fomento, estaba en la línea de conocer exactamente en qué momento se encontraba un problema iniciado tiempo ha, que suponía y diría que el tercer proceso de reorganización de todo el sistema de transportes de Castilla y León. No olvidemos lo que supuso la adecuación del transporte por carretera, una vez suprimidos servicios ferroviarios, primer -diríamos- trauma para esta Comunidad Autónoma; en definitiva, trauma y símbolo de modernización, en cierto modo, también.

Por otro lado, lo que ha supuesto con la nueva Ley la unificación de determinadas concesiones y lo que implicaba, también, la desaparición de determinados monopolios y, por supuesto, la desaparición del monopolio del transporte ferroviario como líder de modelo de transporte. Y lo que era específico de esta Comunidad Autónoma, que yo creo que es muy singular en Castilla y León -probablemente, quizá también en Aragón, quizá en Castilla La Mancha-, que es el problema que ninguna Ley puede resolver, que ninguna... que no existe ninguna experiencia, probablemente, en España, que es el problema de los bordes de la Comunidad, el problema de las zonas deprimidas, fundamentalmente de zonas de alta montaña.

Yo creo que, en ese sentido, nos preocupaba el conocer exactamente en qué momento se encontraba ese proceso de reorganización, máxime, máxime cuando en el año mil novecientos ochenta y ocho al Consejero entonces, el actual Presidente de la Comunidad Autónoma, Señor Posada; estas Cortes asignaron a nada despreciable cifra de 75.000.000 de pesetas para estos fines, que, si la memoria no me falla -y no me falla, porque lo estuve comprobando ayer en el estado de ejecución del Presupuesto-, no se ejecutó ni una sola peseta; en el año mil novecientos ochenta y ocho. Por tanto, no es culpable usted, sino, en su caso, su Presidente.

Entonces, eso implicaba, pues, probablemente, podía suponer un cierto retraso en lo que debía haber sido un objetivo político, en cierto modo, bastante iniciado ya con anterioridad.

Los datos, señor Consejero... nos ha dado unos datos del año mil novecientos ochenta y nueve, que, claro, evidentemente, son ciertos en cuanto que los da él, pero según los míos aparece que en el año mil novecientos ochenta nueve, en el Presupuesto del ochenta y nueve, había 76.000.000 de pesetas presupuestados, y en un listado provisional de ejecución, que he tenido ocasión de conocer esta misma mañana, aparecían como comprometidos 37.000.000. Yo no sé si las cifras que el señor Consejero aporta posteriormente se refieren ya a

renovación de flota, qué parte de esos 76.000.000 ha ido directamente a subvencionar, mediante compensación por carga de servicio público los nuevos servicios que se hayan implantado en Castilla y León, y qué parte ha ido a renovar flota de líneas de débil tráfico. Yo creo que eso, ese porcentaje, nos va a definir exactamente el grado de profundización en el objetivo político último, que no es otro que implantar servicios nuevos; no tanto renovar flota como implantar servicios nuevos, máxime cuando, en la práctica, aunque el estudio que nos presenta el señor Consejero es interesante, pues, probablemente, leído con detenimiento, pues, afecta a muy poca población, probablemente afecte a muy poca población, sea más el ruido que las nueces, independientemente de que lo que dice el señor Consejero de que en este año mil novecientos ochenta y nueve... mil novecientos noventa, perdón, pues, se va a implantar en el resto, excepto en Valladolid -me parece-, que prácticamente en Valladolid las necesidades pueden ser muy pequeñas, en el resto de la Comunidad Autónoma.

Pero, realmente, de lo que está implantado en ese año mil novecientos ochenta y nueve, en el año mil novecientos ochenta y nueve, a cuánta población afectó, a cuánta población afectó; y, por tanto, que nos permita valorar a qué grado de extensión se ha llegado en la resolución de un problema político de interés, que, sin duda alguna, como me parece que insinuaba el Portavoz del Grupo Centrista, no es un problema sólo de la Comunidad Autónoma; y que, como me parece que dice muy bien en el Preámbulo del Decreto 87, al que hacía referencia el señor Consejero, es un problema del resto de las Administraciones y, probablemente... no todas las Administraciones, y, probablemente, las Diputaciones Provinciales no estén lo suficientemente comprometidas, bajo un punto de vista de gestión y económico, para la resolución de este problema; que, al final, parece que es un problema exclusivo de la Comunidad Autónoma y, en cierto modo, quizá, de algunos Ayuntamientos, pues, voluntariosamente o en función de determinados aspectos personales del Alcalde. Pero me da la sensación de que las Diputaciones Provinciales no están lo suficientemente comprometidas, bajo un punto de vista de gestión y bajo un punto de vista económico, en la resolución de este problema.

Por tanto, yo creo que, a la luz de la definición de cuánto... en primer lugar, cuánta población castellano-leonesa está afectada por problemas de no tener un transporte público, en la medida que se pueda hacer, que es, en definitiva, el estudio que ha hecho la Consejería de Fomento, que no es otra cosa que un transporte a la demanda para casos muy concretos; ¿cuánta población castellano-leonesa está afectada? ¿A cuántos se ha podido llegar con la puesta en práctica del estudio del ochenta y nueve y, por tanto, con la ejecución de la parte del Presupuesto que se ha gastado? ¿Cuánto quedaría afectada con la implantación de los nuevos servicios en mil novecientos noventa? ¿Y cuáles serían las

previsiones a futuro? Y, por otro lado, también, ¿qué compromisos existen de otras Administraciones, fundamentalmente de las Diputaciones, para poder llegar a un grado de resolución del problema más importante del que se ha conseguido hasta estos momentos? Que yo tengo que reconocer que la voluntad política y la ejecución del señor Consejero ha sido importante, que la voluntad política para este año mil novecientos noventa de asignar al Presupuesto 120.000.000 de pesetas denotan esa voluntad política, y que, probablemente, el año mil novecientos ochenta y ocho, pues con todo el follón del aterrizaje del señor Aznar en Castilla y León, pues al final se preocuparon de otras cosas y este tema quedó absolutamente en blanco. En la época de gestión del señor Aznar como Presidente, estando el señor Posada de Consejero, de 75.000.000 de pesetas, no se ejecutó nada.

Eso yo creo que es una rémora que probablemente estemos pagando en estos momentos. Entonces, quizás, si me... para poder evaluar todo eso, si me pudiera el señor Consejero hoy contestar a estas cifras, pues, podríamos ver exactamente en qué grado de ejecución del programa estamos. Porque puede ser que al final estemos llegando sobre una población teórica de cien mil a mil sólo, con lo cual estamos todavía muy pobres; o, puede ser al revés, con lo cual, en ese caso, no quedaría más remedio que descubriarnos ante la ejecución que por parte de la Consejería de Fomento se ha hecho en este año mil novecientos ochenta y nueve.

En cualquier caso, sí que le digo, señor Consejero, que por parte de mi Grupo estamos absolutamente abiertos para poder ayudarle en la gestión, que desde las Administraciones que pudieran estar rigiendo compañeros del partido se pudiera hacer, porque yo creo que es especialmente importante la gestión que los Ayuntamientos puedan realizar en esta sentido, tanto para la puesta en marcha del servicio, como para el control de la gestión de ese servicio. Control de la gestión que implica que los servicios se presten de forma adecuada, que no haya posibilidad de ninguna picaresca al respecto, que todo es factible en este servicio, e incluso para, insinuando al señor Consejero, posibles servicios de gran rentabilidad social que, en definitiva, es lo que va persiguiendo este tipo de servicios, de nula rentabilidad económica y gran rentabilidad social, como muy bien hemos reconocido aquí desde hace muchos años en este Comisión, la implantación de los servicios de viajeros, de transporte por viajeros en zonas de débil tráfico.

Y, nada más, señor Presidente, muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Lorenzo Martín. Por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Marcos Oteruelo tiene la palabra.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Sí, gracias, Presidente. En primer lugar quiero, como es lógico y obligado, agradecer al señor Consejero su presencia en esta Comisión. Quiero también agradecerle la claridad y la sistemática de su exposición. También el anexo informativo que, también, prometo estudiar detenidamente.

Y después de todas estas gratitudes, hacer una reflexión en que creo que estaremos todos los Grupos de esta Cámara de acuerdo: en que estamos frente a un problema muy serio para nuestra Comunidad. Muy serio desde el punto de vista social, directamente desde el punto de vista social. Es decir, de momento, incluso podemos tener la sensación de que estamos asistiendo a una especie de limosna que la Junta, el Gobierno autonómico ofrece a unos conciudadanos nuestros especialmente desvalidos en el orden al transporte.

Pero yo pienso que también se puede leer más allá de que esta ayuda momentánea para esta mendicidad de transporte, más allá, también podemos ver una inversión de carácter económico. Porque si de algo estoy persuadido es de que a esta Comunidad no le interesa seguir el proceso de desertización humana que viene padeciendo en los últimos años. Y tal vez éste no sea más que un pequeño campo, pero debidamente acotado puede tener su valor.

De manera que, de momento, no le creemos más dificultades a aquellos ciudadanos peor comunicados, para que se tengan también que marchar de sus localidades.

Por eso, el Grupo Político que en este momento represento en la Cámara ha venido siempre, desde que estamos aquí, apoyando este programa. Esto ocurría cuando el Gobierno estaba en poder de los socialistas, ocurrió cuando estaba en poder de Alianza Popular, y sigue ocurriendo cuando está en poder de la coalición del centro-derecha, o del centro..., sí, del centro-derecha.

De manera que somos, digamos, constantes en el apoyo, porque estamos persuadidos de que el problema es importante y de que está ahí. Y yo no voy a hacer..., no voy a poner especiales reparos a un programa que en conjunto considero positivo.

Voy a decir también cosas que puedan ser positivas y rentables. En primer lugar, como nuestro apoyo ha sido explícito siempre, me ha sorprendido un poco la confesión por parte de mi compañero del Partido Socialista de que justo en el año ochenta y ocho que no se invirtió una sola peseta de los 75.000.000 asignados en los Presupuestos. Y, la verdad, yo en este momento no sé si esto es así o no es así. Porque me parece increíble que si había de antes unos servicios establecidos, se suspendieran ese año. Me imagino que se seguiría subven-

cionand o al menos a las líneas deficitarias que se venían subvencionando antes, que no se le cortaría entonces el suministro.

Entonces quiero entender, deducir de sus palabras, que a lo mejor lo que no se hizo fue incrementar nuevos servicios, o nuevas subvenciones. Eso por un lado.

Por otro lado, me parecen dos cosas muy bien de lo que usted ha dicho. De una parte, los 120.000.000 me parecen razonables; tal vez ni siquiera bastante, pero, por lo menos es razonable. Y el incremento ya significa por lo menos la intención política y moral de acentuar nuestra ayuda a estos conciudadanos. De manera que el haber pasado a 120.000.000, positivo. Si para los Presupuestos del noventa y uno se puede subir más, creo que debemos seguir por ese camino. Claro, sabiendo siempre que son cantidades de rentabilidad social, no económica. Entonces, hay que medir las dos cosas.

También estoy de acuerdo, en general, con la panorámica de criterios a seguir para mil novecientos noventa. Es decir, es lógico. Son criterios de sentido común, me parece muy bien que se apliquen; habrá que mirar el número de habitantes, habrá que mirar el número de núcleos, la dificultad real de traslado, también la dificultad habría que añadirla, porque a lo mejor hay un lugar de pocos habitantes cuya dificultad es muy superior a la de otro que tiene más habitantes pero que podrían resolverlo a lo mejor por sus propios medios; y también habrá que mirar el costo. E incluso el hecho de dejar las subvenciones para la renovación de la flota en un segundo lugar cuenta con nuestra aprobación. Creo que, desde luego, es muchísimo mejor incrementar los servicios que renovar la flota. Estos señores, pues, hombre, lo bueno sería también que además de trasladar a nuestro paisanos, que llevaran buenos coches, y con aire acondicionado, y vídeos... no pornográficos, sino instructivos y culturales. Eso sería lo ideal. Pero, bueno, si por lo menos van teniendo unos vehículos que resuelven el problema, como a grandes velocidades tampoco pueden circular en esos trayectos... Porque tengo que decirles que entre los pueblos que he visto aquí citados, que tiene esos servicios está el mío; por lo menos ya eso me ha llenado de satisfacción. Mi pueblo es uno de los que se van Bien, de manera que ¡ánimo! a seguir mejorando este servicio con todos los medios a su alcance.

Y una sola pregunta para el final, es una duda. He visto, así hojeando un poco, que hay un sistema de servicio telefónico; a ver si me lo podía aclarar en qué consiste. O sea, supongo yo que habrá viajeros en algunas localidades, habrá localidades que si les sitúas todos los martes o todos los miércoles un autobús, habría muchos martes y muchos miércoles que no surgiría el viajero; entonces, esas localidades, me imagino que tendrán que avisar previamente por teléfono. Me imagino que será eso, pero, por si acaso, me gustaría que me aclarara cómo soluciona ese sistema. Y, también, cuál es la perio-

dicidad normal con que se le sirve el traslado, el transporte a estos señores, es decir, si suele ser un día a la semana, o dos días a la semana, o tres días a la semana, etcétera.

Nada más, con que me conteste a esas cuestiones me doy por satisfecho.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Marcos Oteruelo.

Si me permite una apostilla en esta Comisión, de "guante blanco", en cuanto a los vídeos pornográficos: dependería de la edad y de la forma de pensar.

Tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MONFORTE CARRASCO): Gracias, señor Presidente. Y gracias a los Portavoces de todos los Grupos Parlamentarios de esta Comisión por las..., por cuanto han expuesto, casi que estaban de acuerdo con las líneas que estaba siguiendo la Consejería en materia de subvenciones o de ayudas al transporte rural.

Al Portavoz del CDS, puesto que no me ha hecho ninguna pregunta, no voy a referirme, y sí que voy a contestar, en primer lugar, al Portavoz del Grupo Socialista.

He intentado explicar aquí en qué situación se encontraba este asunto. Lo que pasa es que en cuanto a algunos datos de los que me ha pedido, pues, tengo la relación de las líneas que hay en estos momentos, o de los servicios que hay en estos momentos en marcha, pero no tengo la población a la que afectan estos servicios. Indudablemente, es una cuestión muy importante, que yo le prometo, señor de Lorenzo, voy a sacar para, evidentemente, ver qué grado de realización efectiva, o de eficacia, tiene la política que estamos siguiendo.

Sí que le puedo decir que de los 76.000.000 de pesetas, 42.000.000 se gastaron en la subsidiación de estos servicios y 30.000.000 de pesetas se gastaron en la renovación de flota de vehículos que están prestando estos servicios.

En cuanto al tema de implicar a todas las Administraciones, le tengo que decir que los estudios que se están realizando, que se hacen -y lo tengo que decir muy claro- en colaboración con la Dirección General de Transportes de la Administración Central, que es quien paga este estudio, lo que se intenta también con esto es implicar a todas las Administraciones, de tal manera que tanto la Dirección General de Transportes, como la empresa consulting, se ponen de acuerdo con los Ayuntamientos, e incluso hay algunos Ayuntamientos que financian parte del déficit que tiene esa línea.

Tengo aquí una relación, que se la mandaré oportunamente, de las líneas que están funcionando en estos

momentos, y que por ellas podríamos sacar la población. Ya he dicho anteriormente que en el año ochenta y nueve fueron cincuenta y tres líneas, aproximadamente, y que en el año noventa pensamos, y en el mes de junio, julio, aproximadamente, incrementarlo en cincuenta y cinco líneas más. Pero yo le diré aquí que, bueno, pues, aunque los estudios creo que están muy bien hechos, no son todos los estudios, evidentemente, no son fiables al cien por cien. De ahí mi llamamiento a todas las Corporaciones Locales para que en cualquier caso que no se hubiera contemplado su problema específico, bueno, pues, que acudan a través de esta Orden a la Consejería de Fomento, para incluirlo en la programación. Y, evidentemente, como he dicho antes, si no se incluyen durante el año noventa por falta de consignación presupuestaria, se consignarían ampliando esa consignación presupuestaria, como así pienso hacer, en los presupuestos del noventa y uno.

Y teniendo en cuenta que siempre vamos a dar prioridad a la subsidiación de servicios, a la atención a los servicios, en lugar de a la renovación de flota de transportes, que siempre quedaría como una partida a constituir con el remanente de la subsidiación de estos servicios.

Decirle por último que, bueno, que se va a hacer ese estudio para que haya datos, y que yo personalmente me comprometo a enviárselo a los Portavoces de todos los Grupos Parlamentarios en el menor tiempo posible.

En cuanto a la intervención del Portavoz del Grupo Popular, es evidente que este Consejero así lo ha entendido, y por eso en los Presupuestos pasó de 75.000.000 a 120.000.000, que es un problema serio que tiene la Comunidad planteado. Que no se le quiere dar un carácter de provisionalidad, sino más bien un carácter de permanencia en el tiempo. Es evidente que en el transcurso y en el desarrollo de este tipo de actuaciones hay algunas empresas que no les interesa el servicio y le suspenden, creo que en el año ochenta y nueve ha habido una, la de Honrubia-Sepúlveda, que ha sido la única que ha habido, porque no le interesa económicamente, pero que nosotros nos comprometemos a volver a iniciar todos los contactos para que este servicio se restablezca.

Y decirle, por otra parte, que este Consejero no piensa en ningún momento crear problemas, sino colaborar con ellas, aquellas poblaciones que estén en proceso de desertización, que bastante desgracia tienen ellas ya por se.

En cuanto a los gastos del ochenta y ocho, cierto es que yo en estos momentos no tengo datos, no tengo datos. En el ochenta y ocho ya había servicios de este tipo, por tanto, algún gasto debe de haber. Pero en estos momentos no tengo datos y no puedo decirles si las afirmaciones del señor Lorenzo son ciertas o hay algún error.

El servicio telefónico, por el que me preguntaba, bueno, en algunas zonas rurales excesivamente deprimidas, con muy poca población, quizá no se establece un servicio regular, pero lo que se establece es un servicio a demanda, de tal manera que si una persona, en un determinado momento, necesita que un microbus, autobús, o un vehículo más pequeño, acuda a prestar ese servicio se le llama por teléfono, me parece que tiene que llamar con veinticuatro horas de anticipación, y entonces se le presta el servicio.

Y en cuanto a la periodicidad de servicios se establece, fundamentalmente, de acuerdo entre la Dirección General de Transportes y los Ayuntamientos, de tal manera que en estos momentos hay servicios que tienen una periodicidad diaria, otros que tienen dos o tres días a la semana, dependiendo fundamentalmente también, pues, como consecuencia de la variación que ha experimentado el tema del transporte en nuestra Comunidad, porque hay transporte escolar, asistencia a consultas de la Seguridad Social, etcétera, etcétera; bueno, pues, de acuerdo con ello, se establece la periodicidad de estos servicios.

Y yo creo que con esto he contestado a todos los Portavoces. Unicamente que me comprometo a mandar los datos de la población a la que se está atendiendo y los datos de la población a la que se pretende atender durante el año noventa.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Consejero. Abrimos un turno de réplica por parte de los Portavoces de los distintos Grupos. No deseando intervenir el Portavoz del Centro Democrático y Social, el Portavoz, señor Lorenzo Martín, del Grupo Socialista tiene la palabra.

EL SEÑOR LORENZO MARTÍN: Gracias, señor Presidente. Yo no sé si nos encontramos hoy, señor Consejero, ante un posible caso de tráfico de influencias, dado que en el pueblo del señor Marcos Oteruelo sí que hay servicio; a ver si nos encontramos aquí ante un nuevo escándalo. Simplemente, agradecer al señor Consejero, hacer algún matiz a la intervención de señor Marcos Oteruelo. Dice que siempre han apoyado. Yo le recuerdo, señor Marcos Oteruelo, ahí está el Diario de Sesiones, que ante una propuesta nuestra, en el ejercicio anterior, de ampliación de la partida presupuestaria del Capítulo IV que apoya este servicio, yo creo que entonces, me parece que fue el actual Presidente de la Comisión, defendió en Pleno el aumento de esta partida y ustedes, con usted a la cabeza, consumió el turno en contra. O sea, que, realmente, no hay mucha... no es exactamente cierto, no que no apoyaran, sino que no apoyaran con la suficiente intensidad el programa éste. Programa que, por otro lado, ya me dirijo al señor Consejero, he estado revisando un tema que, evidente-

mente, viene del año ochenta y cuatro. Ayer cuando preparaba un poco la Comisión estuve repasando lo que el plan director de transportes ya en el año ochenta y cuatro decía al respecto, que, en definitiva, no es otra cosa que lo que con muchos matices se empezó a poner en práctica en el año ochenta y siete, luego en el ochenta y ocho, que se produjo un parón evidente, y ahora que yo creo que se ha retomado con buena medida. Y, entonces, leía así muy detenidamente el tema. Yo creo que aquí no estamos haciendo otra que lo que ya está implantado en algunos países, concretamente -y yo llegué a conocerlo-, el modelo italiano al respecto, el norte de Italia, que con una renta per cápita distinta y, por tanto, con unas connotaciones, por desgracia para nosotros, distintas, pues, estamos copiando modelos extranjeros.

Pero sí que estoy observando que en el estudio que nos ha entregado el señor Consejero de la consultora SBA, dice que ellos el contrato es para poner en marcha los servicios. Quiere decir eso que la definición de qué servicios tengan que ser los que tiene que hacer, como yo creo que es lógico, la propia Administración; en tanto que, por parte de la Administración seguirá... imagino que de común acuerdo con Ayuntamientos. Decir: queremos que se implante el servicio en todas estas relaciones de municipios; y la consultora, que tendrá que negociar con unos y con otros, lo pondrá en marcha, pues, poniendo un tipo de vehículo, una DKW, o un microbús, o un taxi, sea una tarjeta VT o el teléfono, en función de las características de cada municipio. Entonces, independientemente de que ahora no me pueda contestar, sí que nos gustaría llegar a conocer cuáles son los municipios que tienen ya previstos que se tengan que poner el servicio, independientemente de luego se pueda poner, en función de que la consultora, pues, pueda aunar a todo las voluntades o no. Pero tiene que haber un inventario, que me consta que se hizo... yo recuerdo en el año ochenta y siete, por parte de las jefaturas de los Servicios Territoriales de Transportes, se hizo una relación exhaustiva de municipios que serían merecedores, en función de población y necesidades, de tener un servicio de estas características, independientemente de que luego se pueda poner en práctica o no, pues, porque si el Ayuntamiento, evidentemente, no da facilidades, pues, no puede haber servicio, o aun dando facilidades puede ser que no haya ningún empresario que quiera poner ni una DKW. Con lo cual, sí que tiene que haber un inventario de problemas, que eso yo creo que lo que nos puede permitir ver qué grado de cumplimiento del programa tenemos, unos, en un caso, por voluntad propia de la Junta, y en otros casos por falta de voluntad de otras Administraciones, e inclusive poder evaluar -que yo desconozco-, evaluar cuál es el problema económico en concreto, es decir, la resolución del 100% del problema. Estamos en el mejor de los mundos posibles y resolvemos el 100% del problema en nuestra Comunidad Autónoma. ¿Cuánto vale?, ¿100.000.000?, ¿1.000.000.000?, ¿2.000.000.000?, que es

una cosa, yo al menos desconozco, que sería muy importante para poder saber exactamente a qué horizonte nos estamos llegando en la evaluación de cuánto podría suponer la resolución de este problema al 100%, sabiendo que nunca se va a llegar al 100%, como es obvio. Entonces, si nos pudiera acercar, el día que usted pueda, la relación de municipios que están sin servicio y que serían merecedores de tenerlo. No todos los que están sin servicio son merecedores, por diversas razones que es obvio y que conocerán Sus Señorías.

Y nada más. Con eso termino mi intervención. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Lorenzo Martín. Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Marcos Oteruelo.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Brevísimamente, una ligera matización, señor Presidente, porque remitir a las actas de las sesiones viste mucho, digamos, parlamentariamente y es una especie de desafío al contrario, que, claro, casi siempre, por lo menos en mi caso, no recuerda, o sea, no tengo esa memoria para recordar si tuve una actuación o no. Lo dice el señor Lorenzo y yo se lo creo. O sea, le creo, voy a creerle que en el Diario de Sesiones figura una intervención de este Portavoz prefiriendo la inversión de cierto dinero en otra partida en lugar de ésta; voy a admitírselo. Ahora bien, dada mi convicción y mi interés por este tema, supongo que muy grave y muy urgente tenía que ser la otra necesidad para que yo llegara a pedir en un Pleno el cambio de dinero de esto para lo otro.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MONFORTE CARRASCO): Simplemente, para contestar al señor Lorenzo, y decirle que la filosofía con la que se hace este estudio es, en primer lugar, analizar, por parte de la consultora, qué tipos de población en estos momentos no están dotados de este servicio, y para ello, después, una vez hecho este estudio, se ponen en contacto con el Servicio Territorial de Fomento, con la Sección de Transporte, para ver "in situ", en cada provincia, qué poblaciones tienen ese tipo de dificultad, también se ponen en contacto, creo -creo, porque así me lo aseguraron esta mañana-, con Diputaciones, y se hace un estudio; después van, una vez elegidos los Ayuntamientos o las zonas rurales que no están protegidas por este servicio de transportes, van a hablar con ellos, se ponen de acuerdo con el Ayuntamiento, se ponen de acuerdo con la posible persona que va a prestar ese servicio y así se inician este tipo de actividades. Ya digo, previo estudio de la consultora de cómo está el transporte dentro de Castilla y León.

Y decirle también, en cuanto a la petición de datos que ha hecho -que me parece muy interesante-, que sí, que se va a poner en marcha la Dirección General de Transportes a trabajar en este sentido para facilitarle, tanto a usted como al resto de los Portavoces de Grupos Parlamentarios, al resto de los Grupos Parlamentarios, estos datos, porque es importante, indudablemente, el saber. Ya le decía hace poco que en estos momentos tenemos una estimación de cincuenta y cinco pueblos, veinte que no se les pudieron subsidiar el año pasado, y otros treinta y cinco más este año, según las estimaciones. Pero, como ya decía también en una de mis intervenciones, bueno, pues, todos los humanos nos equivocamos y probablemente el estudio no pueda contemplar todo. Por tanto, sería muy interesante que tanto por parte de Diputaciones como por parte de Ayuntamientos que tengan este tipo de problemas, bueno, requieran la ayuda o pidan la ayuda de la Consejería de Fomento y, por supuesto, de la Dirección General de Transportes.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Consejero. ¿Algún Procurador miembro de la Comisión desea formular alguna pregunta? Sí. Señor Fernández Merino.

EL SEÑOR FERNANDEZ MERINO: Sí, por favor. Yo me gustaría saber cómo controla la Consejería el que el destino de aquellos autocares que han sido subvencionados para renovarse sigue siendo luego el de la línea déficit de tráfico y no el discrecional. Me explico. Yo tengo la impresión, por alguna de esas líneas que conozco, que se pide la subvención para esa línea y una vez conseguida ese autocar nuevo se destina a un uso más rentable y sigue siendo un trasto viejo el que hace la línea déficit de tráfico. Digo si de eso hay algún control por parte de la Consejería al respecto.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MONFORTE CARRASCO): Sí. La propia Orden, y no me acuerdo los años, se le obliga a la empresa prestataria del servicio a que ese autobús, ese autocar, le destine durante una serie de años a la prestación de este servicio de transporte rural. No me acuerdo cuántos en este momento, pero sí que viene reflejado, sí que viene reflejado en la Orden.

Por otra parte, bueno, pues, la manera de controlar esto, evidentemente, es a través de la inspección del transporte de la propia Consejería, que, como es evidente, en algunos casos se nos escapará y en un momento determinado un autocar o un autobús que está prestando este tipo de servicio, pues, puede prestar un servicio regular; pero, a no ser que sea por denuncia, pues, evidentemente, no podemos poner un inspector detrás de cada conductor o detrás de cada empresario,

y probablemente, pues, nos puedan engañar, probablemente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): ¿Algún Procurador más desea intervenir? Sí. Señor Valcuende.

EL SEÑOR VALCUENDE GONZALEZ: Sí. Yo la pregunta iba en las actuaciones en este programa de posibles denuncias, en lo que aquí se ha apuntado por los Portavoces, que pueden producirse, ¿el sistema de canalizarlas mejor hacia la Consejería pueden ser los Ayuntamientos? Y lo digo por un caso concreto. Muchos de estos autobuses al ser deficitarias las líneas, indudablemente no son rentables, se dedican a más cosas; se dedican al transporte de viajeros, dedican al transporte de niños en el tema escolar, se dedican al transporte de trabajadores en industrias que lo solicitan, y entonces muchas veces crean problemas de horarios, tienen problemas de horarios, con lo cual simplemente muchos días las líneas estas no cumplen la misión que en principio están destinadas a ellos, porque ese día, por lo que sea, se le ha acumulado un cierto trabajo y tienen problemas de ese tipo. Y me estoy refiriendo a una concreta, que la conozco, que es la línea de Barruelo-Aguilar de Campóo, que tiene el problema, además, de compenetrarse con el ferrocarril, a la hora que llega. Esto el mejor sistema para posibles denuncias es la Consejería, qué sistema es el mejor para poder regularizar, o atar en corto, o llegar a algún tipo de acuerdo con el transportistas para este tema.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MONFORTE CARRASCO): Bueno, yo creo que, en primer lugar, lo que se debe de hacer es poner en conocimiento de la Dirección General de Transportes y, por supuesto, de la Consejería este asunto, evidentemente, para hablar con el empresario que está prestando este servicio, e incluso para sancionarle si es que no está cumpliendo seriamente con la prestación del servicio. Entonces, vamos, yo me ofrezco como Consejero de Fomento y, por tanto, responsable de Transportes, a que todo tipo de denuncias se canalicen a través

de la Dirección General de Transportes o de mí mismo, o sea, dirigida a mí mismo, por parte del Ayuntamiento o por parte de cualquier persona que se considere perjudicada.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Consejero.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Yo, simplemente era recordarle al señor Consejero, que imagino que no habrá podido ser por razones de peso, que se comprometió a entregarnos el estudio de lo de Ponferrada-Villablino en el mes de Enero. Estamos en Febrero, y me parece que hay una cierta dinámica social por aquella zona, que nos obligaría a salir, y no queremos salir, en tanto no veamos los estudios que su departamento ha hecho.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MONFORTE CARRASCO): Para contestar al señor Lorenzo, he de decirle que estoy muy interesado en saber los resultados de ese estudio, que por parte del Director General de Transportes se está haciendo una presión muy seria sobre esa empresa, puesto que se comprometió a darnos el estudio terminado a finales de Enero, y que estamos a catorce de Febrero y todavía no nos lo ha dado. Yo, en cuanto tenga ese estudio, evidentemente -y así lo he declarado en los medios de comunicación-, voy a comparecer a petición propia. Se le proporcionará el estudio con la debida antelación, para después venir a esta Comisión y debatir sobre el tema de Ponferrada-Villablino.

Pero es un tema, el Ponferrada-Villablino y el Palazuelo-Astorga, que a este Consejero no se le olvida.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Consejero. Si no hay ningún Procurador más que desee intervenir, se levanta la sesión.

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