



CORTES DE CASTILLA Y LEON

DIARIO DE SESIONES

Año 1988

II LEGISLATURA

Núm.: 101

COMISION DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

PRESIDENTE: Don Angel Martín Vizcaíno

Sesión celebrada el día 18 de Noviembre de 1988, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DIA:

- 1.- Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento, para informar a la Comisión sobre el desarrollo y previsiones futuras de la línea de ayudas para la renovación de la flota.

SUMARIO

<u>Págs.</u>	<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diez horas veinticuatro minutos.	
El Presidente, Sr. Martín Vizcaíno, abre la sesión, y comunica a la Comisión las sustituciones que se han producido. 2276	de los Grupos Parlamentarios. 2279
El Vicepresidente, Sr. Lobo Asenjo, da lectura al orden del Día. 2276	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Cortés Hernández (Grupo Mixto). 2279
Intervención del Sr. Posada Moreno, Consejero de Fomento, para informar a la Comisión. 2276	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Sagredo de Miguel (Grupo de C.D.S.). 2279
El Presidente, Sr. Martín Vizcaíno, suspende la sesión. 2279	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Valcuende González (Grupo Socialista). 2280
Se suspende la sesión a las diez horas cuarenta y cinco minutos, reanudándose a las once horas cinco minutos. 2279	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Marcos Oteruelo (Grupo de Alianza Popular). 2281
El Presidente, Sr. Martín Vizcaíno, reanuda la sesión, y abre un turno de preguntas para los Sres. Portavoces	Intervención del Sr. Posada Moreno, Consejero de Fomento, para contestar a las cuestiones planteadas. 2282
	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Sagredo de Miguel (Grupo de C.D.S.). 2284

<u>Págs.</u>	<u>Págs.</u>
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Valcuende González (Grupo Socialista). 2284	dor que formule sus preguntas. 2287
En turno de dúplica, interviene el Sr. Posada Moreno, Consejero de Fomento. 2285	Continúa su intervención el Procurador Sr. de las Heras Mateo (Grupo Mixto). 2287
El Presidente, Sr. Martín Vizcaíno, abre un turno de preguntas para los Sres. Procuradores no miembros de la Comisión. 2286	Intervención del Presidente, Sr. Martín Vizcaíno, para hacer una aclaración al Sr. Procurador. 2287
En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. de las Heras Mateo (Grupo Mixto). 2286	Contestación del Sr. Posada Moreno, Consejero de Fomento. 2287
El Presidente, Sr. Martín Vizcaíno, ruega al Sr. Procura-	El Presidente, Sr. Martín Vizcaíno, levanta la sesión. 2288
	Se levantó la sesión a las doce horas.

(Se inicia la sesión a las diez horas veinticuatro minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Buenos días. Señor Consejero. Señores Procuradores. Vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión de Transportes, Turismo y Comunicaciones. En estos momentos está ausente el Secretario de la Mesa, señor Godofredo. Ayer me notificó que vendría un poco tarde, pero debido a la hora que es vamos a dar comienzo a la sesión. Anunciar a la Comisión que, debido a remodelación de la Cámara, esta Comisión también ha sufrido una alteración, y como consecuencia de ello, por el Grupo Mixto, el Portavoz en estos momentos es el señor Tomás Cortés Hernández, y, por el Grupo Socialista, aumenta el Grupo con Antonio de Meer-Lecha Marzo. Reconocida la valía de ambos Procuradores que se integran en esta Comisión, esperamos que su trabajo redunde en beneficio de esta Comisión y, por lo tanto, de las Cortes de Castilla y León.

En ausencia del Secretario, como decía antes, por parte del Vicepresidente se va a dar lectura al Orden del Día.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR LOBO ASENJO): "Comparecencia del Excelentísimo señor Consejero para informar a la Comisión sobre desarrollo y previsiones futuras de la línea de ayudas para la renovación de la flota".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Vicepresidente. El señor Consejero de Fomento tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR POSADA MORENO): Señor Presidente. Señores Procuradores. Es una satisfacción para mí estar hoy aquí para hablar de un tema tan importante para la política de transportes como es la renovación de nuestra flota. Como todos ustedes tienen este informe que hemos elaborado con los datos de este año, de la Orden que se publicó y las consecuencias de esa Orden, yo voy a hacer algunas reflexiones al hilo del documento; pero

difícilmente añadiré nada sustancial que en estos momentos no conozcan ya Sus Señorías, porque creo que el documento es bastante completo.

La idea que nos movió a establecer este sistema de renovación de flota fue -y eso quiero dejarlo muy claro- una idea de servicio público, de mejora de la seguridad vial. Ese es el objetivo esencial, no sólo de nuestro programa de renovación de flota, sino de otros programas que se han acometido en otras Comunidades Autónomas y en otros países. Ese es el motivo esencial. Pero, indudablemente, se derivan ventajas económicas importantes de que la flota tenga una edad media menor que..., es decir, que se esté transportando con vehículos -tanto de pasajeros como de mercancías- más modernos y, a la larga, más rentables incluso para los propios empresarios que acometen la tarea.

Al hacer esta renovación nosotros teníamos -la Consejería tenía- dos preocupaciones. Una primera, no introducir efectos indeseados en el sistema de mercado; es decir, hacer algo que no estableciera unas competencias, o estableciera una competencia ilegítima entre unos y otros de los empresarios de Castilla y León. Por ello hemos querido una norma de carácter muy general que permita a cualquiera, a cualquier transportista, afrontar las situaciones y que no establezca diferencias entre unos y otros.

Hay un tema que puede plantearse, que es si esto, en cierta forma, no está incentivando a nuestras empresas frente a empresas que no sean de Castilla y León, empresas de transportes que no sean de Castilla y León.

Ciertamente, es discutible. Parece claro que a partir del año mil novecientos noventa y dos no será posible hacer este tipo de ayudas. Pero es un hecho que otras Comunidades Autónomas habían establecido actuaciones muy similares, con, quizá, no tantos puntos de interés subvencionados, pero durante más tiempo -han estado años haciéndolo-, y, claro, realmente Castilla y León estaba en una situación desfavorecida con respec-

to a las demás Comunidades Autónomas, o a otras Comunidades Autónomas.

Dicho todo esto, creo que la idea inicial de renovar la flota y subvencionar los intereses para conseguir que esa renovación se haga de una forma más dinámica a como se haría, naturalmente, porque ciertamente los empresarios, en todo caso, renovaría la flota, pero de forma más lenta de como lo están haciendo, es una idea que yo creo que se comparte por esta Cámara.

Entonces, al estudiar un poco cuáles han sido los efectos de esta orden de renovación de flota en este año, yo creo... me gustaría poner hoy aquí sobre la mesa qué podemos introducir, qué medidas podemos introducir que mejoren este sistema de renovación de flota, partiendo, como creo, de que hay un consenso general en que la idea es buena, pero es indudable que se puede perfeccionar. Eso es obvio, porque nosotros mismos hemos detectado, pues, algunas actuaciones que no estaban tan pensadas; prueba de ello es que hay tres Ordenes de renovación de flota. ¿Por qué? Porque al principio creímos que con la primera Orden se nos iba a agotar la cantidad. Pues no ha sido así, y hemos llegado a una segunda Orden, e incluso a una tercera, para agotar la cantidad destinada de este año.

Si ven el documento, queda claro que la Orden plantea esa ayuda de tal forma que no puede decirse que, en todo caso, la intervención o la distorsión de la competencia sea verdaderamente importante. Aquí se hace un cálculo, bueno, quizá un poco corto, de que esto afectaría a un 2,5% del precio total; creo que quizás se quede un poco corto, pero en ningún caso superaría el 5%.

Y, ciertamente, como se dice también en la página trece, hay otras distorsiones mayores en el mercado que no tienen ese carácter. Por ejemplo, el tema de inspecciones. Con una Ley de sanciones -yo lo he repetido y lo he reiterado- yo creo que excesiva (siempre lo he dicho, que me parecen unas sanciones excesivas las que se están poniendo... las que pueden ponerse en el transporte), el que se ejecute esa Ley como estamos haciendo nosotros en Castilla y León, dentro de nuestras posibilidades, pero con seriedad, con rigor, con campañas en colaboración con la Guardia Civil, con la Dirección General de Tráfico, para detectar -también debo decir- las infracciones más graves -no para perseguir las más leves pero sí las más graves-, eso afecta a nuestros transportistas negativamente. Y se me entienda la palabra entre comillas, porque no quiero decir con ello que sea malo para todos; es malo para el que infringe. Pero, en conjunto, es más negativo eso, en comparación con una Comunidad Autónoma en donde esa inspección no se haga o se haga mucho menos, pues que la ayuda que reciben a través de esta subvención, ciertamente.

Entonces, eso quiero que se tenga en cuenta, porque a veces hay fórmulas para intervenir en el mercado no tan claras como puede ser ésta y, sin embargo, con unas repercusiones mucho mayores.

No quiero, vamos, no me parece muy necesario glosar la propia Orden, pero sí querría, en la página diecinueve, como se dicen las cinco o seis características más importantes de esta Orden, o varias características, si hacer algunos comentarios, precisamente para suscitar una reflexión en Sus Señorías, de cara, como decía, al ejercicio que viene. En primer lugar, nosotros hemos establecido que esta ayuda es para empresas con domicilio fiscal en Castilla y León. En un principio, yo creo que es una buena idea. Pero tengo que decir aquí que hay algunas empresas importantes en Castilla y León que quizá para los ciudadanos de Castilla y León son de las más conocidas y que, sin embargo, no tienen domicilio fiscal aquí, y hacen un servicio importante en Castilla y León. Pongo un ejemplo -porque es un ejemplo suficientemente conocido- "Continental auto", o puedo poner Alsa, por poner empresas de viajeros; pero exactamente las mismas hay en mercancías. Bien, son empresas que no están en Castilla y León, no pueden acogerse a este sistema, pero, ciertamente, hacen unos trayectos importantes en Castilla y León.

Por otro lado, en el punto 3, que es el punto clave, nosotros hemos hecho la ayuda a la empresa que desguaza. Ha habido aquí dos fórmulas de ayuda. Tengo que decir que yo aquí me he sorprendido un poco, porque creí que iba a tener la segunda -que la introduje yo personalmente-, creí que iba a tener mayor repercusión; ha tenido muy poca. Una, el que compra un vehículo y achatarra otro de su propiedad; o una segunda fórmula... (y a ése se le subvenciona con seis puntos de interés), el que compra un vehículo nuevo, vende uno suyo usado a otro transportista, y ese otro transportista achatarra un vehículo; entonces, se reparte la subvención y se da tres puntos a cada uno.

Yo siempre creí que ése era un sistema muy bueno, porque yo pensaba: vamos a poner, por poner un ejemplo de empresa de viajeros, una empresa que haga pues... yo siempre ponía el ejemplo Burgo de Osma-Soria, pero se puede poner cualquier carretera o cualquier servicio de este tipo en cualquier provincia nuestra. Ciertamente, es difícil que compre un autobús nuevo, porque es que no tiene razón de ser que en ese servicio haya un autobús nuevo, que puede costar 15.000.000 o 20.000.000 de pesetas. Pero parece lógico que una empresa grande, para hacer, por ejemplo, pues Soria-Valladolid, si ponga ese autobús nuevo, ceda uno de... vamos, le venda uno de seis, siete años a esa otra, y ese otro a chatarra. Pues debo decir que ese sistema ha tenido un éxito muy pequeño y que muy pocos se han acogido a este sistema que yo digo, y la mayoría, la inmensa mayoría -estaríamos hablando quizá del noventa y cinco, o del noventa y siete por cien-, ha hecho el siste-

ma de que el mismo que compra el vehículo achatarra luego el suyo.

Pero, insisto, aquí hay un tema que hay que plantearse: ¿al año que viene seguimos exigiendo el achatarramiento del vehículo? Corremos el riesgo de que no haya demanda suficiente con esa condición, porque ya se ha visto que la demanda se va a agotando un poco. ¿Podríamos hacer una primera orden exigiendo el achatarramiento hasta Junio, a ver cómo transcurre, y luego rebajando, claro, siempre el tipo de interés- no exigir el achatarramiento? Es algo que, realmente, tenemos que pensar.

Otro tema es que nosotros teníamos una duda y un desconocimiento de qué parte había que dedicar a mercancías y qué parte había que dedicar a viajeros. Claro, una división por el parque de vehículos favorecía grandemente a mercancías, pero, claro, no tenía en cuenta que es más importante, en principio, renovar el transporte de viajeros que el transporte de mercancías, porque, si bien todos hacen transporte con un conductor, uno lleva a personas y el otro, bueno, pues lleva mercancías. Ciertamente, parece más lógico renovar el transporte de viajeros.

La realidad nos ha eliminado esa duda que teníamos y que, bueno, a tenor de los datos íbamos a decidir, porque -y eso ha sido la gran característica de esta orden- todo el que ha pedido ha podido tener subvención. Por lo tanto, ha sido la propia demanda la que ha marcado ese cuadro que aparece en la página veinticuatro, en el cual ha habido doscientos treinta y siete vehículos subvencionados de mercancías y sesenta y uno de viajeros. ¿Por qué? Pues porque ése ha sido el resultado. Porque -y eso quiero resaltarlo- las cincuenta y siete peticiones que no han sido atendidas no lo ha sido, ni por llegar tarde (porque, por supuesto, como hemos prolongado el plazo, las que llegaron tarde han sido repescadas), ni por ningún motivo formal, sino por motivos de fondo. Normalmente, porque habían comprado el autobús y no achataraban otro; en algún caso, porque habían hecho la compra directamente ellos, no a través de una entidad bancaria; pero en fin, han sido siempre motivos de fondo que, hubiera el dinero que hubiera, nunca hubieran podido tener la subvención. Pero el hecho es que, al final, todo el que ha querido la ha tenido. Entonces, la pregunta que se plantea: hemos actuado ahora tratando igual al que renueva un vehículo de mercancías que un vehículo de viajeros. Se le da más subvención al de viajeros porque es más caro, pero el tratamiento es el mismo. ¿Convendría cambiar ese tratamiento? ¿Podríamos tratar de forma distinta a los vehículos de viajeros que a los de mercancías? Por supuesto que lo mismo que hicimos antes de esta Orden seguiremos haciendo: tendremos conversaciones con las asociaciones regionales, tanto de viajeros como de mercancías, para que ellos también nos aporten sus ideas, el resultado, la experiencia, aunque ciertamente -y debo decir-

lo, y lo digo también en honor suyo- la visión que ellos dan es siempre una visión sesgada. Pero eso la Administración es consciente de ello; dan una visión desde el punto de vista del empresario de mercancías o el empresario de viajeros, pero es lógico que así sea y que -dicho con unas palabras un poco vulgares- pretendan llevar el agua a su molino. A mí eso me parece razonable, pero para eso está la Administración, para juzgar qué parte es perfectamente válido lo que dicen y qué parte es también la visión de una... una visión parcial.

Ha sido también importante conseguir que el importe de la subvención vaya a reducir el principal. Porque, bueno, y esto los que tienen alguna experiencia financiera lo saben, no es lo mismo que nuestra subvención hubiera ido a los puntos de interés sobre un mismo principal, que a reducir el principal, lo que hace que tengan que rehacer el préstamo rebajando los intereses. En conjunto, ha sido más beneficioso para los empresarios nuestros hacerlo así que hacerlo de la otra forma.

Y finalmente, ya, pues, resumir... -yo creo que en el cuadro de la página veinticuatro- cuál ha sido la actuación. Falta, por supuesto, las últimas actuaciones que estamos teniendo a lo largo del mes de Noviembre. Como puede verse, la actuación, insisto, que no ha sido planificada por nosotros, sino que ha sido el propio mercado la que con su demanda lo ha señalado, pues hay un porcentaje de que a empresas de uno a cinco vehículos pues ha sido el 73,8% de la subvención. Insisto en que, dado que esta tendencia es la que nosotros queríamos, la cifra ha salido de las propias peticiones; podía haber sido el 60% si, por ejemplo, las empresas de más de quince vehículos de Castilla y León hubieran hecho una petición mayor. Pero yo creo que es una distribución bastante lógica, dado como es el parque en Castilla y León.

Y, finalmente, la última parte es una... se recoge, pues, empresa por empresa, la subvención que se le ha dado y la entidad financiera en que... Como es obvio, se ha dado una libertad absoluta para que el adjudicatario trabajara con la entidad financiera que le pareciera conveniente, exigiéndole nada más que tenía que tener una oficina abierta en Castilla y León.

Y, finalmente, también decir que esta operación, como toda operación de subvención en parte a una renovación, ha movilizó una cantidad de dinero muy superior al esfuerzo que ha hecho la propia Administración.

Yo creo -con esto termino- que la actuación de este año ha sido buena. Hombre, a mí me ha causado satisfacción, y no tanto por lo que decía de mí o de la Junta, sino por lo que decía de Castilla y León, bueno, pues cómo en las revistas del sector, como Fenebus o como Conetrans, pues se ha recogido muy laudatoriamente este esfuerzo que aquí se está haciendo para renovar la

flota. Yo creo que debemos continuarlo, y, precisamente, pues en esta Comisión podemos decir un poco en qué dirección podemos continuar con esta ayuda.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Gracias, señor Consejero. Aunque el artículo 140.2 del Reglamento prevé la suspensión por un tiempo mínimo de cuarenta y cinco minutos, pero teniendo en consideración que, por parte del señor Consejero, se ha entregado a todos los Procuradores de esta Comisión la documentación del tema que estamos tratando -cosa que es de agradecer-, de acuerdo con los Portavoces, se suspende la sesión por un tiempo de diez minutos.

(Se suspende la sesión a las diez horas cuarenta y cinco minutos reanudándose a las once horas cinco minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Señores Procuradores, les ruego vayan sentándose.

Se reanuda la sesión.

Abrimos un turno, el turno de Portavoces, para formular preguntas u observaciones al Consejero. Por lo tanto, tiene la palabra el Portavoz del Grupo Mixto, señor Cortés Hernández.

EL SEÑOR CORTES HERNANDEZ: Muchas gracias, señor Presidente. Exclusivamente agradecer al señor Consejero, pues, la exposición que nos ha realizado y el dossier que nos facilitó sobre el tema de las ayudas para la renovación de la flota, en el cual pues estoy total y absolutamente de acuerdo, sin perjuicio, claro, de poder modificar en más tanto por ciento esos intereses; pero, claro, son problemas económicos de la propia Junta que, en fin, comprendo que los presupuestos son cortos y que se quiere dar más, pero, claro, que no hay posibilidad y hay que ayudar no solamente al sector transportes sino a otra serie de sectores, por lo que estoy total y absolutamente de acuerdo.

Y en cuanto al problema éste que planteaba, la que exclusivamente se refiere a aquellas empresas que tiene el domicilio social pues en la Comunidad, creo que es total y absolutamente lógico, puesto que, al tener el domicilio social, normalmente con carácter general tendrá el domicilio fiscal y, en consecuencia, aquellas empresas que por la razón que sea, claro, están domiciliada fuera, aunque realizan aquí gran parte de su transporte, como las empresas que acaba de decir y otras que puedan existir, pues no cabe duda que los impuestos los pagan en otras Comunidades, y, consecuentemente, pues que sean esas otras Comunidades las que les subvencionen su actividad mercantil, que en este caso será el transporte. Por eso digo, vamos, estoy total y

absolutamente de acuerdo. Y, en fin, no tengo nada más que alegar.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Cortés. Antes de dar la palabra al Portavoz del Grupo del CDS, anunciar una sustitución para que conste en el Diario de Sesiones. Ha sido sustituido el señor Jambrina, del Grupo de Alianza Popular, por don Tomás Burgos.

Tiene la palabra el Portavoz del Grupo de Centro Democrático y Social, señor Sagredo.

EL SEÑOR SAGREDO DE MIGUEL: Gracias, Presidente. Gracias, señor Consejero, por su información y, de una manera especial, por habernos facilitado desde ayer el dossier con los datos que la Consejería ha preparado para esta comparecencia.

El CDS, en principio, después de agradecer esa documentación, que reclamamos con un poco más de tiempo con el objeto de poder tener más calma para un estudio más profundo, sí quería decirle que, realmente, nosotros intentábamos oír al señor Consejero, fundamentalmente, las previsiones futuras de esta línea de ayudas, más que el balance de lo realizado hasta el mes de Noviembre a que se refieren los datos que se nos han facilitado.

En cualquier caso, ya dijimos el año pasado, cuando se habló de esta línea de ayudas, que nos parecía buena la idea. Entendemos que el ganar seguridad en nuestras carreteras es fundamental para el bienestar de esta Comunidad, aunque entendemos, lógicamente, que el vehículo sólo es uno de los factores y que habría que complementarlo con otras medidas que quizá, lógicamente, no están en manos del señor Consejero: las vías, la normativa, la señalización, las personas; todas esas cosas que hacen que la seguridad en las carreteras sea mayor de la que tenemos en estos momentos, y, fundamentalmente, en nuestra región, en la que carecemos de una red de vías que nos permitan andar con tranquilidad. Y, fundamentalmente también, por la mala planificación de los ferrocarriles que hace que en este momento nuestras carreteras sean cargadas o recargadas con un tráfico de mercancías y de viajeros que las hacen infinitamente más inseguras.

Pero concretándonos en esa línea de discusión del Consejero en esta comparecencia sobre un cambio de impresiones de lo que ha ocurrido y qué nos parece para el año siguiente, o los años siguientes, el CDS puede aportar lo siguiente al señor Consejero. En principio, nos parece que en esa documentación -y no es porque no lo tenga el Consejero, seguramente porque no está ahí- faltan estudios sobre el sector, por lo menos el CDS los echa de menos. Y, fundamentalmente, quisiéramos saber qué flota se renovó en el ochenta y seis y en el

ochenta y siete, para, al compararla con las cifras del ochenta y ocho, ver si estas medidas han tenido el fruto que el Consejero, cuando, de alguna manera, nos propuso la idea de ayuda, pensaba que iban a tener.

Ha dicho que se ha atendido toda la demanda. Y eso nos lleva a pensar que la línea de ayuda o no es interesante o suficientemente interesante, quizá que no sea suficiente en el fondo, que no es muy necesaria, no lo sé; en cualquier caso, alguna reflexión habría que hacer en este momento, por cuanto no es normal que una línea de ayuda, que está presupuestada con 345.000.000, no se vaya a cubrir quizá y se haya atendido, efectivamente, toda la demanda, lo cual hace suponer que la línea de ayuda no resuelve los problemas del sector.

Nos parece que no hay porqué plantearse excesivamente la duda de si ayudamos más a los transportes de mercancías que a los transportes de viajeros, puesto que les vamos a ayudar a todos. Y, realmente, la seguridad en las carreteras depende exactamente igual de unos vehículos que de otros, aunque efectivamente parece que la repercusión directa en la vida de las personas suele suceder más cuando los accidentes son de autobuses.

Si me gustaría terminar diciendo que sigue pareciéndonos la idea interesante y que en la previsión de este Presupuesto, del Presupuesto de este año, que creo que se atendía esta línea de ayuda con una cantidad superior al 30% a la del año pasado, qué previsiones se tienen; porque, si efectivamente seguimos en la línea del año ochenta y ocho, nos vamos a quedar, efectivamente, con una cantidad, en esa partida, si al final la cifra definitiva se queda en los 450.000.000, que creo que estaba presupuestada.

Por lo demás, el CDS sigue en la línea de aplaudir la idea del Consejero para ayudar a que en nuestras carreteras haya más seguridad, y lo que sí queremos es hacer esta línea de ayuda más efectiva que lo que ha sido hasta ahora.

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: Buenos días. Y, en primer lugar, agradecer al Consejero su estancia hoy aquí en esta Comisión, y por varios motivos. En primer lugar, por su presencia, como decía, por los documentos que nos ha dado y también hasta por la lección ideológica que este documento encierra. La lección en el sentido de que hay un preámbulo que nos explica que no se quiere llegar a una planificación compulsiva, lo cual... esta idea de la falta de idea de planificación que nos repite insistentemente Alianza Popular, muy concorde con lo que en su día dijo el Presi-

dente de la Junta, pues creo que es mejor que vayan ustedes olvidándolo, porque después se contradice con los hechos que ustedes hacen, porque aquí realmente, como en casi todo, se está planificando. Porque no se están dando las ayudas de una manera, digamos, alegre y de una manera sin ningún tipo de control; hay unas normas, hay una planificación: se da, simplemente, cuando se desguaza, se da empresas que tienen su centro aquí en nuestra Comunidad, que, al fin y al cabo, es una forma de planificar. Yo creo que el recalcar aquí una especie de liberalismo, pues el liberalismo, llevado al último extremo, simplemente era no dar ningún tipo de subvenciones, que el mercado se regulara, y tampoco el controlar el si hay muchas tarjetas o hay pocas, porque el propio mercado ya se regularía. Dejémosle como está, a ver qué pasa, y ya veríamos lo que podía pasar.

Este intento de vuelta al siglo XIX o principios de siglo, que parece los liberales conservadores de Alianza Popular intentan, creo que no es por ahí por donde tienen que ir los tiros y todos tenemos que dejar una carga ideológica. A nosotros también nos ha pasado, los socialistas hemos dejado muchas cosas en el camino, y ustedes también tendrán que dejarlo si quieren, a nivel electoral, prosperar más de lo que prosperan.

Entrando en el tema que aquí nos atañe, indudablemente ha habido un cambio importante en... una renovación importante tanto en vehículos de transportes como en vehículos de pasajeros. Y esto se debe sobre todo..., yo no creo que a la idea, a las ayudas de la Junta de Castilla y León, aunque algo habrá ayudado al tema, yo creo que, sobre todo, a la situación económica que ha mejorado de una forma importante en los últimos tiempos gracias a la política del Gobierno Socialista, y esto ha producido un renacimiento económico que, bueno, pues luego hay más mercancías que transportar y hay más posibilidades de renovar la flota. Entonces, lo que se ha hecho aquí, de alguna forma, es aprovechar esa dinámica que en estos momentos hay. Y el mercado normalmente, pues, hubiera... se hubiera también, se hubiera renovado la flota también, lo más seguro, sin las ayudas; pero, claro, las ayudas, bienvenidas sean. Y, claro, nos decía el Consejero que las revistas del sector lo habían acogido muy favorablemente, ¡pues sólo faltaba que las hubieran acogido desfavorablemente!; eso sería muy curioso, desde luego.

También hay otra cuestión que ha mejorado, ha hecho que mejore la situación... las posibilidades de cambiar la flota de mercancías en Castilla y León, sobre todo las mercancías, aunque también a vehículos de transporte de pasajeros, que es la enorme competencia -yo creo que de eso sí que se es consciente- que en estos momentos hay dentro del mercado de venta de este tipo de vehículos, con la entrada de marca extranjeras; esto también se ha producido y eso ha abaratado los costes, porque yo pienso que hasta alguna de estas em-

presas está trabajando con precios dumping aquí en España. Pero, bueno, eso en realidad mejora las posibilidades del transporte y mejora las posibilidades de comprar los camiones, lo cual siempre es positivo. Y, en tercer lugar, pues, estas ayudas de la Junta; yo creo que, en tercer lugar y como, bueno, pues, para mejorar la situación del sector.

Y nos preguntaba el Consejero si nosotros qué pensábamos sobre este tipo..., de continuar sobre este tipo de ayudas, o cambiarlas en otro sentido. Nosotros queremos decir que dentro de esta idea de todo tipo de ayudas, a pesar de que ustedes son liberales, que están intentando llevar en todas sus actuaciones dentro de la Junta -y lo hemos visto en estos Presupuestos recientemente rechazados-, que eran ayudas ya no sólo para camiones sino que, yo no sé, para cualquier cosa -yo he tenido un problema ayer con el coche, no sé si también habrá ayuda acaso para los coches-. Pero, vamos, yo creo que bien, en el sentido que están en estos momentos enmarcadas, bien. Es decir, si conseguimos que a la vez que se compra un nuevo camión se achatarre uno de los antiguos, que tiene una edad exagerada ya en estos momentos para que circule por nuestras carreteras. Yo creo que el ampliar estas posibilidades sería, pues, ir a un tipo de subvenciones que ustedes, señores liberales, pues, no estarían muy de acuerdo con su ideología. Yo pienso que sería exagerado.

Porque además hay otras necesidades, porque esto es un tema de necesidades. Si a la Junta la sobrara el dinero, si no tuviera problemas y no necesitara emitir Deuda y cuestiones por el estilo, que luego al fin y al cabo hay que pagar, pues, entonces, a lo mejor se podría dar. Pero como hay otras necesidades importantes dentro de nuestra Comunidad, yo creo que tenemos que pensar también en ellas. Nosotros hicimos hincapié en su día, cuando debatimos los Presupuestos y cuando se trató este tema, y la Junta no tomó mucho interés en el tema, en el problema que hay con las concesiones de viajeros en pueblos donde realmente no es rentable este tipo de transporte de ninguna manera, pues porque son pueblos muy... de una situación muy precaria, desde el punto de vista de población; son pueblos que están bastante apartados, muchos de ellos en zonas montañosas de nuestra Comunidad, y ahí sí que tenemos que hacer un esfuerzo, porque, además, son ciudadanos de una edad bastante avanzada, que tienen problemas para... no tienen ni vehículo propio, y tienen problemas para desplazarse. Y en las visitas que yo he hecho por los pueblos de mi provincia, de Palencia, he detectado que en la Junta anterior había más sensibilidad en este tema; había problemas también, había problemas que no estaban del todo resuelto. Pero en este momento casi se han abandonado los problemas, porque no tienen expectativas en este aspecto. Yo creo que ahí sí que había que hacer una incidencia y ayudar a esas concesiones que hay, que tienen... que pasan por unos pueblos determinados, que se necesita ese tipo de transporte,

que se necesita de verdad aunque sea para una minoría, y que son gravemente deficitarias, pero que tenemos que hacer un esfuerzo con ellos. Yo creo que por ahí debe de ir la línea y, desde luego, no en una indiscriminada... en un indiscriminado sistema de ayudas. Yo creo que, repito, marcando las pautas que hay en este momento, de achatarrar un vehículos para que se de este tipo de ayuda, yo creo que es el sistema, y si, bueno, si sobra dinero habrá para otras cuestiones importantes, no tiene necesidad, no tenemos necesidad vital de dar dinero a todo el mundo. Yo creo que el mercado -como dicen ustedes- se regula bastante él solo, que en estos momentos es un momento bueno para inversión y se está invirtiendo, porque es rentable invertir y, bueno, vamos a dejar al mercado a él solo, que nosotros también en este aspecto, también empezamos a creer en cosas como el mercado; nos ha costado, pero al final hemos creído.

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

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Sí. Gracias Presidente. Agradecer la presencia del señor Consejero para informarnos de un tema puntual dentro de los Presupuestos, pero sustancial en el desarrollo económico y social de nuestra Comunidad. Agradecerle también que haya sido realista y breve en la exposición del tema, y el habernos entregado un documento con horas suficientes para estudiarlo, en el cual resplandece también la claridad y el orden que se advierte, evidentemente, que existe en la cabeza del Consejero y en su Consejería. Y esto yo lo agradezco -particularmente porque soy de los repetidores, ¿no?, entonces estábamos en la Legislatura anterior, y en estas reuniones de transportes yo recuerdo que era una constante el pedir al Consejero: por favor, denos usted la documentación antes, y, bueno, pues no llegaba, no llegó, de hecho, nunca antes de las reuniones. Se prometía, con la mejor voluntad sin duda, que la tendríamos inmediatamente; tampoco nos llegaba por correo. En fin, este cambio de filosofía ya es bueno. Por otro lado, me gustaría subrayar, particularmente, más que los detalles la filosofía de este Programa, ¿no?. Diciendo, en primer lugar, que responde a una constante de nuestro Grupo, del Grupo de Alianza Popular, que tenía en la Legislatura anterior también el Grupo Popular, porque insistentemente -se pueden repasar los Presupuestos de años anteriores, en la Legislatura anterior-, insistentemente, al llegar este Capítulo, nosotros, el Programa 056, 033 -prácticamente en el 033 estaba casi siempre situado este tema-, siempre decíamos que se prestaba una ayuda mínima, yo recuerdo de, en mil novecientos ochenta y seis, creo que eran 23.000.000 de pesetas, entonces, dividíamos entre nueve provincias a ver para cuantos autocares había; en fin, que era una cantidad simbólica, sin duda de buena voluntad, pero que no resolvía na-

da. Entonces, al llegar la nueva Ejecutiva a Castilla y León la filosofía del Grupo la ha aceptado, la ha incorporado, y por eso yo me siento doblemente satisfecho. La ha incorporado hasta el punto de multiplicar por mucho esas cantidades, hasta poder llegar a atender prácticamente a todas las solicitudes que, objetivamente, presentaban la documentación necesaria, y esto significa un cambio verdaderamente sustancial.

Después, también, quiero decir que no existe, no veo yo que aquí en este Programa exista ningún tipo de planificación. O sea, yo creo que un sistema de ayudas por medio de subvención al crédito nunca planifica nada; todo lo contrario. Me parece muy importante que se respete la iniciativa privada; en este Programa de Ayudas se respeta. Por otro lado se respeta también la libre competencia, es suficiente, me parece a mí, para crear estímulos en la iniciativa privada. Como muy bien dijo el Consejero, la inversión de la Junta es altamente rentable puesto que ha removido una cantidad de dinero muy superior a lo que la Junta ha invertido; me parece que este es un principio de lógica elemental, es decir: si una Junta sabe que invirtiendo por un sistema determinado una pequeña cantidad remueve la actividades económica de toda la Comunidad, hasta el punto de mover muchos miles de millones de pesetas, eso debe ser aplicado. Y conste que no estoy defendiendo solamente los objetivos económicos de este Programa, sino también los objetivos sociales, como muy bien expuso el Consejero, que se trata en el fondo de conseguir una seguridad viable, vial, y también una rentabilidad general.

Veo que hay otra novedad también, respecto a la Legislatura anterior, también positiva, y es que antes estaba incluido solamente los autocares y ahora también están los camiones. Y, por otro lado, creo que debemos seguir en este camino. Yo no sé si realmente sería necesario incrementar las partidas, a lo mejor ya no es necesario, puesto que el propio Consejero ha dicho que han notado como una cierta baja en la demanda de peticiones; entonces, a lo mejor no es necesario aumentar las partidas, pero sí creo que es necesario mantenerlas. Y, únicamente, recomendaría yo a la Junta que examinara si advierte una curva descendente en las solicitudes..., los motivos. Porque pudiera ser que ya hubiera suficiente ayuda para la gente que la quiere o la necesita, pero también pudiera ser porque a lo mejor las condiciones no son lo suficientemente atractivas en cuanto que a lo mejor, pues, habría que mirar esa segunda fórmula que anunció el Consejero, que a lo mejor no sea necesario achatar rigurosamente los vehículos, sino simplemente renovar aquellos que tienen una vejez muy notoria, y también mirar a ver si... yo no sé si esto siquiera es posible, si se puede incrementar la ayuda, realmente. A lo mejor si le ofreces una subvención del 3% o del 5% no acude el pequeño empresario, porque tiene que

poner él de su parte mucho para lo cual no está capacitado, o a lo mejor pues si se aumenta del cinco a... no sé hasta qué límite se podría aumentar, a lo mejor tenemos una mayor demanda.

Bueno, en conjunto me da la impresión de que estamos ante uno de los buenos programas que tienen estos Presupuestos. Espero que ahora al ser devueltos estas cantidades que están presupuestadas no sufran mengua. Y, nada, desearle que salga adelante y que la flota de camiones y de autocares de Castilla y León pueda ser renovada con la ayuda de la Junta. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR POSADA MORENO): Gracias, señor Presidente. Mi primera intervención quiero que sea de agradecimiento a todos los Portavoces por este apoyo que de una forma u otra -y yo creo que de una forma muy directa-, han dado a este Programa y a la continuación de este Programa.

Antes de entrar en el análisis de lo que se ha dicho y que realmente quiero agradecer, porque supone para nosotros, para la propia Consejería, bueno, pues un camino y unas ideas para desarrollarlas hacia el futuro. Le querría decir al Portavoz del Grupo Socialista que, parafraseando la frase de su Portavoz al nuestro en el debate de Presupuestos, que le veo meritoriamente ideológico y que incluso en una cosa tan aparentemente árida, como es la renovación de flota, es capaz de elevarse a las más altas cimas de la filosofía política. Quizás tenga yo un poco de culpa, porque el documento tenga también una parte un tanto ideológica. Pero yo no quiero entrar en esa polémica, sabe perfectamente el señor Procurador, los señores Procuradores que aquí están, no porque a mí no me guste también esa polémica, es decir, que considero que a lo mejor es más interesante para unas Cortes esa polémica que la de la renovación de flota, pero no me parece el momento. Pero sí decirle que en estos giros hacia el principio del XIX, puede que nosotros hayamos dado algún giro, otros han dado un giro mucho más violento, si habláramos en esta discusión saldrían palabras y giros mucho más terribles. O sea que vamos a dejarlo en que no queremos planificación compulsiva, en efecto, que puede que a todo ser humano le interesa planificar en el sentido de ver el futuro y no apresurarse a hacer las cosas sin pensar por qué las hace, pero que eso no es planificación ni siquiera coercitiva, y que la actuación que estamos llevando es suficiente para tener un consenso en la sociedad que es lo que se busca.

Ciertamente, lo que más me interesa o más me interesaba de esta exposición no es hablar del pasado, es decir, de cómo se ha actuado en este año, ni siquiera..., y le agradezco al Portavoz del Grupo Popular, Marcos Oteruelo, que haya hablado de esa coherencia ideológica, porque, en efecto, así lo hablábamos en la otra Legislatura, de que había que llegar a estas subvenciones. Me interesa más -dicho ésto- el futuro, las previsiones futuras.

En primer lugar, la magnitud de la ayuda este año. Bien, se han puesto 450.000.000; es la propuesta de presupuesto de la Junta al Legislativo. Ciertamente -y hablo por mi Presupuesto, yo supongo que los demás Consejeros lo habrán hecho igual-, bueno, yo he hecho un Presupuesto en el cual no hay partidas para poder quitar 500.000.000 de golpe sin ningún problema; no lo he hecho así. Yo he hecho unas partidas que están ajustadas. Por lo tanto, si yo tengo que bajar del Capítulo VI y, sobre todo, del Capítulo VII, pues, lógicamente, tendré que bajar de esta partida también. Pero mi intención es que la cantidad que se presupueste el año que viene sea similar a la de este año. Si pudiera aumentarla un 30%, pues estaría satisfecho. En último caso, pues, aumentarla menos o que sea de la misma magnitud, pero no querría..., a menos que, claro, la reducción presupuestaria fuera muy drástica, y eso excede ya de la Consejería de Fomento; a menos que fuera así, yo querría mantener la magnitud de la ayuda.

Ciertamente -y ahí le doy la razón al Portavoz del CDS-, este documento permite dar una idea de cómo se ha desarrollado esta acción concreta; no da una idea, lógicamente, de cuál es la situación del sector del transporte, ni siquiera permite hacer unas comparaciones en profundidad con otros años. No es porque no tengamos esos datos, sino, bueno, porque no me parecía tampoco que en esta comparecencia fuera el momento oportuno para dar esos datos que se tienen, que se han dado para el PDR, se han dado para la elaboración de los Presupuestos.

Pero quizás esa comparación con los años ochenta y seis y ochenta y siete no deje muy claramente cuál es la influencia de la subvención. Aunque no comparta ese optimismo panglosiano del Portavoz Socialista, de cómo va la economía, y de cómo la ha mejorado el Gobierno, y estas cosas, sí, ciertamente, la mejora de la economía ha influido en este tema; han influido otros factores, pero también ha influido la subvención. ¿Hasta qué punto? No será muy fácil determinar.

Hay un tema que, en efecto, sí me preocupa, y que se ha tratado por el Portavoz del CDS y por el Portavoz del Grupo Popular, que es: se ha agotado la demanda, un poco; no diríamos totalmente, pero no ha habido esa demanda que esperábamos todos que hubiera. ¿Por qué? Hay un primer punto que es el de conocimiento. Claro, hasta que se difunden este tipo de ayudas, no tan-

to por conocerlo en la prensa, sino la articulación, el cómo se piden..., bueno, eso lleva un cierto retraso, ciertamente. Pero no sé si por ahí eso explica una gran parte, porque ya ha pasado tiempo suficiente para que se conozca. Quizás, porque nosotros estamos poniendo unas condiciones demasiado duras, y quizás la magnitud de la ayuda dentro de, siempre, una cosa razonable -porque no podemos aumentarla mucho-, pero quizá habría que aumentarla un poco, quizá favorecer los trámites..., no lo sé. Ciertamente, no me parece -y en eso agradezco la opinión al Portavoz del Grupo Mixto, a don Tomás Cortés-, no me parece conveniente abrir la posibilidad a empresas que no tengan el domicilio fiscal en Castilla y León. Pueden dar argumentos, que yo me he adelantado a dar, que puedan justificar esa actuación, pero yo me inclino a creer que sólo deben ser las empresas que tienen en Castilla y León su domicilio fiscal.

Y decir también que me parece bien, también yo he coincidido en mantener la igualdad entre viajeros y mercancías.

Y, finalmente, decirle al Portavoz del Grupo Socialista que hay unas ayudas especiales en el Capítulo IV, que van dirigidas, precisamente, al transporte rural, que tienen un tratamiento distinto, en el cual, precisamente, lo que queremos es hacer un tratamiento más global, en el que, por ejemplo, le demos una subvención para que haga el transporte; es un simple traslado de dinero para que haga ese transporte, porque si no es que no es rentable, no es rentable ni mínimamente. Pero, además, por ser de transporte rural, estas mismas operaciones la subvención que tiene es mayor. Es decir, que el transporte rural está -pienso yo- más protegido que nunca. Es más, hemos contratado por una empresa que ha hecho estudios "in situ", en el propio pueblo, para hacer sistemas de transporte rural diferentes al habitual. Hay veces que es tontería, por mucho que se subvencione a unos pueblos en donde hay diez habitantes, cinco habitantes, sesenta habitantes, setenta..., un autobús, es que, por mucho que se subvencione, es que no tiene razón de ser. Pero, bueno, a lo mejor hay alguien que pone su propio coche y conduce, y se le da una tarjeta especial para hacer ese transporte. Bueno, pues, hemos llegado a que esa empresa hable con la gente y haga un sistema que nosotros luego transformamos, públicamente -porque hay que dar una autorización-, que es el que más se adapta a las circunstancias.

Es decir, que en el transporte rural pienso que se están haciendo unos esfuerzos imaginativos, unos esfuerzos de actuación verdaderamente loables. A mi modo de ver, más loables que esta subvención de..., porque son mucho más difíciles de realizar, exigen unas condiciones en cada caso muy diferentes, mientras que aquí, al fin y al cabo, se trata de unos expedientes muy similares.

Termino, pues, agradeciendo nuevamente la intervención de los Portavoces, y, por supuesto, insistiendo en que todo lo que han sugerido y todo lo que han dicho lo analizaremos con el máximo cuidado por los Servicios, por la Dirección General, para, junto con las opiniones del sector, pues irlo incorporando a la normativa del año que viene; que yo pretendo que, aunque el Presupuesto, lógicamente, parece que va a sufrir un cierto retraso, tenerla preparada para que sea..., rápidamente esté en la calle. Y una de las cosas que estamos estudiando es la posibilidad de no cerrar el plazo, sino ir cerrando plazo, por ejemplo, cada fin de mes, pero permitir que se vayan presentando solicitudes que vayan siendo resueltas, y no tener que acumular muchas, porque no parece, en principio, que haya que establecer un plazo; ¿por qué? Mejor ir, durante todo el año, las que se vayan presentando. Lo más que puede pasar es que llegue un momento en que se acabe el dinero. Bueno, pues entonces, claro, los últimos tendrán que esperar al año siguiente.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Consejero. En el turno de réplica, por parte de los Portavoces, en primer lugar tiene la palabra el Procurador del Grupo Mixto. ¿Renuncia?. Gracias, señor Cortés.

Por consiguiente, tiene la palabra el Portavoz del Grupo de Centro Democrático y Social, señor Sagredo.

EL SEÑOR SAGREDO DE MIGUEL: Gracias, Presidente.

Únicamente insistir, de las manifestaciones del Consejero, algo que para el CDS es muy importante.

Parece ser que la idea del Consejero, a dieciocho de Noviembre, es mantener la cifra para el Presupuesto del año que viene, cuando en el estadillo que se nos facilita, a fecha uno de Noviembre, la cantidad, la cifra de ayudas asciende a 269.000.000, lo que supone -y ha dicho él- que ha disminuido la demanda; que hay todavía una cantidad disponible de 56.000.000, lo que hace suponer que en esta partida va a ver economías a final de año.

Lo que le interesa, de alguna manera, hacer resaltar al CDS es que si la idea del Consejero, el dieciocho de Noviembre, es mantener la cifra del año ochenta y ocho, el CDS pone de manifiesto que se ha presupuestado sin previsiones de futuro, por lo visto, una cifra que excede en más del 30% a la cifra del año anterior.

Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Sagredo. Por par-

te del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Valcuende.

EL SEÑOR VALCUENDE GONZALEZ: En primer lugar, decirle al Consejero que la filosofía popular dice eso de que "cambiar es de sabios". Y nosotros seguimos teniendo los mismos objetivos; otra cosa es que hayamos cambiado los métodos, pero los objetivos siguen siendo los mismos, eso que quede claro.

Después, continuando con el tema que tenemos hoy aquí, quería recalcar algunas cuestiones de las que se han planteado ahora y de las que anteriormente se me pasaron.

Usted dijo, cuando hablaba de la palabra planificación -que yo le recomiendo que no se abandone este tema-, que lo había planificado el propio mercado, y no nosotros (palabras, me parece que textuales, recogidas). Y después añadió, dice "aunque reconocemos que es una planificación sesgada". Luego, es peligroso que el propio mercado -y usted mismo lo reconoce-, porque da una..... interesada, porque es lógico que ellos se interesen en un tema que les va a beneficiar a ellos. Luego, nosotros tenemos que intervenir.

Y también, otra cosa que me alarmó, de alguna manera, es el tema de lo que dijo el Consejero sobre las sanciones, en el tema de las sanciones. El objetivo de la Junta, dijo que era un Servicio Público y la mejora de la seguridad, de la seguridad vial. Lógicamente, esto se consigue con inspecciones, y hasta ahora, y en nuestro país, sobre todo -yo creo que en todos, se dice que en el nuestro más, pero yo creo que en todos es igual-, si no hay unas sanciones que sean capaces de corregir el tema es muy difícil que este tema se plantee. Y todos sabemos lo que ha pasado en el transporte por carretera, tanto de vehículos como de pasajeros, y que están pasando todavía muchas cosas en ese tema.

Yo creo que no queda más remedio. Es bueno lo que ha dicho el Consejero, de que hay que advertirles, de que hay que aconsejarles, de que hay que decirles la fórmula de evitar estos problemas. Pero si no queda más remedio, y son reiterativos en este tema, no queda más remedio, por el bien de todos, de sancionar.

Y me alegro también de que se ha reconocido aquí, y hasta el Portavoz de AP lo ha reconocido, y también ahora, últimamente, lo decía el Portavoz del CDS, de que la cifra de 450.000.000 que venía en los nuevos Presupuestos, pues, era exagerada. Porque yo sigo manteniendo que la Junta lo que tiene que mantener también, que es muy importante, es el hecho de la desaparición material de vehículos que tienen ya muchos años y que sí que causan problemas graves en la carretera, por los objetivos que antes se habían marcado. Luego, entonces, el ampliar este tipo de créditos, creo que es demasiado. Lo que tiene que hacer, de alguna forma, a lo me-

jor interesa hasta primar algo más el que se achatarre, es decir, para que desaparezcan en vez los de catorce años -no me acuerdo ahora la edad exacta-, pues los de doce, o los de..., y hasta veintitantos años hay en vehículos de pasajeros, bajar el listón que hay hasta ahora; ahí a lo mejor sí que se podía hacer alguna incidencia. Pero el abrir esto a todo el mercado de vehículos yo creo que es exagerado.

Entonces, de alguna forma, se habían hecho esos 30.000.000.000 famosos de deuda, se habían utilizado de alguna forma alegremente, y aquí yo creo que es una demostración. Yo creo que aquí, no habiendo..., ni la demanda ha cubierto los 200 y pico millones que había presupuestados, el plantear 450.000.000, pues era exagerado.

Entonces, nuestro consejo va en la línea esta que digo, de intentar achatarrar más, pero no el darlo de una forma alegre.

Y también me alegro de lo que ha dicho el Consejero, porque creo que tiene razón, en el tema de que hay que echar imaginación al transporte en las zonas rurales de Castilla y León. Nosotros aquí hemos hecho una gran incidencia en este tema, porque nos preocupa de verdad este tema. Y quizá también, repito que lo de la imaginación es importante, en el sentido de que montar un servicio de autocares a ciertos pueblos que están en una situación de..., prácticamente vacíos, pero con poblaciones de edad bastante alta y con necesidades -que tampoco son necesidades diarias, pero son necesidades urgentes normalmente cuando se producen-, tampoco se puede abandonar.

Me parece bien la idea que en principio ha planteado, el uso de un coche, que es más barato que lo de un autocar. Creo que ese es un buen camino, pero yo creo que hay que incidir. Entonces, nosotros nos vamos a preocupar en los nuevos Presupuestos también de este tema, porque no se pueden abandonar esas zonas rurales.

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

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Sí, bueno. Yo me doy por satisfecho con todas las explicaciones que ha dado el Consejero; me ha parecido que son esclarecedoras.

Pero únicamente una matización quiero hacer a la intervención del Portavoz Socialista. Y es que, vamos, el Grupo de Alianza Popular, en modo alguno, ha dicho que la cifra sea exagerada; en absoluto, todo lo contrario. Hemos dicho que hemos estado cuatro años suspirando por ella, y ahora que la tenemos conseguida lo que queremos es que permanezca.

Entonces, no es exagerada, ni siquiera... En primer lugar, estamos todavía en Noviembre, y de aquí a finales se puede agotar mucho dinero del poco que queda por haber invertido. Y, sobre todo, no exagerada pensando en el conocimiento de la realidad. Es decir, si conocemos la edad media de nuestro parque, tanto de autocares como de camiones, sabemos que es necesaria una labor, una tarea de renovación sustancial. ¿Que después resulta que la Junta hace una oferta de ayudas de estímulo y no acuden en demasía las demandas? Pues, entonces es cuestión de ajustar, ver qué falla ahí -que es de lo que ya el propio Consejero ha hablado-, a ver si es que realmente no hay una información suficiente, o a ver si es que las condiciones que se exigen son demasiado rigurosas; algo pasa. Pero, indudablemente, si conocemos cuál es el estado de nuestro parque, cuál es la necesidad de renovación, y conocemos los millones que se invierten, nunca, en absoluto, diremos que es exagerado.

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

Para contestar a los Portavoces, tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR POSADA MORENO): Bien. Vamos a entrar... Quizá el punto más importante era el tema de la cifra.

Ciertamente, el Portavoz del Grupo de Alianza Popular, como no podría ser de otra forma, ha adelantado la argumentación que yo iba a dar.

Tal como ha sido el achatarramiento, que se han achatarrado doscientos sesenta camiones de más de catorce años y ochenta autobuses de más de veintiún años, es indudable que hay un campo para conseguir el rejuvenecimiento de la flota de transporte muy grande. Que, si algo nos demuestra es que es muy conveniente este camino, y, entonces, la propuesta de la Consejería, dentro, insisto, de un presupuesto que aumenta en un cincuenta por cien -en el tema de inversión, en el caso mío-, es aumentar esta partida en un treinta por cien.

Pero es que el abastecimiento de agua y saneamiento -por poner un ejemplo- ha aumentado más del cien por cien. ¿Por qué? Porque, sinceramente, en ese juicio -en el que me puedo equivocar, pero ésa es la grandeza y la servidumbre de estar en una Consejería y tomar decisiones-, considero que esto, siendo interesante, es, quizá, menos interesante que lo que se necesita en abastecimiento y saneamiento.

Por lo tanto, yo creo que un incremento aquí del treinta por cien no es exagerado, no es exagerado. Es un incremento que está bien y que nos va a permitir, modificando -como decía- esas condiciones que hacen que la demanda haya, quizá, que impulsarla un poco más, conseguir un mayor rejuvenecimiento de nuestra flota.

Ahora bien, ciertamente se puede actuar aumentando un treinta por ciento, manteniendo la partida, disminuyéndola en un treinta por ciento, e, incluso, haciéndola desaparecer, si se considerara conveniente. Es decir, un presupuesto de una Comunidad no es más que la expresión cifrada de la voluntad política de conseguir unos objetivos con unos medios determinados.

Entonces, lo que yo digo es que aspirando a un incremento del treinta por cien, yo en esta partida el techo mínimo, el techo mínimo, sería mantener la cantidad del año pasado, me parece, en el planteamiento que yo hago de rehaciendo los Presupuestos ante la situación que la Cámara mostró claramente en el Pleno del jueves pasado.

Por lo tanto, yo tiendo a poner ahí, en alguna otra partida, al hacer máximos y mínimos -porque rehacer un Presupuesto no es fácil-, pues, hay mínimos que yo pongo por debajo de la propia partida de este año. En este caso no, porque creo que al final se va a cubrir prácticamente todo lo que tenemos, y al año que viene, con más propaganda, quizá más centrándonos en la ayuda de achatarramiento, dando algún punto más, pues, quizá consigamos una actuación todavía mayor.

Por lo tanto, lo que quiero decir es que la cifra será, de acuerdo con el Presupuesto que se apruebe, del orden de la de este año; si podemos ponerla un veinte por cien mayor, un treinta por cien mayor, estupendo. Si no, pues, a lo mejor, la de este año.

Pero esto es lo que yo quiero decir cuando hablo de que no es exagerada la cifra que se ha hecho en ese primer presupuesto.

Un segundo punto, es decirle al Portavoz del Grupo Socialista: cuando yo hablo de que una planificación sesgada y que la hace el propio mercado, no me estoy refiriendo al mercado, es decir, a las asociaciones de transportistas, sino que cuando nosotros decimos qué parte va a mercancías y qué parte va a viajeros, esto es una decisión que yo hubiera tenido que tomar si las peticiones de los transportistas hubieran sido muy superiores a las que han sido. ¿En base a qué parámetros? Pues, entre ellos, en base a esas mismas peticiones.

Por eso yo esperé a tomar esa decisión, a conocer la demanda de los propios transportistas de Castilla y León. Al no llegar la demanda al máximo, bueno, no ha sido necesario que yo tomara una decisión, pero eso no quiere decir que la planificación haya sido sesgada. Al revés; quizás eso demuestra cómo si yo rígidamente, con mentalidad de planificación compulsiva -como, por lo visto, ponemos en este documento- hubiera dicho en Noviembre del año pasado: el sesenta por cien para mercancías y el cuarenta por cien para viajeros, porque he hecho los estudios y es eso; o el noventa y el diez. Pues me habría equivocado, porque luego el mercado

ha dado la que ha querido dar, porque no había suficiente, y hubiera tenido que trasladar de uno a otro.

Y finalmente -porque eso sí quiero insistir, porque, quizá, no me he expresado bien-, es fundamental la inspección y la sanción. Y nosotros aquí estamos inspeccionando y sancionando, y sancionando fuertemente. Lo que digo, y es una opinión que he dicho ahora de Consejero, decía en la otra Legislatura, bueno, porque esa Ley se hizo en el año ochenta y tres, yo ya no era Director General de Transportes, es que la Ley de Inspección y Sanción contempla unas sanciones, a mi modo de ver, excesivas, porque es tal la magnitud de la sanción que el propio sancionador se ve un poco reprimido a poner una sanción de, por ejemplo, cuatrocientas una mil pesetas por algo que, realmente, no tiene la entidad dentro del transporte como para merecer esa sanción. Que al poner unas sanciones tan altas, lo que se ha hecho, a veces, es retraer al sancionador más que impulsarlo.

Pero, obviamente, nosotros aquí inspeccionamos, nosotros aquí sancionamos, y nosotros aquí cobramos esas sanciones. Y quizá en otras Comunidades Autónomas -y no voy a decir nombres- ni se inspecciona tanto, ni se sanciona tanto; y, entonces, esa Comunidad Autónoma donde, a lo mejor, no hay ayudas para renovación de flota, pero donde hay una permisividad mayor, resulta que algunas de esas empresas que están en esa Comunidad Autónoma tienen una cierta ventaja en la competencia con las nuestras, donde sí exigimos el cumplimiento de la Ley, dentro de nuestras posibilidades, porque tampoco tenemos tanto

Esto es lo que yo quería dejar claro. Nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Consejero. ¿Algún Procurador miembro de esta Comisión desea preguntar algo al señor Consejero? Si no es así, ¿algún Procurador no miembro de la Comisión? Sí, el señor de las Heras tiene la palabra.

EL SEÑOR DE LAS HERAS MATEO: Señor Presidente. Aclarar, en principio, que un ineludible deber de cortesía, puesto que yo firmé la petición para comparecencia del Consejero, me obliga a estar hoy aquí para agradecerle, precisamente, su comparecencia, en primer lugar, y, ya que he escuchado su intervención, para formular algunos criterios y alguna pregunta concreta.

La DC estima, señor Consejero, que las condiciones estructurales del sector, tanto el número de vehículos, vehículos que por una parte, como se señala en la información que nos han dado, están repartidos entre pequeños y medianos empresarios, como por la edad media de los mismos: más de diez años de edad media, de los que doscientos sesenta y seis tienen más de catorce

años -referidos a camiones-, y ochenta más de veintinueve años -referidos a autobuses-, y las condiciones estructurales de sectores importantes en relación con el del transporte, como es las carreteras en pésimas condiciones, que hacen el envejecimiento más prematuro de estos vehículos; ello nos obliga a decir al señor Consejero que nosotros consideramos como imprescindible el mantenimiento de estas ayudas.

Pero también por las condiciones económicas en las que se desenvuelve este sector en el conjunto de la economía nacional. Por una parte, la lucha contra la inflación -en estos momentos objetivo importantísimo de la política económica del Gobierno- está estableciendo una mecánica de elevación de los tipos de interés. Y efectivamente, la empresa tiene que calcular sus posibilidades en relación con ese indicador económico, con ese indicador económico. Y me explico: si un empresario...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Señor de las Heras, le ruego sea breve, y si hay alguna pregunta concreta; o sea, no entrar en debate ya.

EL SEÑOR DE LAS HERAS MATEO: Es que es muy difícil...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Que sea una pregunta concreta.

EL SEÑOR DE LAS HERAS MATEO: No, no es entrar en debate, porque es exponer unos argumentos para preguntar.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Señor de las Heras, le ruego si tiene alguna pregunta que hacer, porque usted, al no ser miembro de esta Comisión y haber intervenido el Portavoz de su Grupo, se limite únicamente a alguna pregunta concreta.

EL SEÑOR DE LAS HERAS MATEO: Señor Presidente, acepto y acato la Presidencia, pero he asistido a cientos de Comisiones y no se ha tenido ese rigor con otros Procuradores.

Pregunta en concreto. Como las expectativas de beneficio de los empresarios están, a juicio de este Procurador -aunque me gustaría que el Consejero pudiera estudiarlo-, por debajo de entre el diecinueve y el quince por ciento, que son los intereses que en este momento hay, ¿cree suficiente la prima de cinco puntos de interés?

Por otra parte, dado que hay que respetar el libre mercado y los tratados internacionales, que nos van a obligar mucho más cuando entre en vigor el acta única europea, ¿la estructura del sector es equilibrada? Porque es condición "sine qua non", esto es, ¿la oferta y la

demanda -como decía el CDS-, hay un estudio en relación con ese equilibrio? Porque de ahí también depende la actuación dentro del sector. ¿Se va a hacer o hay un estudio, señor Consejero -pregunta, por lo tanto-, en cuanto a la estructura que relaciona la oferta y la demanda?

¿Por qué ha habido -aunque se han señalado con carácter general- nula petición, aunque ha habido dos, pero con uno coma cinco millones de pesetas de ayuda y cero coma dos millones de pesetas en Avila? Que se distorsiona en relación con el resto de las provincias, donde todas están por encima de los diecinueve o veinte millones de pesetas. Pero Avila se ha quedado con dos peticiones, una con uno coma cinco y otra con cero coma dos. Esto es absolutamente extraño dentro de la distribución territorial de estas ayudas. No sé si tendrá alguna explicación. Si el Consejero la sabe, y si...

Rechazamos la segunda modalidad de traspaso de vehículos y optamos por la modalidad del desguace, porque eso es lo que va al Fondo Estructural. Y de todo eso deducimos, o intuimos, que entre el Presupuesto del año anterior y lo presupuestado en el Anteproyecto de Presupuestos de este año, pues, debe estar la cifra en estos momentos, aunque nos gustaría que esa cifra se ajustara más a un estudio un poco más pormenorizado...

Nada más, señor Presidente. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor de las Heras. Lo único decirle que yo no he asistido a tantas Comisiones como usted, pero lo que sí le puede decir esta Presidencia es que le gusta ser riguroso en cuanto a la observancia del Reglamento. Y es una de las posturas que esta Presidencia procurará mantener en todo lo que esté en estas Cortes.

Tiene la palabra el señor Consejero de Fomento, señor Posada.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR POSADA MORENO): Muy brevemente, para contestar. En efecto, en la primera no me parecen suficientes los cinco puntos. Esto es algo que hemos hablado reiteradamente, y, probablemente, en la nueva convocatoria -como decía- haya que ir a una subvención de más puntos de interés, siempre relativamente, claro; es decir, no va a ser quince puntos, pero a lo mejor habrán de ser siete u ocho para incentivar esa demanda.

Segundo. Ciertamente, la oferta y la demanda no están equilibradas. No tenemos un estudio para Castilla y León, pero en este caso ese estudio para Castilla y León no sería muy útil, porque como en Castilla y León hacen transporte las empresas de Castilla y León y las que no son de Castilla y León, y, a su vez, fuera de Castilla-León van nuestras empresas, es más interesante el es-

tudio nacional, que existe, y que indica claramente que hay un desequilibrio de oferta sobre demanda, o lo ha habido hasta hace dos años. Quizá ahora, con la recuperación de la demanda, se ha cerrado un poco el, pero sigue habiendo ese desequilibrio. Por eso hay una contingentación del discrecional, tanto de mercancías como de viajeros. Y por eso, aparte de lo bueno que es achatarrear para quitar esos vehículos de las vías, es que no debemos incentivar a la compra de vehículos sin achatarrear, porque estamos aumentando la capacidad y perjudicando al propio sector. Luego, por lo tanto, aunque tengamos estudios, pero por mucho que profundice el estudio, no puede cambiar algo que es obvio y que todo el que conoce un poco el transporte sabe, y

es que la oferta está desequilibrada con respecto a la demanda.

Y finalmente, en cuanto al tema de Avila, pues, lo investigaremos, pero no sé, sinceramente no sé por qué se ha producido ese hecho. Espero que la próxima vez no ocurra lo mismo en Avila.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Consejero. Señores Procuradores, señor Consejero, gracias por la comparecencia; señores Procuradores, gracias por su trabajo. Se levante la sesión.

(Se levantó la sesión a las doce horas).