



CORTES DE CASTILLA Y LEON

DIARIO DE SESIONES

Año 1992

III LEGISLATURA

Núm. 113

COMISION DE TRANSPORTE, COMUNICACIONES Y COMERCIO

PRESIDENTE: Don Juan Carlos Monsalve Rodríguez

Sesión celebrada el día 24 de Junio de 1992, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DIA:

1. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar sobre:
 1. Estado actual de la Terminal de Viajeros de Medina del Campo.
 2. Informe sobre el estado de elaboración del Plan Regional de Terminales de Viajeros y Mercancías.
2. Proposición No de Ley, P.N.L. 75-I, presentada por el Procurador D. Pedro San Martín Ramos, relativa a supresión de servicios ferroviarios, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León núm. 44, de 12 de Mayo de 1992.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diez horas veinte minutos.	2811	Primer punto del Orden del día. Comparecencia Sr. Consejero.	
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, abre la sesión y comunica las sustituciones producidas en la Comisión.	2811	El Secretario, Sr. Almarza González, da lectura al primer punto del Orden del Día.	2811

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Intervención del Sr. Merino Delgado, Consejero de fomento, informando a la Comisión.	2811	Segundo punto del Orden del Día. P.N.L. 75-I.	
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, suspende la sesión.	2812	El Secretario, Sr. Almarza González, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	2826
Se suspende la sesión a las diez horas veintisiete minutos, y se reanuda a las diez horas cuarenta y cinco minutos.	2812	Intervención del Sr. San Martín Ramos (Grupo del C.D.S.) para la presentación de la Proposición No de Ley.	2826
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, reanuda la sesión, comunica una nueva sustitución en la Comisión y abre un turno de intervenciones para los Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	2812	Intervención del Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista) para la defensa de la Enmienda presentada por su Grupo.	2828
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Buiza Díez (Grupo Mixto).	2812	En turno en contra de la Enmienda, interviene el Procurador Sr. Fuentes Hernández (Grupo Popular).	2830
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Monforte Carrasco (Grupo del C.D.S.).	2813	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	2820
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	2814	En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Fuentes Hernández (Grupo Popular).	2831
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Fuentes Hernández (Grupo Popular).	2817	Intervención del Procurador Sr. Fuentes Hernández (Grupo Popular) para la defensa de la Enmienda presentada por su Grupo.	2832
Contestación del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	2818	En turno en contra de la Enmienda, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	2833
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Buiza Díez (Grupo Mixto).	2820	En turno en contra de la Enmienda, interviene el Procurador Sr. Buiza Díez (Grupo Mixto).	2834
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Monforte Carrasco (Grupo del C.D.S.).	2821	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Fuentes Hernández (Grupo Popular).	2834
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	2822	En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	2835
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Fuentes Hernández (Grupo Popular).	2823	Intervención del Procurador Sr. San Martín Ramos (Grupo del C.D.S.) para cerrar el debate.	2836
En turno de dúplica, interviene el Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	2824	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, suspende la sesión.	2837
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, abre un turno de preguntas para los Procuradores de la Comisión.	2825	Se suspende la sesión a las trece horas cinco minutos, y se reanuda a las trece horas quince minutos.	2837
En turno de preguntas, interviene la Procuradora Sra. Alonso Arévalo (Grupo Socialista).	2825	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, reanuda la sesión.	2837
Contestación del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	2825	Intervención del Procurador Sr. San Martín Ramos (Grupo del C.D.S.) para fijar el texto definitivo de la Proposición No de Ley.	2837
En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. Alonso Arévalo (Grupo Socialista).	2825	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	2837
En turno de dúplica, interviene el Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	2825	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, levanta la sesión.	2837
En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Muñiz Albiac (Grupo Socialista).	2826	Se levantó la sesión a las trece horas veinte minutos.	2837
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, hace una llamada a la cuestión al Sr. Procurador.	2826		

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

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Buenos días. Se abre la sesión. A esta Presidencia se le ha comunicado la sustitución de Sebastián González por don Modesto Alonso, en el Grupo Popular. Por el señor Secretario se va dar lectura al primer punto del Orden del Día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR ALMARZA GONZALEZ): Primer punto del Orden del Día: "Comparecencia del Excelentísimo señor Consejero de Fomento, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar sobre el estado actual de la terminal de viajeros de Medina del Campo, e informe sobre el estado de elaboración del Plan Regional de Terminales de Viajeros y Mercancías".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Secretario. Tiene la palabra el excelentísimo señor Consejero de Fomento.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Muchas gracias, señor Presidente. Señoras y señores Procuradores. A instancias del Grupo Parlamentario Socialista, comparezco en esta Comisión para exponer, en primer lugar, la actuación desarrollada por la Consejería de Fomento en relación a la contratación y ejecución de la terminal de autobuses de Medina del Campo, así como su situación actual en orden a su puesta en funcionamiento.

Cabe indicar que la Consejería de Fomento, previa petición del Ayuntamiento de Medina del Campo a la Junta de Castilla y León el pasado doce de junio de mil novecientos ochenta y nueve, y atendiendo a las razones de necesidad que la Corporación Local formulaba y que, efectivamente, concurren en este caso, consideró la conveniencia de iniciar los trámites necesarios para ejecutar una terminal de autobuses en Medina del Campo, habida cuenta que la importancia de esta localidad exigía una infraestructura de transporte de viajeros acorde con sus necesidades.

Así, a lo largo del primer semestre del año mil novecientos noventa se iniciaron y concretaron los trámites para, en primer término, contratar la asistencia técnica, dirigida a la redacción del proyecto, que, efectivamente contratado el mes de agosto de aquel año, permitió disponer en octubre del proyecto citado.

Al propio tiempo, y paralelamente, el desarrollo del correspondiente expediente administrativo permitió, el treinta y uno de octubre de mil novecientos noventa, la autorización de la contratación de obra, produciéndose el día veinte de diciembre su adjudicación a la empresa TOVASA en un importe de 63.781.000 pesetas.

No parece necesario detenerse especialmente en las características técnicas del proyecto, y, en este sentido, baste destacar como en él se contempla la ejecución de ocho dársenas para aparcamiento de vehículos, así como de un edificio con los servicios de cafetería, administración y consigna, almacén, cuarto de calderas, etcétera, siendo fijado un plazo contractual de ejecución de diez meses, que fue cumplido al ejecutarse materialmente las obras desde el uno de febrero de mil novecientos noventa y uno al veintitrés de noviembre del mismo año, formalizándose la recepción provisional de las obras el pasado catorce de enero, momento en el cual, y además, se procedió a la entrega al Ayuntamiento de Medina del Campo de las llaves de la terminal, así como de la documentación.

Al mismo tiempo, debe indicarse que la Consejería de Fomento, y sobre el proyecto inicial, ha ejecutado y ejecutará una serie de mejoras.

En primer término, se ha ejecutado el acceso peatonal desde la propia terminal de autobuses al paseo de la estación, actuación que no se contempló en el proyecto original, al no existir disponibilidad de terrenos, pero que, una vez fue solicitado por el Ayuntamiento, que obtuvo al propio tiempo la autorización de RENFE, fue realizado por la Consejería dentro del conjunto de la obra.

Además, y siguiendo el criterio del Ayuntamiento y de las empresas futuras que deberían usar la terminal, la Consejería está contratando una pequeña remodelación interior de mejora del área de servicios de la terminal, valorada inicialmente en 2.300.000 pesetas y dirigida a dotarla de la correspondiente megafonía, mejores taquillas, así como ampliar la zona de consigna.

En suma, la Junta, a través de esta Consejería, ha adjudicado esta obra en la convicción y seguridad de su necesidad para Medina del Campo, cuyo tráfico actual de viajeros exigía la realización de una actuación de este tipo.

En cualquier caso, una vez ejecutada la obra y puesta a disposición del Ayuntamiento, corresponde, como resulta de la documentación de este expediente y como es práctica común en este tipo de actuaciones, formalizar el documento de cesión de las instalaciones al Ayuntamiento, para su gestión y administración y para su explotación como servicio municipal, puesto que, como es sabido, las instalaciones de infraestructura del transporte que esta Consejería ejecuta vienen entregándose a las respectivas corporaciones para su explotación en el régimen que consideren más conveniente, finalizando nuestra labor en el ámbito puramente constructivo, más allá del cual la responsabilidad del funcionamiento material corresponde ya a las propias Corporaciones, a salvo, por supuesto, del con-

trol que esta Consejería desarrolla en el cumplimiento de los servicios del transporte por parte de las empresas concesionarias de estos. Cuestión ésta perfectamente al margen del funcionamiento y gestión interna de la terminal.

No obstante, el Ayuntamiento de Medina del Campo manifiesta algunas dudas sobre la idoneidad jurídica del documento de cesión que la Consejería de Fomento viene utilizando para formalizar el acuerdo de transmisión de las instalaciones que construye, si bien es cierto que en ninguna otra ocasión se habla planteado problema semejante. En cualquier caso, esta Consejería está abierta a efectuar cuantas modificaciones sean necesarias en este documento, una vez examinadas por los servicios jurídicos de la propia Consejería, al objeto de superar de la manera más rápida posible este problema, que, entiendo, no es sino un problema menor y que, por tanto, confío pueda ser superado en breve, permitiendo así al Ayuntamiento de Medina del Campo el inicio de la explotación de la terminal construida. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Se suspende la sesión por un espacio de quince minutos.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): ...Teníamos otro punto...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Señor Presidente. Señoras y señores Procuradores. En relación con la segunda de las cuestiones planteadas en esta comparecencia, este Consejero debe informar a la Comisión que está redactado y pendiente de aprobación por la Junta de Gobierno, donde se presentará en una próxima sesión, posiblemente no en ésta de esta semana, pero sí en la siguiente, el Plan Regional de Transportes; por lo cual informo a Sus Señorías que, a partir de esa aprobación por la Junta de Gobierno, y puesto que en este momento es únicamente un proyecto, estaré dispuesto a informar de su contenido a la Comisión. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Ahora sí, ya se suspende la sesión por un espacio de quince minutos.

(Se suspende la sesión a las diez horas veintisiete minutos, reanudándose a las diez horas cuarenta y cinco minutos)

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Se reanuda la Sesión. Se ha comunicado a esta Presidencia, también por parte del Grupo Socialista, la sustitución de don Antonio García Rodríguez por doña Raquel Alonso Arévalo.

Vamos a abrir ahora un turno de Portavoces, y, en primer lugar, tiene la palabra el Portavoz del Grupo Mixto, señor Buiza.

EL SEÑOR BUIZA DIEZ: Gracias, señor Presidente. Muy brevemente, porque breve ha sido la exposición del señor Consejero. También le agradezco, por supuesto, su presencia aquí y su información.

Respecto al primer punto, pues, simplemente manifestar mi deseo de que esos problemas jurídicos que él nos ha apuntado, pues, bueno, se resuelvan cuanto antes, para la puesta en servicio de dicha terminal en beneficio de todos. Creo que mucho más no se puede decir al respecto.

Y respecto a la segunda parte de su intervención, bueno, sin perjuicio de reconocer que, efectivamente, se ha ajustado literalmente, yo diría que escrupulosamente, al Orden del Día y se ha limitado a decirnos en qué estado se encuentra el Plan -ya nos ha dicho que está redactado, pero que está pendiente de aprobación por la Junta de Consejeros-, yo sí le pediría, si es posible, sin perjuicio de considerar que es un mero documento que no tiene valor jurídico hasta que no esté aprobado por la norma correspondiente, que, bueno, pues, para dar contenido suficiente a esta comparecencia, nos adelantase un poco las líneas maestras de ese Plan, si es posible, vuelvo a insistir, sin perjuicio de reconocer que, bueno, jurídicamente pues es un Plan que no existe, que no existe porque no está aprobado por el órgano correspondiente.

Ya no estoy tan de acuerdo en cuanto a su manifestación de que... vamos, prácticamente, concede plena autonomía a los municipios a quienes se les ceden estas terminales para la puesta en funcionamiento y la gestión con total libertad de las mismas. Creo que la Junta hace importantes inversiones de sus Presupuestos en este tipo de obras y no debería inhibirse de una forma tan absoluta, digamos, sobre después la rentabilidad que se pueda dar a las mismas. No sé si en el Plan que está pendiente de aprobación en la Junta de Consejeros se contemplará alguno de estos extremos, pero yo creo que, al menos, algunas directrices básicas sobre la puesta en funcionamiento, sobre el servicio que deben dar esas terminales y sobre una serie de elementos básicos sí que deberían contemplarse, al objeto de que, bueno, esto no sea un reino de Taifas y que quede todo a criterio absolutamente de cada Corporación que puede ser muy dispar de unas a otras, en cuanto a las condiciones y las garantías de la puesta en funcionamiento. Y yo me pregunto qué ocurre si se construye

una terminal y por dejación... he de pensar que no se va a producir, pero por dejación de una Corporación, bueno, pues esa terminal no se abre, no se pone en funcionamiento. Hombre, yo creo que no debe ser indiferente a la Junta el que esto se pueda producir o no.

Por eso, yo lo que sí plantearía al señor Consejero es que la Junta tenga un mayor control, sin perjuicio de respetar la autonomía de los ayuntamientos, pero no de una forma absoluta, sino sobre todo en aquellos supuestos en los que esa autonomía no se ejerza debidamente, bueno, que la Junta pueda intervenir, pueda motivar y pueda dar unas directrices básicas para el funcionamiento de esas terminales. Porque no olvidemos que, bueno, lo quiera o no, es una gran protagonista, porque pone el dinero, que es importante, y porque bueno es administrar unos fondos y, al mismo tiempo, velar para que esa gestión, para que esa inversión, pues, tenga una rentabilidad, porque se ha de suponer que, bueno, que esas inversiones se hacen porque se creen necesarias, porque se creen convenientes, porque se cree que van a prestar un servicio.

Ya digo que quizá exagerando un poco el tema, porque, lógicamente, ese supuesto posiblemente no se dé, posiblemente todos los ayuntamientos intenten gestionar estas terminales con la mayor eficacia posible, pero, como garantía de que eso se produzca, creo que la Junta no debería decir: bueno, ahí está construida, ahí la tenéis y hacer con ello lo que os parezca. Creo que... Ya digo, no sé si en el Plan Regional de Terminales de Viajeros y Mercancías, bueno, pues la Junta contemplará alguno de estos extremos; yo creo que debería contemplarlo. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Buiza. Por el Grupo Parlamentario de Centro Democrático y Social, tiene la palabra el señor Monforte.

EL SEÑOR MONFORTE CARRASCO: Gracias, señor Presidente. Y gracias también al señor Consejero por las explicaciones que nos ha dado sobre el estado en que se encuentra la terminal de viajeros de Medina del Campo. No así por la situación en que se encuentra el estado de elaboración del Plan Regional de Transportes, porque entiendo y pido, como ha hecho el Portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra... Sería conveniente que nos explicase, si es que ello es posible, las líneas maestras que van a dirigir todo el Plan.

En cuanto al primer punto, resaltar lo siguiente, después de haber escuchado la intervención del señor Consejero, y por los datos que se me han remitido, en cuanto a la terminal de autobuses de Medina del Campo.

Parece ser que la estación está terminada desde hace aproximadamente cinco meses, por lo que nosotros opinamos que es urgente su puesta en funcionamiento de una manera inmediata, máxime cuando en estos momentos los autocares aparcan ahora, parece ser, en la plaza del Carmen de Medina del Campo, causando molestias, por ser esta plaza pequeña y, además, porque es peligrosa para el tráfico.

Yo creo que los problemas que plantea el Ayuntamiento de Medina del Campo, aparte de ser jurídicos, tienen un fondo fundamentalmente económico, y es porque no solamente el Ayuntamiento de Medina del Campo, sino todos los Ayuntamientos de Castilla y León y yo diría que todos los Ayuntamientos del territorio nacional tienen un mal sistema de financiación, tienen un mal sistema de financiación, y por eso los ayuntamientos no pueden acometer este tipo de objetivos, este tipo de inversiones o este tipo de... bueno, de mantenimiento, en este caso, de terminales de mercancías.

Por tanto, yo entiendo la postura que tiene el Ayuntamiento de Medina del Campo, y creemos que, quizás, no sé —el Consejero podrá contestarme a ello—, se podría llegar a soluciones de tipo mixto, por una parte intentando la Junta de Castilla y León compensar parte de ese gasto, y, por otra parte, obteniendo ingresos el Ayuntamiento a través de la explotación de instalaciones complementarias a la propia terminal.

También teníamos alguna información de que podían existir algunos errores técnicos en el proyecto inicial; pero, según nos ha informado el Consejero, esos errores ya se están subsanando. Por tanto, pedirle que se hagan a la mayor brevedad posible, y que se abra el diálogo con el Ayuntamiento de Medina del Campo para que esta terminal pueda estar funcionando lo más brevemente posible.

En cuanto al segundo punto del Orden del Día, en el que el Consejero no ha sido excesivamente exhaustivo, recordarle al Consejero que el día ocho de diciembre... perdón, el día ocho de octubre de mil novecientos noventa y uno comparecía ante esta Comisión para explicar los proyectos, objetivos y programas de actuaciones de la Consejería para esta Legislatura. En la misma nos anunciaba la elaboración de un Plan Regional de Transportes, que abarcaba la construcción de terminales de viajeros, refugios de espera y terminales de mercancías, dando, además, prioridades a la construcción de las mismas por capitales de provincia, centros comarcales o confluencia de líneas y refugios de espera. Entonces el CDS mostraba su satisfacción por lo que creía era una iniciativa interesante por parte del Consejero. Posteriormente, pocos días después, exactamente el dieciséis de octubre del noventa y uno, en la comparecencia que tuvo ante la Comisión de Economía y Hacienda para explicar los presupuestos

para mil novecientos noventa y dos, veíamos cómo ese plan a que usted había hecho referencia en su comparecencia anterior no tenía ningún reflejo presupuestario.

El Capítulo VI, quiero recordar, de inversiones de ese programa, bajaba de 1.756.000.000 a 1.672.000.000. La partida de terminales de mercancías bajaba de 485.000.000 a 236.000.000. Nada más se presupuestaba, prácticamente, para terminar lo que ya había iniciado. La de terminales de autobuses pasaba, si mis datos no me fallan, de 450.000.000 a 206.000.000. Poco se podía hacer en este caso: nada más terminar, como el caso anterior, lo ya iniciado. Y era la partida de refugios de espera la que subía de 134.000.000 a 151.000.000 de pesetas, que... concepto que usted consideraba, en su orden de prioridades, como de tercer orden.

Por tanto, y como decía anteriormente, ese plan que se anunciaba no iba a tener posibilidades, desde nuestro punto de vista, de comenzarse en el año noventa y dos por falta de financiación, y eso a pesar de las promesas que usted había hecho al sector del transporte de esta Región, sobre todo en lo referente a los aparcamientos vigilados de camiones, por los robos que se habían producido en aquella época.

Asimismo, en esa comparecencia del ocho de octubre, el Portavoz Socialista le pedía que le diera fecha de terminación de ese Plan Regional de Transporte. Usted le contestaba textualmente: "Yo creo que esta Consejería está en disposición de poder afrontar el Plan Regional en un plazo de seis meses. Trataremos de presentarlo en ese plazo, o antes, si puede ser".

Los seis meses es evidente que se cumplieron el día ocho de abril. Han pasado ya tres meses más y, bueno, nos ha anunciado que la próxima semana lo iba a presentar. Por tanto, pienso, desde el CDS pensamos que esa demora de tres meses no es una demora importante para un Plan Regional de Transportes. Por tanto, en ese sentido, felicitar al Consejero, porque pienso que no ha sido, como decía antes, una demora importante.

Pero sí que le quiero volver a mencionar, o volver a citar, lo que antes le indicaba. Yo creo que el Plan Regional de Transportes no tiene ningún reflejo presupuestario para el año noventa y dos y, por tanto, va a tener que empezar a funcionar a partir del uno de enero del noventa y tres, por lo que nada más que tendrá dos años y medio para cumplimentar ese plan que en próximas fechas va a presentar a la aprobación del Gobierno Regional, y después a estas Cortes.

Sí que le quisiera hacer una petición, y es que, cuando este plan ya esté elaborado por... perdón, aprobado por el Gobierno Regional, nos envíe a los Porta-

voces de todos los Grupos políticos la documentación; que después, evidentemente, y lo antes posible, comparezca ante esta Comisión para explicárnoslo, para desde la oposición poder contribuir a mejorar, si es que ello es posible, el mencionado Plan Regional de Transportes.

Y por parte del CDS no tengo que añadir nada más. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Monforte. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Lorenzo.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Gracias, señor Presidente. Gracias, señor Consejero.

Referente al primer punto, la situación actual de estación de autobuses o terminal, que ése es el problema esencial que tiene planteado, decirle que recibimos sus explicaciones con alguna preocupación. Y también adelantarle que por parte de mi Grupo lo que queremos es contribuir -como usted hacía referencia, yo creo que consciente del problema que tiene-, contribuir a darle salidas a un problema que tiene absolutamente enquistado, y que tiene enquistado hace mucho tiempo, inclusive desde enero, cuando salió en la prensa la fotografía con su nombre anunciando la inauguración de una estación de autobuses. Yo me imagino que ese monolito dedicatorio a favor del Consejero, pues, estará retirado en una estación de autobuses que difícilmente se pueda inaugurar, tal y como está el tema.

Entonces, yo diría que el problema fundamental que nos tiene que aclarar es qué tipo de instalación es, si es una estación de autobuses o es un elemento de interconexión sin más pretensiones, que sirva de parada de determinados autobuses. Eso, en definitiva, nos dimensionará el problema que en estos momentos tenemos planteado, y que tienen planteado los ciudadanos de Medina, y que tiene planteado la Comunidad Autónoma, como responsable en materia de transportes.

A la hora de definir qué es lo que debe ser, tenemos que pensar que, bueno, pues, la... no hay ningún... ni creo que tengan ustedes ningún elemento planificador, o, para que no se asusten las Señorías de la oposición nuestra, programador sobre cuáles son las necesidades reales de la ciudad de Medina. Entonces, por extensión, podemos decir que -no voy a citar ejemplos, para no provocar agravios comparativos- parece a simple vista que la ciudad de Medina del Campo podría ser merecedora de una estación de autobuses, porque otros centros comarcales o capitales de comarca reales de nuestra Comunidad Autónoma tienen, o construida o proyectada, estaciones de auto-

buses, tal y como lo define la Ley, tal y como lo define la Ley.

En cualquier caso, me da la sensación -yo al menos no lo tengo, cosa que no sería grave; más grave sería que no lo tuviera usted- que no tienen elementos de estudios adecuados para definir cuáles son las necesidades reales de la ciudad de Medina. Entonces, por extensión, decimos: si tal o cual ciudad, tal o cual capital de comarca tiene ya construido o programado la construcción de una estación, supongamos que Medina sea merecedora de una estación de autobuses. Entonces, bajo ese punto de vista de planificación, parece que tiene que ser una estación de autobuses.

Bajo un punto de vista legal, bajo un punto de vista legal, ¿es lo que hay construido en estos momentos una estación de autobuses? Entonces, para eso nos tenemos que ir al reglamento, al reglamento que desarrolla la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres y nos dice cuáles son las características técnicas de una estación de autobuses, de una estación de autobuses, no de otra cosa; de una estación de autobuses. Y el reglamento nos dice que, simplificando, tiene que tener acceso de entrada y salida de vehículos independientes, acceso de entrada y salida de viajeros, dársenas cubiertas en número suficiente, andenes cubiertos para subida y bajada de viajeros, zona de espera independiente de los andenes, instalaciones de servicios sanitarios, dependencias de facturación, consigna, venta de billetes, etcétera. Es... ¿esto es lo que es la estación de Medina? Luego esto es una estación de autobuses. Si lo que hay construido es lo que dice la Ley, quiere decir que lo que hay construido no es una terminal, es una estación de autobuses. Y si es una estación de autobuses, ¿cuál es el problema con el que nos encontramos? Pues, sinceramente, señor Consejero, de que aquí se ha vulnerado toda la legislación vigente, toda la legislación vigente, porque la Ley nos dice muy claramente cómo se debe tramitar el expediente de construcción de una estación de autobuses, y aquí no se ha iniciado ningún expediente, como seguramente usted conozca y como no dude Su Señoría que yo conozco. No hay en estos momentos ningún expediente de construcción de estación de autobuses, en los términos que marca la Ley. El responsable de la iniciación de la necesidad, el Ayuntamiento, y, subsidiariamente, la Comunidad Autónoma o el Estado, tal y como marca la Ley, que tiene que iniciar una serie de trámites precisos para la construcción con dinero público y explotación de esa estación de autobuses.

No se ha iniciado ese expediente, porque (no dude que yo lo sé) esta estación de autobuses se ha hecho desde la parte de su Consejería o de su Dirección General dedicada a la infraestructura, pero en absoluto se han tenido en cuenta las necesidades reales de transporte. Es un poco la dinámica en que está some-

tida esta Junta, y usted creo que tiene un Servicio, como es el Servicio de Transportes, dentro de la Dirección General, absolutamente abandonado, señor Consejero, absolutamente abandonado. Que haya planificado la construcción de una estación de autobuses, y haya contemplado, en primer lugar, la necesidad y dimensionamiento del mismo, la repercusión que sobre el transporte interurbano iba a tener, la repercusión que sobre el transporte urbano iba a tener, las necesidades reales de los ciudadanos de Medina, las necesidades reales de los ciudadanos de la comarca: eso... ese expediente no se ha iniciado. Y, por supuesto, no se ha tenido en cuenta la opinión de los concesionarios, que son cuatro o cinco, no creo que sean muchos más, en la Comarca de Medina, para que al final pudieran contemplar esa instalación, que ha costado setenta y tantos millones de pesetas, como algo beneficioso para su empresa y, por tanto, algo beneficioso para los servicios que tenía que prestar, contemplando relaciones intermodales y beneficios intermodales que esa estación de autobuses tuviera que tener.

Por tanto, señor Consejero, en estos momentos nos encontramos con un edificio que vale setenta y tantos millones de pesetas, que no sirve para nada. Y no puede pedir, no puede pedir al Ayuntamiento que se haga cargo de una gestión, porque -y luego si quiere entramos en contradicciones legales que tienen las comunicaciones desde su Director General con el Ayuntamiento de Medina-, no puede pedir al Ayuntamiento de Medina que se haga cargo de una estación de autobuses, porque eso es competencia de ustedes.

No quiero hacer sangre en el tema. Sí decirle que es una... lo que ha pasado en Medina es una situación lamentable. Probablemente no sea suya sola la culpa, probablemente no sea suya la culpa. Y, entonces, lo que tiene que encontrarse, lo que tiene que iniciar ahora es la reconversión de una situación ya de facto, de facto establecida en la ciudad de Medina.

Y ¿cómo lo debe de hacer? Ustedes tendrá, evidentemente, los asesores jurídicos y técnicos oportunos al respecto, pero nosotros contemplamos que la fórmula idónea al respecto sería iniciar, como si nada hubiese ocurrido, iniciar, como si nada hubiese ocurrido, el expediente que contempla la Ley de Ordenación de Transportes y el Reglamento que lo desarrolla, y, por tanto, iniciarlo dando los pasos oportunos. Que al final se va a encontrar con una estación de autobuses que no sabemos si está bien o mal ubicada, que no sabemos si está dimensionada bien o mal; pero, bueno, ahí está, ahí están invertidos un montón de decenas de millones de pesetas, que al final hay que darle utilidad. Si no, si no lo hace así, mucho me temo que al final nos vamos a encontrar con un dinero tirado, tirado, sin que sirva ni para los usuarios del transporte, ni para los conce-

sionarios de nuestros servicios, ni para el Ayuntamiento de Medina, ni para la propia Administración.

Por tanto, señor Consejero, espero en su respuesta que me clarifique el tema, y, si no, entremos en más detalles al respecto, que quiero ahorrar a Su Señoría. Podemos empezar a leer la Ley y el reglamento que desarrolla el tema, y veremos la vulneración absoluta de todos y cada uno de los preceptos que marca la legislación vigente.

Y esto, evidentemente, se liga, señor Consejero, se liga con la segunda parte de su intervención, referente a la programación de... la construcción de estaciones de autobuses, mercancías, de transporte ferroviario, de transporte aéreo, etcétera. Me ha ahorrado... me ahorra el señor Portavoz del Grupo de CDS las referencias... los antecedentes parlamentarios al respecto. Usted se comprometió en el plazo de seis meses a traerlo aquí. Evidentemente nosotros no queremos valorar como negativo que haya pasado un tiempo o dos, tres meses sin que se haya presentado, pero sí que valoramos como muy negativo, señor Consejero, que usted anuncie que en el próximo Consejo de Gobierno se va a aprobar un plan y vulnere claramente la filosofía que usted ha intentado transmitir a esta Comisión, de participación de los grupos políticos.

No nos engañemos: si el plan es aprobado por la Junta de Consejeros, las posibilidades de participación de los grupos políticos quedará reducida a la mínima expresión. Y yo creo que ha sido voluntad de mi Grupo, e intuyo que del resto de los Grupos Parlamentarios aquí representados, el deseo de colaboración, de colaboración con la Administración en la resolución de los diferentes problemas. Y uno de ellos es la falta de programación que en materia de transporte existe en nuestra Comunidad Autónoma.

Yo le rogaría -porque, en otros términos, tendríamos que ir por otras vías parlamentarias- que antes de la aprobación del Plan de Transporte de Castilla y León se hicieran las consultas pertinentes que marca el Reglamento vigente con los Grupos Parlamentarios, al objeto de oír su opinión y sugerencias al respecto. Nos encontramos con una programación que no va a durar -intuyo yo- los dos años medio que decía el señor Monforte anteriormente, sino que debe durar mucho más tiempo en nuestra Comunidad Autónoma; que llevamos mucho tiempo, muchos años sin tener una programación de transporte efectiva en nuestra Comunidad Autónoma, y se ha estado tirando el dinero en muchas inversiones en infraestructura de transporte, y nos encontramos cómo muchas estaciones de autobuses, en las que se han hecho inversiones cuantiosas, en estos momentos no sirven para nada, no sirven para nada, porque se ha ido, a salto de mata, intentando justificar determinadas promesas de responsables políticos de la Junta, de que se ejecuta no sé

qué porcentaje del Presupuesto, haciendo inversiones que nada tienen que ver con las necesidades reales de nuestra Comunidad Autónoma.

Y, por tanto, yo creo que los Grupos Políticos somos merecedores, merecedores de esa consulta. Pero no sólo los Grupos Políticos, sino también usted tiene creado en el seno de la Administración, o dependiendo de la Administración, una serie de órganos consultivos, que no les está dando ninguna utilidad, como es el Consejo Regional de Transportes, que tiene previsto, entre sus funciones constitutivas, el poder informar sobre los planes y proyectos de relevancia de la Consejería. No me puede decir que el próximo jueves, o el día que sea, va a aprobar el Plan de Transporte, cuando no tiene convocado ni el Consejo Regional de Transporte.

Por tanto, no sólo está -permítame la expresión cariñosa- despreciando a esta Cámara, sino que está vulnerando la filosofía participativa con que la política de transportes se ha llevado en esta Comunidad Autónoma durante mucho tiempo.

Y, por tanto, sí que le ruego que contemple esto como... no como una amenaza, sino como una sugerencia de que no aceptaremos una aprobación de un plan sin haber sido oídos, sin haber sido escuchados, sin haber sido oído y escuchado el sector, y recogiendo las sugerencias que sean, que ustedes -en su caso, ya le corresponde la responsabilidad al Gobierno- estimen oportunas. No intenten vendernos una moto, porque luego no seremos, en absoluto, solidarios con ese Plan de Transporte, esté como esté, esté como esté.

Y eso nos evitaría... un Plan de Transporte razonablemente hecho nos evitaría estar en situaciones como la que encontramos en estos momentos en la ciudad de Medina del Campo; situaciones no deseadas, que -le reitero mis palabras del principio- estamos dispuestos a consensuar, o a aceptar, o a apoyar cualquier fórmula que dé buen fin a una inversión, que tenía que estar inaugurada, tal y como reza la estatua o el cartel que le hicieron al señor Merino Delgado en su momento, tenía que haber estado inaugurado en el mes de enero, que estamos a junio, y que esto no tiene visos, en absoluto, de inaugurarse, porque tiene un problema legal -en mi opinión, en mi opinión- insalvable con los métodos actuales, y solucionable con la buena voluntad, con la buena voluntad de todos y -haciéndome caso de sus palabras- con la buena voluntad que tiene usted al respecto.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Lorenzo.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Fuentes.

EL SEÑOR FUENTES HERNANDEZ: El Grupo Parlamentario Popular venía a esta sesión dispuesto a resolver problemas, y aunque le sorprendía que un hecho tan concreto, de una ciudad concreta, por importante -y lo es, muchísimo, la ciudad de Medina del Campo-, norma que no es habitual en un Parlamento, salvo que -como ha puesto de manifiesto la intervención última- estereotiparlo y pasarlo a una frontal crítica de actuaciones globales con relación a la actuación de la Junta. Entendemos que lo que se plantea -insisto- desde la última intervención es una obstrucción total a la dinámica y relación entre los Ayuntamientos y la Junta, que puede ser el objetivo político, exclusivamente, del Partido Socialista, a propósito de esas Comisiones creadas al efecto, que se están proyectando en la vida de la Región, de manera que ponen como primer objetivo la confrontación entre el Partido Socialista y la Comunidad Autónoma, utilizando como estrategia, legítima, por supuesto, el enfrentamiento, el desgaste entre los Ayuntamientos y la Junta; tema gravísimo, tema gravísimo, porque va a provocar la insolidaridad absoluta y el sálvese quien pueda. De eso, la responsabilidad será del Partido Socialista.

Y, por tanto, el clima de cooperación y de diálogo, que era la disposición previa de este Grupo en el debate previo a esta sesión que hemos tenido para sentarnos aquí, desde la intervención última, sorprende el tono y el estilo, que no es -insisto- el que quiere el Grupo Popular para resolver los problemas de todos los municipios, y especialmente -¡cómo no!- el de Medina del Campo.

Todos sabemos lo que son las relaciones entre los Ayuntamientos y la Comunidad Autónoma en lo que son sus compromisos mutuos, y lo que es más importante: lo que es un relación de confianza entre ellos, de lealtad en las decisiones. Y cuando comporta que un Ayuntamiento solicita una estación terminal de autobuses a la Comunidad y la Comunidad le asiste en esa necesidad, lo intolerable -que me imagino que no es la posición del Ayuntamiento de Medina del Campo-, sino lo intolerable es el tono y la forma de expresión del Portavoz del Partido Socialista, que, por cierto, ha tenido responsabilidades de gestión que, si fueran sometidas al análisis que él pregona aquí, probablemente nos haría a muchos temblar y a otros carcajear.

Por tanto -insisto-, no es ése el tono, ni es ésa la forma de resolver los problemas que el Ayuntamiento de Medina tenga.

Yo creo que ha habido suficiente acción en Medina del Campo, en lo que es la buena disposición de la Junta, de, a la demanda de las necesidades, incluso llegar a remodelar ese proyecto y a resolver esas situaciones concretas que en Medina se planteaban con

relación a sus necesidades en materia de estación terminal de autobús. Y, por tanto, lo que hace falta es, en otro tono, con otro estilo, establecer el contacto adecuado con el Ayuntamiento de Medina, buscar una mediación positiva, y que Medina no sufra, no sufra la ciudad de Medina, los usuarios de Medina no sufran de la estrategia del PSOE de enfrentarse con sus Ayuntamientos, en el campo cultural, en otros, etcétera, a lo que son las buenas acciones de la Junta en bien de los municipios que atienden desde sus demandas.

Por tanto, nuestra mediación, desde el Grupo Popular, en ese Ayuntamiento, que es donde deben resolverse estos temas, y disposición favorable a cooperar en la gestión, que me consta, que me consta -no sé si usted tiene la suficiente información; espero que sí, porque está cumplidamente asistido- que hay, incluso, personas dispuestas allí a cooperar en la gestión, como son los usuarios previsibles y previstos de ese estudio que -me imagino- dio como resultado, primero, que el Ayuntamiento pidiera esta estación terminal de autobuses, y, como consecuencia de eso, se le atendiera en esa petición.

Yo, sin embargo, creo que ha sido extraordinariamente positiva la aportación del Grupo Mixto en lo que comporta un aspecto, para mí, esencial, y sí que es importante, con independencia de lo que digan los reglamentos y las distintas disposiciones legales, que tan acostumbrados estamos en otros campos de mayor ámbito y de mayor responsabilidad a que sean tenidos en cuenta -entre comillas-. Y para eso digo que lo que es muy positivo es lo que aporta el Grupo Mixto, en el sentido de que, cuando se atiendan estas demandas, los Ayuntamientos que ponen a disposición los terrenos y se comprometen a infraestructuras complementarias, sí que es bueno que se expliciten bien, que se aclare bien y que se refleje en el nuevo Plan que se está redactando en qué sentido estas terminales o estas estaciones de autobuses se van a hacer en cooperación con los Ayuntamientos, y que, de alguna manera, puedan detallarse los compromisos que ambas partes adquieren al desarrollar cualquier iniciativa de este tipo. Porque, indudablemente -y yo las conozco-... Yo conozco el caso contrario, yo conozco el caso contrario de una terminal de autobuses, también gestionada por un Gobierno Socialista, donde le está sacando un partido económico extraordinariamente importante, de repercusión beneficiosa para el Ayuntamiento. Eso también habría que analizarlo, porque, a lo mejor, lo que muchas veces pasa en nuestros Ayuntamientos, en los que con iniciativa y con buena gestión realizan unos, otros son incapaces de llevarlas a cabo con posterioridad; y resulta que a lo que se dedican es a lanzar muertos por la tapia a los vecinos de enfrente. Y no es ésta la cuestión.

Yo estoy de acuerdo en lo que dice el Grupo Mixto: que hay que explicitar muy bien en el nuevo Plan las condiciones de cooperación en los Ayuntamientos y cuáles son ambas responsabilidades, tanto en la promoción, tanto en los terrenos que se disponen, como tanto en lo que puede ser el desarrollo posterior de la iniciativa en el nivel que sea conveniente. Porque también todos estamos de acuerdo que hay multitud de puntos de espera que están absolutamente degradados y que ningún Ayuntamiento que lo ha solicitado hace nada por mantenerlo.

Por tanto, éste es un aspecto de la aportación que yo he oído, que, como Grupo Popular, nosotros le decimos al Consejero que apoyamos del Grupo Mixto en relación a esta nueva redacción del Plan.

Yo creo que también, ¿por qué no?, en la exposición que nosotros hemos oído, estamos de acuerdo en apoyar todo lo que plantea el CDS, en función de lo que pueden ser plazos de cumplimiento y lo que puede ser la necesidad de urgente funcionamiento de una instalación que se ha elaborado, que se ha puesto al servicio de la ciudad de Medina del Campo, y que, como consecuencia de eso, lo que hace falta es que se empiece a utilizar cuanto antes.

Insisto: desde el acuerdo, desde la modificación de lo que haya que modificar, desde cumplir lo que haya que cumplir, antes o después; pero no poniendo, como se ha hecho por el Partido Socialista, como elemento de enfrentamiento y de confrontación un hecho tan importante para Medina del Campo; pero, singularmente, en lo que es el aspecto general de la Región, es un aspecto concreto, a solucionar de forma concreta, y no a utilizar como elemento estereotipado en un debate parlamentario.

Por tanto, ésta es, en principio, nuestra posición, señor Consejero. Y lo que nosotros le instamos, desde el grupo Popular, y lo que nosotros deseamos, desde el Grupo Popular, es que la Consejería -y para eso tiene nuestro total apoyo- establezca en Medina del Campo los elementos de diálogo imprescindible para que lo que se ha hecho sea útil cuanto antes, y, desde luego, analizar con detalle lo que sean los aspectos funcionales que sean necesarios mejorar, y lo que sea importante, si es preciso, incluso, se resuelva y se acometa. Pero, insisto, desde el diálogo y desde la cooperación, que es lo que ha presidido siempre las buenas relaciones de la Junta con los Ayuntamientos; y no dejándose llevar por aspectos de confrontación, en lo que pueden ser estrategias que nuestro Grupo no comparte.

Y, para este tema, nada más.

Con relación a la posición del Consejero, yo, en relación a lo que es el Plan General que se está elaborando, su posición me parece legítima.

E insisto que, en el mismo tono, podemos decir que las aportaciones que se hacen desde el Grupo Mixto y desde el CDS, en lo que pueden ser ideas generales que se aportan en ese estudio, que yo creo que, por otra parte, están perfectamente reflejadas en su primera comparecencia -y yo he tenido que estudiarlo y verlo para esta intervención-, creo que ahí está muy bien reflejado lo que es o puede ser las líneas básicas de ese programa que se está elaborando. Y me hace refr, me pone sonrojado el escuchar, el escuchar las consultas previas, el respeto a la Cámara y no sé cuántas cosas más del Portavoz del Partido Socialista, que en esta mañana tengo que decir que no le he encontrado nada afortunado. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Fuentes. Para contestar a las cuestiones planteadas por los Portavoces de los distintos Grupos, tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Señoras y señores Procuradores. En contestación a lo manifestado por el representante del Grupo Mixto, debo indicarle que, efectivamente, si la Junta tuviese que gestionar todas las instalaciones de autobuses, mercancías, terminales, etcétera, que viene construyendo, pues, efectivamente, no tendría... por excesivamente costoso, no tendría medios suficientes para llevar a cabo eso. Desde luego, el control se viene manteniendo, por lo menos en los primeros años, pero también es cierto que cada Corporación Municipal es -como usted mismo ha dicho- autónoma, y es difícil entrar en instar a esa Corporación en que mejore o en que mantenga adecuadamente los servicios que le presta la Junta. Y hay muchísimos ejemplos, casos que ya se han citado, incluso no sólo de terminales, que es mucho más complejo; pero los simples refugios de espera de muchos pueblos están abandonados, sin que el Ayuntamiento, con un coste mínimo -que es mínimo el cambiar una teja por otra, unos ladrillos simples-, no son capaces de ponerlo.

Entonces, la Junta, muchas veces, cuando pasas por las carreteras, te das cuenta de que no sabes si el dinero que se está metiendo en eso sirve para algo o para nada, porque al año, a los dos años, se ha deteriorado la instalación y nadie se preocupa de ella, cuando son los propios Ayuntamientos los que te han instado de forma reiterada a que les hagas una estación, a que les hagas una terminal, a que les hagas un simple refugio de espera, que cuesta 1.000.000 de pesetas, y que cambiar una teja te puede costar mil duros, y son los propios Ayuntamientos los que no son capaces de mantenerlo en condiciones.

El Ayuntamiento de Medina, desde luego, no es de los que no tengan medios para gestionar este tipo de

instalaciones. Y, desde luego, yo creo que, por concesión, todos los Ayuntamientos a los que se les han construido este tipo de instalaciones vienen haciéndolo, por lo menos la gran mayoría, sin ningún problema, los vienen manteniendo en ciudades más grandes y más pequeñas, y yo entiendo que el Ayuntamiento de Medina lo puede hacer perfectamente en esa terminal, que es una terminal de autobuses, no es una gran estación de autobuses, en el concepto en que se considera como tal, porque, si no, se hubiera construido como estación de autobuses.

Y, desde luego, lo que está claro es que el concepto terminal es el que se ha, desde el principio, solicitado por el propio Ayuntamiento. La Junta no se ha metido allí a hacer una obra por las buenas. ¿O es que fue la Junta la que tomó la iniciativa de hacer una terminal en Medina del Campo? ¿No participó el Ayuntamiento en el conocimiento del proyecto? ¿No ha seguido el Ayuntamiento de cerca las obras? ¿No ha seguido de cerca, hasta su terminación, cómo se han venido haciendo? Cuando se han terminado, ¿no ha planteado observaciones de modificaciones que sobre el proyecto inicial había que hacer, y no se ha llegado acuerdo de realizar ciertas obras? Lo que pasa es que, cuando no se quiere llegar a un acuerdo, no se llega. Porque yo le puedo decir, a título de anécdota, que la placa de inauguración, que no estaba puesta por nuestra parte, puesto que nosotros, cuando terminamos la obra, se le entregó la llave, y el Ayuntamiento tenía las llaves, procedió a abrir, a poner la placa, a llamar a un fotógrafo, para que saliera la foto, y pusiera en el mes de abril: "Queda inaugurado por el Consejero de Fomento la terminal de autobuses. Enero 1991... o 1992". Ahí está la buena o mala fe de cada parte; que cada uno lo interprete como quiera. Desde luego, nosotros, ni hemos puesto la placa, ni hemos llamado al fotógrafo para que saliera la foto, ni hemos abierto, si quiera, la terminal; alguien lo habrá hecho. Desde luego, nosotros no hemos sido; y las llaves no las teníamos nosotros, las tiene el Ayuntamiento.

Desde luego, desde hace meses, el Ayuntamiento se opone a la cesión, y plantea una serie de problemas: primero, de índole de reforma de obras, que se han hecho; después, de índole jurídico, que nuestros servicios jurídicos están abriendo... están estudiando. Y no creo que haya grandes problemas. Y, desde luego, hay salidas suficientes; nuestro Grupo Popular en el Ayuntamiento ha planteado alternativas, está dispuesto a mediar entre las dos partes. Yo creo que se puede llegar, perfectamente, a un acuerdo para que eso se ponga en marcha. Y, desde luego, los usuarios estarían dispuestos, las empresas de allí están dispuestas a llevar esos servicios y a adjudicarse la concesión de esa terminal con tal de que se ponga en uso, porque son las propias empresas las que se van a beneficiar, además del pueblo de Medina del Campo, se van a bene-

ficiar de esas instalaciones. Y no es el Ayuntamiento, ni la Junta, las que se van a beneficiar finalmente; son los propios ciudadanos y las empresas. Y mientras no les demos ese servicio y estemos aquí que si son churras, o si son merinas, o si hay una discusión jurídica o no, pues, mientras tanto, llevamos cinco meses sin que esa estación se abra. Y es la única en la que ha pasado este caso, en toda la Comunidad, cuando es una situación igual a tantísimas como se vienen haciendo, y como se seguirán haciendo.

Desde luego, es difícil de entender esa situación.

Aquí, desde luego, las reuniones del Director General con el Ayuntamiento y con el Alcalde han sido, pues, yo no digo seis u ocho, porque a lo mejor han sido más; pero la voluntad por nuestra parte de desbloquear esa situación está más que probada. Y seguimos haciéndolo, porque lo que queremos es ponerla en funcionamiento. Y el Director General está a disposición del Ayuntamiento; hemos ido a Medina del Campo, incluso yo, personalmente, también, en alguna ocasión, y lo hemos comentado, hemos estado hablando de ese tema. Es decir, que pensamos que nuestra disposición está por encima de cualquier duda a la hora de buscar soluciones. Estamos abiertos a ellas.

Yo entiendo que no se ha vulnerado la ley, porque el Ayuntamiento, desde luego, sabía perfectamente desde el principio lo que se iba a hacer allí. Allí no se tenía que hacer... no se iba a hacer, y el proyecto no lo pretendía, una estación de autobuses. Se tenía que hacer y se iba a hacer una terminal de autobuses; y, en ese sentido, la ley es clara. Por tanto, no ha habido ninguna vulneración por nuestra parte en ese sentido.

Lo que está claro es que nos servirá de lección para el futuro, en futuras actuaciones, lo que ha ocurrido en este caso. Porque, como ya se ha dicho por alguno de los Portavoces, es lógico que en el futuro se tenga en cuenta, a la hora de hacer un proyecto en una ciudad, y a la hora de hacer la cesión del suelo, qué es lo que se quiere hacer y qué es lo que la Junta va a tener que hacer para que, al final, el Ayuntamiento correspondiente acepte esas instalaciones, si todo el proyecto técnico se ha cumplido, y se haga en función de unos condicionamientos previos, que, desde luego, se tratarán de introducir en el futuro Plan de Transportes.

Y, por supuesto, en cuanto al Plan, usted sabe de sobra que es siempre el Gobierno, por sus propias competencias, quien aprueba previamente este proyecto, y más ahora, cuando se hace por primera vez pensando a medio y largo plazo, puesto que hasta ahora, como usted ha dicho, la programación se hacía más, posiblemente, de ejercicio en ejercicio.

En todo caso, estamos a disposición de informar, en todo lo que podamos y en todo lo que sea posible,

a la Comisión, sin que tengamos que tener en cuenta, estrictamente, si es competencia o no del Gobierno el informar, o el aprobar, o no aprobar; no es ése el planteamiento. Nuestra tesis es que los representantes de Castilla y León tienen derecho a ser informados, y lo van a ser. Y nuestro compromiso, en ese sentido, se va a cumplir.

Entrando, en líneas resumidas, para no hacerlo muy prolijo, en lo que es el planteamiento general del Plan, lo que sí le puedo decir es que se trata de un Plan Regional y que, por tanto, atiende a un instrumento en la política de transportes de la Comunidad. Por tanto, consideramos -y así lo contiene el Plan- que hay que estudiar, primero, el marco socioeconómico en el que se debe de mover ese Plan, dentro de lo que es la política económica territorial, puesto que existe una clara relación -como todos sabemos- entre transporte, ordenación territorial y desarrollo económico.

Por tanto, el Plan lo que hace es estudiar el transporte y sus modos, pero de una forma global, contemplando, por supuesto, las competencias de transporte de la Comunidad y estudiando la estructura administrativa y la adecuación a sus funciones.

Y, dentro del Plan, habría que considerar el Plan de Carreteras Regional. Y se ha tenido en cuenta, se ha tenido en cuenta el hecho de que este Plan responda a un esquema, en el que -como he dicho- el marco socioeconómico de Castilla y León es el que es, que los fines y objetivos de la política económica regional se definan -y están definidos- dentro del marco del Plan de Desarrollo Regional actualmente vigente; que responda también a una política de transportes en la Comunidad de acuerdo con esa política de desarrollo regional; que se analice, en la situación actual de los transportes de Castilla y León, cuál es la situación actual de nuestros transportes, distinguiendo, pues, las competencias, la estructura administrativa, el marco legal, los modos de transporte; es decir, que se analice un poco la situación, dentro de lo que supone el ámbito competencial de Castilla y León, en cuanto se refiere a los transportes, que -como sabemos-, efectivamente, esas competencias son muchas.

Se hace en el Plan un diagnóstico de la situación actual, se comenta la situación desde el punto de vista de la política del desarrollo regional, y se hacen actuaciones o propuestas concretas.

Dentro del marco competencial, se hacen unas propuestas de tipo administrativo y organizativo, otras en cuanto a inversiones directas en infraestructuras, otras en cuanto a subvenciones, y otras en cuanto a planes y estudios.

Y, por último, se valora económicamente el Plan.

Pensamos que se puede poner en funcionamiento este Plan en mil novecientos noventa y dos. Y, desde luego, basamos toda nuestra... prácticamente todo el coste de este Plan en las infraestructuras, teniendo en cuenta tanto las terminales de mercancías como las estaciones de autobuses, por un lado, en el transporte por carreteras; por otro, se tiene en cuenta, también, el transporte ferroviario, en lo que se refiere a nuestras posibles competencias, a la asunción de posibles competencias y, en todo caso, a la participación que pedimos en los órganos de gestión de RENFE y de FEVE, sobre todo para conocer a fondo cómo se están gestionando, en lo que se refiere a Castilla y León, esos tramos que ahora son objeto de amplia discusión en estos últimos días. Se pretende, por otro lado, conseguir una mejora en la infraestructura aeroportuaria en aquellos aeródromos de mayor importancia de la Región, concretamente cuatro: en Burgos, Valladolid, León y Salamanca. Y, por último, se pretende que toda la política del transporte, en cuanto, sobre todo, a la inspección de ese transporte, se lleve con mayor rigor que hasta la fecha y se dote con más medios.

Por tanto, éstos son, en grandes líneas, lo que les puedo adelantar de este Plan, que en las próximas semanas, pues, será aprobado, y del cual tendrán cumplida información en esta Comisión. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Ahora, a continuación, vamos a abrir un turno de réplica. En primer lugar, tiene la palabra el señor Buiza, por el Grupo Parlamentario Mixto.

EL SEÑOR BUIZA DIEZ: Gracias, señor Presidente. Bueno, simplemente aclarar al señor Consejero que, si lo entendió él así, o me expresé mal, o no quise decir eso. Es decir, yo no pretendo que la Junta, por supuesto, gestione directamente las decenas de terminales de viajeros, o de mercancías que pueda haber construido. Lo que planteaba -y reitero una vez más- es que, bueno, cuando una institución hace unas inversiones importantes, tiene que tener garantías de que esas inversiones tengan la rentabilidad que se prevé cuando se hacen y cuando se asumen. Y que, por consiguiente, pues, debe haber unas líneas maestras, unas líneas básicas de puesta en funcionamiento de ese servicio, sin que ello implique el mermar la autonomía de los municipios.

Pero, claro, cuando se hace un convenio -y esto son inversiones compartidas, porque no olvidemos que los municipios suelen aportar los terrenos-, pues, debe saberse previamente en qué condiciones se hace y qué obligaciones asume cada una de las partes, para luego, llegado el caso, exigir que cada una cumpla las suyas.

Quizá, si esto se hubiese hecho en el tema de Medina del Campo, pues, nos hubiésemos evitado esta situación. Yo no conozco en profundidad el tema, pero

algo no debió quedar claro en su momento, cuando han surgido estas discrepancias y este problema, que, a la postre, se reduce en que una inversión importante, que ya tenía que estar dando sus frutos, pues, no los está dando. Y ahora nos vemos con el problema de que hay que resolver, y que yo sí que espero, de la buena voluntad y sinceridad de ambas partes, que al final ese buen entendimiento y necesario entendimiento llegue al fruto apetecido de poner en funcionamiento una terminal de autobuses, en beneficio de todos, y para dar rentabilidad a esa inversión, tanto económica como social.

Y respecto a la dejación, que ha apuntado, de algunos Ayuntamientos sobre, sobre todo, la conservación y el mantenimiento —ha hablado, concretamente, de refugios y edificios de espera, etcétera—, bueno, quizá también ahí haya que perfilar, antes de la construcción de estos refugios de espera, pues, bueno, cuáles son los compromisos que asumen ambas partes. Incluso, quizá, esta cooperación deba basarse también en tener algún gesto. A veces, yo creo que son gestos simbólicos, quizá yo diría que de pruritos, que a veces tienen su importancia. Yo he visto muchos refugios en los cuales, bueno, pues, aparece el rótulo "Junta de Castilla y León", pero muy pocos he visto en el que, al lado de ese rótulo, aparezca el del Ilustrísimo Ayuntamiento, o Excelentísimo Ayuntamiento X. Bueno, quizá sea una tontería, pero, a veces, eso puede implicar al Ayuntamiento en cuestión a poner de su parte lo que le corresponde en el mantenimiento y conservación de ese refugio, porque, de alguna forma, ya, externamente, casi está obligado a ello, ¿no? Los mismos ciudadanos le apuntarían con el dedo. Ahora, cuando solamente se ve el rótulo "Junta de Castilla y León", pues, el ciudadano de a pie, que no entiende mucho de estas cuestiones, pues, enseguida dice: ¡hombre!, la Junta, qué dejación tiene. Porque igual desconoce que es el Ayuntamiento el que ha asumido la responsabilidad de conservar y de poner esa teja, o quitar esa gotera que no supone un gran coste.

Respecto a lo del Plan Regional, bueno, pues, el Plan muy poco que añadir, porque, bueno, lo que nos ha adelantado el señor Consejero han sido líneas tan generales y tan básicas, yo diría que más bien principios filosóficos que, bueno, no hay mucho que objetar. Una vez que se conozcan los contenidos concretos, se podría estar más o menos de acuerdo en alguno de ellos o no; pero en estas líneas básicas, tan básicas, pues, difícilmente se puede discrepar, al menos desde mi óptica. Por eso, en este momento no tengo mucho que decir al respecto. Únicamente, cuando sea aprobado, como va a ser, al parecer, y conozcamos su contenido en más extensión, podremos valorarlo en sus aspectos

positivos, o criticarlo en sus aspectos negativos, o lo que a nosotros nos parezca negativo.

Simplemente, y ya para terminar, pues, reiterar al señor Consejero que ponga el máximo esfuerzo en resolver el problema de la terminal de Medina del Campo, porque es un problema que no es que se va a generar, sino que se ha generado ya, y no voy a entrar por qué razones. Quizá porque si antes de haberse hecho la inversión se hubiesen puesto los puntos y las comas adecuadamente y en su sitio oportuno, pues, quizá esto no se hubiese producido. Entonces, quizá por esta situación esté más obligado el señor Consejero a poner un esfuerzo suplementario en resolver este problema, porque, qué duda cabe, sin perjuicio de que yo ya digo que no conozco en profundidad la cuestión, pero creo que la Junta en este tema ha pecado de improvisación; porque, si todo hubiese estado previsto, esto no se hubiese producido, sería cuestión de exigir el cumplimiento de lo firmado y no hubiera pasado absolutamente nada. Luego, quizá, por eso la Junta de Castilla y León y su Consejería esté especialmente obligada a hacer un esfuerzo extra, digamos, para resolver este problema, que está ahí, que ya no se puede dar marcha atrás porque la inversión está hecha, porque el edificio está ahí y porque lo único que falta es dar el servicio para el que se hizo esta obra. Nada más. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Buiza. Para consumir su turno de réplica, tiene la palabra el señor Monforte.

EL SEÑOR MONFORTE CARRASCO: Sí. Muchas gracias, señor Presidente. Y, muy brevemente, ratificar algunas de las opiniones que se han manifestado aquí por algún Portavoz de algún Grupo Parlamentario con representación en estas Cortes, en el sentido de que, cuando se inicia este expediente, se inicia a petición del Ayuntamiento de Medina del Campo; que se hace el proyecto y el proyecto, en principio, goza de todos los parabienes, de todos los vistos buenos, tanto de la Asesoría Jurídica de la Consejería de Fomento, como de los técnicos que redactaron el proyecto y los técnicos que se encargaron de supervisar el mismo.

Que esta terminal de autobuses se dimensiona en ocho dársenas, y no se dimensiona en ocho dársenas por casualidad, sino que, previamente, y viendo el estudio de tráfico que hay de autobuses en Medina del Campo y en toda la Comarca, se da esa capacidad a la terminal de autobuses por eso, porque se había hecho un estudio previo.

Por tanto, yo creo que los problemas que surgen ahora son de tipo político, por una parte, y de tipo financiero por otra. De tipo político, porque el Ayuntamiento que dio el visto bueno a esta terminal de

autobuses tenía un color político determinado, tenía unas ideas determinadas y así lo aceptó. En estos momentos hay otro Ayuntamiento, de otro color, yo no digo que tenga razón o no tenga razón en algunos de los planteamientos que hace, pero que, evidentemente, por la buena voluntad mostrada por la Consejería de Fomento y por la Dirección General de Transportes, yo creo que estos problemas se pueden solucionar y se pueden llevar a cabo. Y de tipo financiero porque, como decía antes, los Ayuntamientos, no solamente de Castilla y León, sino de toda España, tienen verdaderos problemas financieros por el sistema de financiación a las Haciendas Municipales. Y quizás aquí esté y radique el principal problema.

Por tanto, yo animo al señor Consejero y animo también y hago una llamada a la Corporación Municipal de Medina del Campo, para que se llegue a un acuerdo, se subsanen los defectos o errores que puede haber en todo proyecto, y que la terminal de autobuses de Medina del Campo funcione, esté funcionando lo antes posible.

Y, por otra parte, en cuanto al Plan Regional de Transportes, evidentemente, con las líneas muy generales que nos ha dado el Consejero, en estos momentos el CDS no va a opinar sobre ellas. Pero sí pedirle otra vez que nos remita, con la máxima urgencia, este Plan Regional de Transportes, para poder contribuir a la mejora del mismo. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Monforte. Para un turno de réplica, tiene la palabra el señor Lorenzo.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Gracias, señor Presidente. Yo creo que, en contra de lo que dice el Portavoz del Grupo Popular, es intención -me consta, me consta- intención de todos, y fundamentalmente del Ayuntamiento, el resolver este problema. Pero le voy a poner un ejemplo de lo que es una barbaridad del expediente administrativo incoado para la construcción de esta estación de autobuses.

Carta que firma, u oficio que firma en noviembre del noventa y uno, veintisiete de noviembre del noventa y uno, el Director General de Transportes y Carreteras. Dice, y va dirigida al Ayuntamiento: "En contestación a su escrito del veinticuatro de octubre, que tuvo entrada en esta Dirección General el siete de noviembre, con registro de salida número tal, le notificamos que esta Consejería acepta los terrenos donados por el Excelentísimo Ayuntamiento de Medina del Campo, para la realización de la terminal de autobuses". Acepta el Director General unos terrenos donados por el Ayuntamiento.

Y si nos vamos a la Ley de Patrimonio de la Comunidad, el problema está que la aceptación de unos terrenos es competencia de la Junta de Consejeros, por Decreto, a propuesta del Consejero de Economía y Hacienda. Este es el ejemplo, diríamos, paradigmático de lo que es una barbaridad de todo el expediente.

Entonces, nosotros lo que pedimos es decir: con este ejemplo -le puedo poner muchos más, sobre este expediente, vamos a ver cómo lo arreglamos. Difícil está, difícil está, si no hay buena voluntad. Y me consta que existe esa buena voluntad, me consta que existe esa buena voluntad. Por tanto, señor Portavoz del Grupo Popular, más vale que se hubiera callado. Fíjese que no quería sacar este papel, porque es una auténtica vergüenza que un alto cargo de la Administración no conozca las Leyes básicas de funcionamiento de nuestra Comunidad Autónoma.

En cualquier caso, señor Consejero, sí que le emplazaría a que recordara que la cesión de terrenos que se hizo en su momento por el Ayuntamiento de Medina del Campo, con fecha treinta de abril del noventa y uno, dice textualmente: "La cesión de los terrenos lo será para el único fin de que en ella se construya una estación de autobuses", "para el único fin de que en ella se construya una estación de autobuses".

Y luego ya la semántica de estación y terminal, pues, no tengo ningún inconveniente al señor Procurador Portavoz del Grupo Popular hacerle fotocopia del reglamento y de la Ley, porque, probablemente, le clarifique algunos temas.

Como el problema de fondo no es ni más que resolverlo, al final las dudas que nos surgen es: ¿existe... qué fuerza moral, o legal, tienen en estos momentos las Administraciones implicadas para obligar, para obligar a los concesionarios de los servicios a que presten el servicio -valga la redundancia- de esta terminal-estación de autobuses? Qué fuerza moral o legal.

Me consta, porque he estado repasando los concesionarios que van por Medina del Campo, que no va a haber ningún problema moral en el diálogo con ellos. Pero, ¿se consultó con ellos, cuando se inició el expediente, cuál era la ubicación idónea y las necesidades de la misma? ¿Se consultó con ellos, como se hace en todas las estaciones, cuál iba a ser el régimen de explotación del mismo, para que no fuera gravoso para ninguna Administración y que fuera autosuficiente la explotación del mismo a través de los procedimientos normales de todas las estaciones de autobuses?

Y este es el problema que tenemos que resolver a posteriori, a posteriori. Dado que el expediente está mal, como yo creo que seguro que convendrá conmigo ya el Portavoz del Grupo Popular... Sin duda alguna,

yo creo que en mi gestión, en la gestión de la Junta de la que formé parte hubo cosas que se hicieron mal. Seguro que no hubo ningún expediente en mi departamento como éste, eso también se lo garantizo. Me apuesto con usted lo que quiera. Seguro. Y seguro que hubo cosas mal; pero, como este, ninguno. Y, entonces, el problema está en que hay que reconvertir.

Y, entonces, como existe un consenso generalizado, que yo mismo propuse al principio, de diálogo y tal, es evidente que alguna fórmula jurídica hay que buscar para resolver este problema. Fórmula jurídica, no sólo la política, que sin duda alguna existe, porque las voluntades de las partes son claras: el resolver un problema que, si no, nos va a afectar a todos (el ciudadano no puede ver una inversión parada y que con el tiempo, sin duda alguna, se puede llegar a deteriorar), sino la fórmula jurídica para resolver el problema que no sea gravoso para ninguna Administración, no sea gravoso para ninguna Administración y preste los servicios que para su... que se previeron, sin duda alguna, en su oportuna creación.

Y en cuanto al tema del plan, pues, evidentemente, yo no quiero restar las facultades, ¡Dios me libre!, de la Junta de Consejeros en cuanto a la aprobación del mismo. Sí que le pongo en antecedentes que hubo un plan anterior de transportes en esta Comunidad Autónoma. Fue aprobado en el año ochenta y cinco, probablemente. Era un buen plan; evidentemente, ya desfasado, afortunadamente desfasado; afortunadamente en muchos aspectos, en otros no tanto; desfasado. Y sí que recuerdo, y aquí existen testigos cualificados, de que se dio amplia participación a los Grupos Parlamentarios, sin, evidentemente, el menoscabo de la responsabilidad, de la única responsabilidad que tiene la Administración de su aprobación y ejecución.

Por tanto, sí que le conmino, señor Consejero, a que -y me consta que ese es su talante-, a que, con ese talante de participación, dé participación a este Parlamento, no a posteriori, sino a priori, y dé participación a los sectores de transporte, que al final es uno de los sectores probablemente complejos, pero, evidentemente, absolutamente fieles siempre a la Administración y, por tanto... En ese espíritu se crearon los órganos consultivos correspondientes, órganos consultivos que le reitero, señor Consejero, que se están utilizando excesivamente poco, excesivamente poco, y no le vendría mal al señor Consejero que el propio sector le hiciera ver los defectos que tiene el sector del transporte y los defectos que tiene su Administración, la Administración que usted rige, que, en muchos casos, probablemente, le pase hasta desapercibido.

Con esa voluntad de resolver el problema cierro mi intervención. Y, sin duda alguna, en lo que pueda colaborar, no dude, señor Consejero, que tanto el problema de la terminal-estación de Medina como el

problema del plan contará con nuestro apoyo, aunque sea crítico, pero con nuestro apoyo para que salga adelante.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Lorenzo. Para un turno de réplica, tiene la palabra el Portavoz del Grupo Popular, señor Fuentes.

EL SEÑOR FUENTES HERNANDEZ: Para mí personalmente, como Portavoz, y más representando al Grupo Popular, me alegra tener, en esta segunda intervención con relación a los dos temas que se han planteado en este primer punto de la sesión, la satisfacción de, quizá, en algunos momentos, con mi tono no lo haya tenido excesivamente acomodado a la realidad de la Cámara, pero, de alguna manera, haber contribuido a poner de manifiesto algo que creo que es esencial para la Comunidad y que es absolutamente prioritario, y es, con independencia de la norma o de las circunstancias, favorecer el compromiso y la resolución de los problemas.

A mí me alegra muchísimo, y comparto, prácticamente, la totalidad de las intervenciones del Grupo Mixto y del CDS, y, en esta segunda intervención, prácticamente la totalidad de la intervención del Partido Socialista, por boca de su Portavoz, Juan Antonio Lorenzo, del cual conozco su ejecutoria parlamentaria, y no podía ser de otra manera.

Sin embargo, tengo que decirle, en ese tono, completamente diferente a mi primer tono, primero, que se nota que su presencia en la política, legítima y espléndida, por otra parte, en su partido y en sus responsabilidades de gobierno, no ha tenido la formación municipalista que, en los temas que hoy está defendiendo, entiendo que son absolutamente esenciales. Por una razón muy simple, y los que la hemos disfrutado y padecido durante distintos años sabemos lo que comporta, por un lado, la carta de un Director General, que te dice que están aceptados los terrenos para que eso se resuelva, etcétera, etcétera, y lo que comporta un expediente administrativo. Es decir, eso, cualquier persona -y lo digo en un tono simplemente de aportación, nunca de confrontación- que ha estado sentado en una mesa de despacho y recibe estas cartas, probablemente mal interpretada, pero es la interpretación que los Ayuntamientos, compañeros suyos y míos, y todos damos a esa carta y a esos términos ¿eh?, y también, ¡cómo no!, a los acuerdos municipales; porque la terminología, en expresiones como ésta, en especializaciones como ésta, tenemos que reconocer que incluso un Ayuntamiento tan importante como el de Medina, en la provincia de Valladolid, el más importante después del de la capital de la Región, ¡hombre!, los servicios técnicos que ellos tienen no aquilatan, no aquilatan hasta los términos que usted, con

gran precisión parlamentaria, usted ha hecho aquí, como aspecto que le lanza a nuestro Consejero.

En ese mismo tono, y sin ninguna otra observación, nosotros, el Partido Popular, en esta última intervención, señor Consejero, le anima a profundizar en la cooperación con los Ayuntamientos, sin confrontación, sean del signo que sean. Pero, eso sí, matizando, de entrada, en la línea que -insisto- han expresado aquí con mucho acierto el Grupo Mixto y el CDS, de concretar previamente las partes -incluso el Partido Socialista lo ha dicho en su última intervención-, previamente las partes en qué condiciones se van a desarrollar las distintas alternativas que se reflejen en los futuros planes.

Y, ¿por qué no?, nosotros queremos seguir insistiendo en respetar las iniciativas de los Ayuntamientos en sus peticiones y dimensionar bien esas peticiones, y, como consecuencia de esas peticiones de los Ayuntamientos, desde la base, dar la solución técnica y la obra de infraestructura precisa para el problema del transporte que el Ayuntamiento plantee.

Y yo no apporto nada más. Simplemente decirle, señor Consejero, que, como el resto de los Grupos, como Grupo Popular de las Cortes, deseamos conocer cuanto antes ese documento, aunque, por la intervención que le he escuchado, y teniendo a la vista una síntesis de tipo mecanográfico de lo que fueron sus últimas intervenciones, tanto en la comparecencia del Consejero, y también -y permítame que lo diga- en el programa electoral del Partido Popular en esta campaña, realmente, lo que usted ha diseñado, prácticamente, se refleja con perfecta nitidez en lo que son la comparecencia y en ese programa. Y espero, también, como Grupo Popular en las Cortes, al igual que los demás Grupos, conocer cuanto antes esos documentos y cooperar en la mejor elaboración del documento final que sea acción de trabajo para la Junta en esta materia. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Fuentes. Para un turno de dúplica, tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero de Fomento.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Señorías. Yo, haciendo también uso -como el Portavoz del Grupo Socialista-, y, por supuesto, sin acritud, del expediente administrativo, le voy a leer lo que el informe del Secretario del Ayuntamiento presenta al Pleno y, por supuesto, se aprobó, el siete de mayo del noventa y uno... Siete de mayo es la fotocopia compulsada; esto es de veintiuno de febrero del noventa y dos. Se dice: "Una vez construida la Estación, se firmará el correspondiente convenio, por el que se cederá la gestión y explotación directa, o indirecta-

mente, de la misma al Ayuntamiento en el plazo de cincuenta años". Esto es lo que dice... lo que pide el Ayuntamiento a la Junta de Castilla y León.

Y cuando habla "Asunto", dice: "Cesión de terrenos a la Junta de Castilla y León para construir estación terminal de autobuses".

Y en la conclusión dice: "La Corporación deberá considerar, dentro del estudio de prioridades a las que debe atender por ser de su competencia, la mayor o menor entidad y urgencia en su atención y la particularidad que se cede, para, inmediatamente realizada la obra, mediante la firma del convenio correspondiente, se entrega la gestión y administración al propio Ayuntamiento, estimando que, desde el punto de vista jurídico, la finalidad de la cesión es correcta".

A la vista de esto, yo creo que queda suficientemente claro cuál es el problema; y lo ha dicho claramente el Portavoz del Grupo del CDS. El problema, en mi opinión, es un problema político; porque está claro que la cesión conocía, y el mismo Ayuntamiento había pedido que pasara al Ayuntamiento, por parte de la Junta, la administración, la cesión y la gestión de las instalaciones. Por tanto, no se puede pretender ahora hacer modificaciones complementarias, que, en todo caso, las hemos aceptado, cuando se ha tratado de reforma en alguna obra que suponía mejora, y las estamos haciendo con su correspondiente presupuesto, y no hay ningún problema en hacerlo. Ahora bien, lo que es la gestión y la administración de esas instalaciones -que es lo que ahora el Alcalde se niega-, desde luego, quedó claro en su día que era el Ayuntamiento el que quería que fuese para ellos; cosa que, además, ocurre con toda la normalidad en otras muchas de la Comunidad.

¿Se han ofrecido mejoras financieras, por nuestra parte? ¿Se han aceptado con el Ayuntamiento? ¿Las vamos a hacer? No hay ningún problema. Desde luego, lo que está claro es que, en cuanto a la gestión, cesión y administración de esa terminal, el Ayuntamiento, en su día, lo pidió a la Junta; la Junta viene, como siendo norma habitual en ella en la Comunidad, cediéndolo así a los Ayuntamientos, y el Ayuntamiento tendrá también, en este caso, que admitir esa cesión y esa administración; porque, salvo muy contadas excepciones, es una cuestión municipal, que, además, previamente siempre el Ayuntamiento sabe que va a tener que llevarlo a cabo al final; y que tampoco creo que sea tan gravoso para el propio Ayuntamiento, si se hace una adjudicación, finalmente, a alguna o a algunas empresas, que son las mismas responsables de utilizarlo, al final, para que lleven a cabo esa gestión de la terminal. No creo que sea tan problemático para ellos.

Desde luego, yo, en cuanto a los expedientes administrativos -y no quiero reiterar lo que ha dicho el

Portavoz del Grupo Popular-, considero que estamos asistidos por los mejores técnicos, que saben -porque llevan ya muchos años- cómo se hacen los expedientes administrativos. Supongo -por lo que usted ha dicho- que mi antecesor y yo tendremos mucho que aprender de ustedes en ese sentido, a la hora de elaborar los expedientes administrativos. No estoy tan seguro de ello, pero, bueno, trataremos de aprender en lo que podamos; a lo mejor, se puede aprender siempre algo, ¿no?

Lo que sí es cierto es que, sobre... -y ya entrando en el tema de Plan de Transportes-, se ha hablado con los transportistas, se ha hablado con las empresas del sector, y muchas de las cuestiones planteadas, sobre todo de necesidades de infraestructuras, las hemos tenido en cuenta en el Plan. Es decir, se ha hablado con los responsables del sector en este tema. Aunque no se haya reunido al Consejo Regional de Transportes sobre el tema, lo que está claro es que con las asociaciones de transportistas nos hemos reunido en diversas ocasiones, y, sobre todo, en infraestructuras y en temas de inspección de transportes, se han recogido cuestiones que habían planteado.

Por tanto, entendemos que es un Plan en el que vienen recogidas algunas de las observaciones importantes de los sectores implicados.

Por nuestra parte... por mi parte, volver otra vez a reiterar que estamos a disposición, tanto en el caso del Ayuntamiento de Medina del Campo como en el caso de esta Comisión, de informar cumplidamente y de dar solución a unas situaciones que están bloqueadas, y entiendo yo -en este caso concreto, y a fuer de ser sinceros- que en absoluto por responsabilidad de la Consejería, señor Procurador. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Una vez terminado el turno de Portavoces, ¿hay algún Procurador de la Comisión que desee realizar alguna pregunta?

LA SEÑORA ALONSO AREVALO: Buenos días. Yo quería preguntar al señor Consejero...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Vamos a ver, ¿algún Procurador más desea realizar alguna pregunta? Pues, tiene la palabra, en primer lugar, la señora Alonso.

LA SEÑORA ALONSO AREVALO: Yo quería recordar al señor Consejero que mi compañero le ha preguntado que quién puede obligar a los autobuses interurbanos a hacer paradas en la Estación de Autobuses. ¿Quién obliga legalmente a los autobuses interurbanos a utilizar la terminal de autobuses?

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señora Procuradora. Tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero de Fomento.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Me ha parecido entenderle... ¿Usted pregunta que quién obliga a los autobuses interurbanos a hacer las paradas en las estaciones de autobuses, dentro de cada estación de autobuses?

LA SEÑORA ALONSO AREVALO: En la de Medina, tal y como está la terminal planteada.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): ¿Tal y como está en este momento? Bueno, en este momento lo que está claro es que no se está usando.

LA SEÑORA ALONSO AREVALO: No se está usando porque...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Oiga, vamos a ver, vamos a establecer el debate. Primero, que la pregunta ya está hecha por la señora Procuradora, ahora el señor Consejero que conteste, y luego ya tendrá su turno de réplica la señora Procuradora. Así que tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Yo entiendo que el uso de esa Estación, en su totalidad, cuando entre en servicio en su totalidad, podrá ser utilizado por cualquier línea de autobuses interurbanos, puesto que para ellos es para lo que está destinado.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Para un turno de dúplica, tiene la palabra la señora Procuradora.

LA SEÑORA ALONSO AREVALO: Sí. Si los concesionarios de los autobuses interurbanos consideran que no cumple los requisitos, puesto que no les podemos obligar a usar la terminal de autobuses, entonces, yo le pregunto: no hay un problema por parte del Ayuntamiento de gestionarlo, puesto que ha hecho inversiones para llevar a cabo la puesta en funcionamiento de la terminal; pero le sigo aclarando que se pueden negar los autobuses interurbanos a utilizar la terminal, mientras no estén los mínimos cubiertos.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Para un turno de dúplica, tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Por supuesto, mien-

tras no esté recibida la obra, y mientras no esté en servicio, los autobuses interurbanos no podrán, o no tendrán la obligación de utilizar las instalaciones. Pero sí es cierto que todas las empresas han mostrado su voluntad de utilizar esas instalaciones en la situación en la que están, puesto que las dársenas se hicieron en función de esas empresas que iban a pasar por allí. Y, por tanto, no existe ningún problema, entiendo yo, y después de las consultas habidas por la Dirección General correspondiente, no existe ningún problema en que, una vez que esos problemas que existen de índole jurídico... físicamente, para ello no existe ningún problema en instalarse y en pasar por allí, en utilizar los servicios de la Estación.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Para formular su pregunta, tiene la palabra el señor Muñiz.

EL SEÑOR MUÑIZ ALBIAC: Muchas gracias, señor Presidente. Señor Consejero, hace unos días, un grupo de vecinos de un pueblo de Zamora, concretamente Muelas del Pan, manifestaban su disconformidad sobre todo por la inversión que la Junta había hecho con una estación que se había valorado en 34.000.000, en la cual solamente pasa una línea, exactamente Zamora-Villardecervos-Alcañices...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Perdona, señor Procurador. Yo le recuerdo que es para formular preguntas al señor Consejero...

EL SEÑOR MUÑIZ ALBIAC: Sí, sí.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): ...con relación al tema que estamos hablando.

EL SEÑOR MUÑIZ ALBIAC: Es del Plan.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Si el Plan... Mire usted, señor Procurador, el Plan todavía no se ha presentado. Aquí ha habido un punto del Orden del Día, en el cual ha informado ya debidamente el señor Consejero; pero el Plan todavía no ha sido presentado.

EL SEÑOR MUÑIZ ALBIAC: Señor Presidente, era simplemente hacer un preámbulo de una situación, para que luego se pueda contemplar en el Plan. Pero si usted no lo considera oportuno, no la hago.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Mire usted, señor Procurador. Yo no me parece oportuno ese preámbulo que me está diciendo. Yo creo que habrá otros mecanismos para poder comentar ese preámbulo con los distintos car-

gos, y que, inclusive, con el señor Consejero de Fomento.

¿Hay algún Procurador que no pertenezca a la Comisión que desee realizar alguna pregunta al señor Consejero?

A continuación, vamos a pasar al segundo punto del Orden del Día, el cual será leído, el segundo punto, por el señor Secretario.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR ALMARZA GONZALEZ): Segundo punto del Orden del Día: "Proposición No de Ley 75-I, presentada por el Procurador don Pedro San Martín Ramos, relativa a la supresión de los servicios ferroviarios, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 44, de doce de mayo del noventa y dos".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Secretario. Para la presentación de la Proposición No de Ley, tiene la palabra el señor Procurador don Pedro San Martín Ramos, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR SAN MARTIN RAMOS: Gracias, señor Presidente. Bueno, pues, lamentablemente, en estas Cortes sobre el tema ferroviario se ha hablado bastantes veces; pero siempre parece ser que se habla de cierres, en vez de proyectos nuevos; de supresión de líneas o servicios, más que de incorporaciones o mejora de la red actual.

Este Procurador ya se estrenó en estas Cortes en el año ochenta y siete, precisamente con un tema ferroviario; en concreto, la petición de la reapertura de la línea férrea Palazuelo-Astorga, a la que siguió después una Interpelación y la correspondiente Moción. Estos temas, creo que todos los Grupos son conscientes de ellos, y, así, el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado recientemente una Proposición No de Ley para que la Junta iniciara conversaciones con la Administración del Estado para la reapertura del tráfico de viajeros en la línea FEVE, de León-Bilbao. El Grupo Parlamentario Mixto también presentó otra sobre este tema, y también el Grupo Popular. El Grupo Popular también presentó, creo, recientemente, otra sobre el futuro del taller de material autopropulsado de Valladolid, y reestablecimiento de una línea concreta de un tren regional.

Ahora, actualmente, durante estas dos últimas semanas, se están sucediendo declaraciones en los medios de comunicación de la Presidenta de Renfe, una réplica de miembros... de responsables de la Junta sobre este tema.

Por ejemplo, la señora Sala asegura que Renfe no invertirá en la Región por ser zona en declive, afirmación que hasta su compañero Alcalde de Valladolid la contestó diciendo que se informara mejor o que callara la boca.

Pues bien, esta señora ha manifestado su exigencia de que el Gobierno Regional se haga cargo del déficit de las líneas que lo producen. El Presidente de la Junta advierte que no tolerará más cierres de líneas en esta Comunidad. La Presidenta de Renfe aclara que el cierre de líneas no es competencia de Renfe, y que lo que pide es que la Comunidad Autónoma colabore en la financiación; y hasta refiriéndose a una línea concreta, León-Burgohondo, ha dicho que está dispuesta a cederla a cualquiera que quiera usarla. Y el Consejero de Fomento ha contestado que no admite amenazas y que la Junta no asumirá los déficits por la mala gestión de Renfe.

Bueno, Señorías, la Proposición No de Ley que estamos ahora debatiendo no se ha presentado por estas declaraciones, por el tema de la señora Sala y la réplica de la Junta, porque, si se dan cuenta, en la Proposición se registró hace más de dos meses; por lo tanto, no viene a cuento de estas últimas declaraciones, sino se basaba en el plan de Renfe noventa y dos-noventa y tres, que implica, efectivamente, el cierre de esos Servicios Regionales no rentables en lo económico, de acuerdo con la política de contención de costes y racionalización de servicios, según ese plan.

O sea, que la razón es, simplemente, contener el déficit monetario de esta compañía, de esta compañía que parece que no le importa mucho embarcarse en otros proyectos como el AVE, cuya rentabilidad económica parece que es imposible. Y que, dicho sea de paso, también ha estado financiado por los castellano-leoneses.

Ante estos hechos, permítame, Señoría, voy a plantear brevemente un decálogo. No diez mandamientos sino diez preguntas, diez preguntas. Lo que pasa que es una lástima que, claro, van dirigidas a Renfe, o al Ministerio de Transportes, y aquí, lógico, no están presentes. Pero, bueno, no solamente quedan en el aire, también se reflejan en el Diario de Sesiones.

Entonces yo preguntaría, por ejemplo: Renfe pide ahora mantener conversaciones con la Comunidad Autónoma para colaborar... para que colaboren o asuman el déficit de estas líneas deficitarias. Pero cuando la Junta pidió, reclamó, iba a decir que hasta suplicó sentarse a negociar con Renfe y con el Ministerio para la reapertura de una línea férrea, en concreto la Ruta de la Plata, y a pesar de que la Junta consignó en sus presupuestos una considerable cantidad para esa negociación, tanto Renfe como el Ministerio hicieron oídos sordos. Por lo tanto, ahora, la primera pregunta

digo: ¿por qué antes no querían hacer... negociar y ahora lo pide?

La Presidenta de Renfe dice que el problema actual es saber utilizar los medios, lo que llama intermodalidad. Eso, nos preguntamos, ¿qué quiere decir? ¿Que hay que ahorrar, por ejemplo, en Castilla y León suprimiendo servicios para poder invertir en otros sitios? Me refiero que el señor Borrell hace unos días, no sé si una semana, ya ha anunciado la inversión de setecientos mil millones para el tren de alta velocidad que unirá, que enlazará Madrid con Barcelona.

La Renfe, una compañía que, por cierto, establece un pleito con la Junta para ahorrarse veintidós mil pesetas en una multa, en los medios de comunicación nacional saca unos anuncios que dice que el tren va a más. Y yo me pregunto otra pregunta: que si no habrá que añadir aquí "excepto en Castilla y León".

El Delegado del Gobierno en nuestra Comunidad, Arsenio Lope Huerta, aseguró que su Gobierno iba a coser Castilla y León con infraestructuras de comunicaciones; nos preguntamos si este es el primer ejemplo.

Si hablamos del cierre por déficit, creo que lo primero... otra pregunta, permítanme Sus Señorías que diga que igual lo primero que habría que cerrar sería la propia Renfe.

Bueno, en el año ochenta y ocho ya se hablaba del cierre de la línea Medina del Campo-Puebla de Sanabria, que es una de las incluidas en esta relación de posibles cierres. Entonces ya una Diputada por Zamora hizo una pregunta parlamentaria y el señor Ministro de Transportes, Abel Caballero, dijo, y así consta en el Diario de Sesiones de fecha veintinueve de Julio del ochenta y ocho, dice: "le repito que no existe ninguna previsión de cierre en el futuro en modo alguno, porque es una línea troncal del país". Parece ser que ahora para Renfe esa línea ya no es troncal, pero está en la lista.

Nos dice la señora... esta señora, la señora Sala, que tranquilos, que no se van a cerrar líneas, sólo servicios. Entonces la pregunta mía es si es verdad que podremos estar tranquilos, porque puede ser que nos quite los trenes pero nos deje las vías.

Si la pretensión del Ministerio de Transportes y Renfe es que la Comunidad Autónoma pague déficits de las líneas deficitarias, nos preguntamos también si las pérdidas del AVE, lógicamente, las estarán abonando las tres Comunidades por las que atraviesa, que creo que son Madrid, Castilla-La Mancha y Andalucía.

Si el Ministerio quiere unas líneas ferroviarias rentables, también nos preguntamos si habrá que hacerlas

primero rentables, es decir, invirtiendo, no abandonándolas.

Y ya la última, ya llego a la décima. Dice el señor Borrell en el Senado: "Se van a..", leo textualmente: "Se van a efectuar de inmediato obras de mantenimiento urgente para garantizar el tráfico de la misma, y, al mismo tiempo, se redactarán proyectos constructivos para efectuar obras de mayor calado, que deberán adjudicarse durante el primer trimestre del próximo año".

Nos preguntamos: ¿será alguna línea de Castilla y León? Claro, lógicamente, se trata de, por ejemplo, de Zafra (Huelva).

He querido dar estas preguntas para dar el panorama, digamos, ferroviario de nuestra Comunidad. Por eso, en ese sentido se ha redactado esta Proposición No de Ley. Se ha evitado mencionar que se pida la reapertura, que no se cierre, tal, de una línea determinada, porque, si no, cada día estaríamos presentando que no se cierre esta, que no se cierre la otra, que no se cierre la otra. Entonces va en el sentido general de que... Los dos puntos, uno es que, lógicamente, la Comunidad de Castilla y León, pues, no acepta o critica en cierta manera esta política, no actual, sino lleva ya varios años, de cierres; no la política general de Renfe, sólo hablo en concreto de la política sobre Castilla y León, de cierres de unas líneas, o supresión de servicios, supresión de servicios; me parece que lo dice así exactamente el texto de la Proposición No de Ley. Eso es: "Las Cortes de Castilla y León rechazan la política del Ministerio y de Renfe de sucesivas eliminaciones de servicios ferroviarios en líneas férreas de nuestra Comunidad".

Y el segundo punto es que solicitan a la Junta de Castilla y León que haga conversaciones... actuaciones, actuaciones en general, para impedir esta supresión que nos anuncia. Y vuelvo a recalcar también: y que siga exigiendo la reapertura de las que cerraron.

Este, ¿qué objeto tiene? Pues que... un mandato de las Cortes de actuación de la Junta, con lo cual dentro de unos meses, un año, podemos decir a la Junta ¿qué ha hecho usted para cumplir este mandato de las Cortes? Y otra vertiente, de que el Consejero, si va a negociar, si va a hablar, pues, que se sienta respaldado por las Cortes en este sentido de la opinión... de que las Cortes de Castilla y León desean, o piden, que no se elimine ningún servicio de los ferroviarios que actualmente tenemos en nuestra Comunidad.

Nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor San Martín. Se ha presentado a esta Proposición No de Ley una

Enmienda por el Grupo Parlamentario Socialista, con número de registro de entrada dos mil seiscientos treinta y nueve.

Tiene la palabra, por un tiempo máximo también de diez minutos, en representación del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Lorenzo.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Gracias, señor Presidente. El Grupo Parlamentario Socialista presentó... ha presentado en registro, como muy bien decía, una Enmienda a la Proposición No de Ley de don Pedro San Martín, que básicamente intenta reflejar la preocupación, pero yo diría que en términos de mayor racionalidad que la planteada por el señor San Martín, persona a la que conozco en estos avatares y que, probablemente, probablemente, pues, sin duda alguna derivado de su gran amor, como todos tenemos, a nuestra Comunidad Autónoma, a veces ese sentimentalismo le hace perder una cierta noción de la realidad.

Entonces, la proposición nuestra, que básicamente coincide con la del señor San Martín, viene a decir que las Cortes apoyan e instan a la Junta para que realice las gestiones oportunas tendentes a evitar la supresión de cualquier servicio ferroviario, servicio ferroviario existente en nuestra Comunidad que sea esencial para su desarrollo económico y social, así como la implantación de servicios nuevos de marcado carácter regional. Ese yo diría que es un aspecto novedoso con respecto a la Proposición No de Ley del señor San Martín.

Por tanto, y como muy bien ha rectificado posteriormente el señor San Martín, estamos hablando de servicios, no de líneas, pues, por lo que se deduce de las palabras -algunas poco afortunadas- de responsables de esta empresa pública, en ningún momento se plantea la supresión de ninguna línea. De hecho, imagino que por parte del señor San Martín también tendrá copia del mismo, de la revisión del plan de empresa de Renfe noventa y dos-noventa y tres, no se contempla, no he encontrado al menos ninguna supresión de ninguna línea nueva en el conjunto del Estado español, y, desde luego, no veo que pueda afectar a Castilla y León. Exclusivamente se está hablando de temas de servicios.

Por tanto, de lo que los representantes del pueblo castellano-leonés tenemos que preocuparnos es que ninguno de esos servicios que pudieran estar afectados pudiera poner en entredicho la política de transportes de nuestra Comunidad Autónoma. Política de transportes que hay que contemplarla en su globalidad, analizado tal y como se hace modernamente -al decir modernamente, de los años setenta a esta parte-, no separada del conjunto de los modos de transporte: transporte ferroviario, transporte por carretera y, en

su caso, otro tipo de transporte, que aquí tendría poca repercusión. Y, por tanto, tenemos que analizar si algunos de los servicios que en estos momentos se están contemplando podrían repercutir en la política de transporte que tenga la Junta de Castilla y León, si es que la tiene.

Y ese es el criterio que debe imperar en nuestra gestión. Yo creo que a estas alturas, y con la frialdad que da a veces, a veces, el paso del tiempo, yo creo que en estos momentos nadie, nadie se cuestionaría, en mil novecientos noventa y dos, que la supresión —en aquel caso era de servicios y de líneas— de, por ejemplo, el Santander-Mediterráneo, Calatayud-Ciudad Dosante, en estos momentos nadie se cuestionaría que fue una decisión racional, una decisión racional. Todo esto ya sin el apasionamiento que en su momento se produjo, en el año ochenta y cinco, y ya con la realidad del impacto nulo, del impacto nulo, que podemos constatar científicamente, que supuso la supresión de aquella línea y, por tanto, de los servicios que en ellas imperaban; bien es cierto que en aquella época había una parte de sentimentalismo que a veces nos ofuscó en los razonamientos.

Y, por tanto, lo que tenemos que observar es si alguno de los servicios posiblemente sometidos a algún tipo de supresión en cuanto a la subvención de la propia empresa podían atentar gravemente a las comunicaciones de nuestros ciudadanos.

La verdad es que yo creo que no hay nada oficial al respecto. Sí que es cierto que por parte de mi Grupo se han hecho una serie de averiguaciones sobre la realidad de algunos de los servicios que aparecían en la prensa: índice de ocupación que tenían dichos servicios, alternativas que habría, en su caso, para prestar esos servicios, posibilidades de que esos servicios fueran de interés para la Comunidad Autónoma y, por tanto, para la política de transporte de la comunidad Autónoma, y poder subvencionar esos servicios, al igual, al igual —no olvidemos— que estamos subvencionando otros servicios de carretera, etcétera, etcétera.

Y, de la lectura del mismo, pues, puede haber algún aspecto que nos resulte preocupante al respecto. Y, por esa preocupación, que yo creo que no debe ser generalizada en todos los servicios que han aparecido en la prensa, sí que es la razón por la que decimos a la Junta que inste, para que esos servicios no desaparezcan. ¿Y cómo lo debe instar? Pues, presentando los estudios razonables que ello implica, sobre la base de que yo creo que estamos de acuerdo todos, no sólo aquí, sino por lo que dicen nuestros propios compañeros en otros Parlamentos, en concreto en el Parlamento del Estado, donde es donde, fundamentalmente, se debate la política de RENFE, como empresa pública, y, por lo tanto, sometido a la tutela del Parlamento del

Estado, de mejora de la gestión, de la eficacia y del déficit público.

Por tanto, combinando todos esos factores, debemos tomar la solución oportuna. Y, por tanto, esa solución oportuna puede ser, también, que esta Comunidad Autónoma, al igual que han hecho y, seguramente, harán otras Comunidades Autónomas, convenga con RENFE para la prestación de determinados servicios, actualmente existentes o nuevos, sin duda alguna —y yo eso lo afirmo—, la escasa política de transporte de la Comunidad Autónoma hace que determinados servicios ferroviarios, que tienen marcado interés regional, que tienen marcado interés regional, que podría prestar la empresa RENFE, al igual que las puede prestar otra empresa cualquiera —no voy a citar nombres, por no hacer propaganda—, por carretera, podrían convenirse para los intereses estrictamente de los ciudadanos de Castilla y León. Y, por tanto, se puede convenir. Ese convenio, ¿en qué términos tiene que ir? Pues, evidentemente, ha habido Comunidades Autónomas que han compensado por la vía de determinadas inversiones, por la vía de determinadas cesiones, por la vía de determinadas subvenciones. Por tanto, eso no nos tiene que doler al respecto.

Pero en lo que respecta a los servicios en concreto que pudieran estar afectados, sí que tenemos que tener la suficiente frialdad para, probablemente, no generalizar y analizar objetivamente si, en el supuesto que existan determinados servicios que van ocupados por dos viajeros, por dos viajeros, y el déficit de explotación de esos servicios son 300.000.000 de pesetas, es si podemos obligar a alguna Comunidad Autónoma, o a cualquier otra Administración, a subvencionarlo de esa forma, o a lo mejor está el servicio cubierto por otro modo de transporte más eficaz, en ese caso concreto.

Por tanto, y en conclusión, nuestra Proposición No de Ley va en la línea que planteaba antes, más o menos, el señor San Martín, en el sentido de apoyar a la Junta en cuantas gestiones sean oportunas para que ningún servicio esencial de nuestra Comunidad Autónoma pueda resultar amparado; y en esas gestiones cabe todo lo que cabe en la vida de... o en las relaciones entre Administraciones. E, incluso, instamos a la Junta para, si se contempla —cosa que yo dudo— en el Plan de Transporte que nos ha hecho referencia anteriormente el señor Consejero de que puede haber algún servicio ferroviario que pueda ser prestado en condiciones de cantidad y calidad mejores que los servicios de carretera, incluso pueda convenir con RENFE la prestación de esos nuevos servicios de interés regional. Por tanto, utilizaríamos una empresa pública, por tanto, de todos, al servicio de una Administración concreta, en este caso la Administración de Castilla y León.

Creo que, en nuestra opinión -y ésa es la razón por la que lo hemos presentado-, los términos -diríamos- políticos, administrativos, económicos y sociales de nuestra Proposición No de Ley, que no se diferencian tanto de la del señor San Martín, están mucho más ajustados a la realidad de nuestro país y a la realidad de nuestra Comunidad Autónoma.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Lorenzo. ¿Algún Grupo Parlamentario desea consumir un turno en contra de la Enmienda?

EL SEÑOR... (Intervención sin micrófono).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Yo lo primero que he preguntado ha sido si algún Grupo Parlamentario desea consumir un turno en contra de la Enmienda.

Entonces, como sólo ha sido el representante del Partido Popular, por eso, a continuación, ya cedo la palabra al representante del Grupo Popular, sabiendo que tiene un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR FUENTES HERNANDEZ: Voy a ser muy breve, pues nuestra posición está también reflejada en otra Enmienda, y, por tanto, nosotros, de la que presenta el Partido Socialista como alternativa a la Proposición No de Ley presentada por el CDS y por su Portavoz, Pedro San Martín Ramos, nuestra posición es claramente contraria, en los términos en los que está planteada; yo creo que, técnicamente, impecable, por el Partido Socialista, el texto, pero que, claramente, está, lógicamente, al servicio de los intereses de la política nacional, que está llevando lamentablemente, tanto el Ministerio como RENFE, en esta materia. Porque, de su redacción, nadie sabe qué puede y quién puede decidir, o todos nos lo suponemos, estos aspectos que se reflejan, cuando dice "que sea esencial para su desarrollo económico y social".

Hablando de lo que supone la participación en las acciones de transportes, el ejemplo más nefasto sobre esta materia es el que se está planteando desde el Estado con relación a Comunidades Autónomas como Castilla y León.

Y nosotros entendemos que esta propuesta que nos hace el Partido Socialista, en estos términos, plantea, en síntesis, un objetivo, y es solamente eliminar el punto primero de la Proposición No de Ley, que nos parece, políticamente, el más interesante a nosotros de la Proposición presentada, en la que dice que las Cortes de Castilla y León rechazan la política del Ministerio de Obras Públicas y RENFE de sucesivas eliminaciones de servicios ferroviarios en líneas férreas de nuestra Comunidad. Y esto es lo que, políticamente, en este momento, nosotros creemos que es del máximo

interés en la Comunidad, no sólo defender, sino transmitir a la sociedad de Castilla y León, por cuanto las acciones que se están haciendo, las filtraciones que se están dirigiendo sobre esta materia están claramente encaminadas a tomar esa decisión en el momento políticamente oportuno; pero me imagino que, desde el punto de vista técnico, de estudios y de decisión, la decisión está tomada.

Por tanto, mi intervención tiene sólo ese matiz político, porque creo firmemente que la decisión está tomada, y sólo está pendiente de encontrar el momento oportuno, como el que tuvo que padecer Juan Antonio Lorenzo, cuando fue Consejero, en lo que se refirió a todo el famoso debate de la "Ruta de la Plata", y como el que también tuvimos que padecer con el cierre del Valladolid-Ariza recientemente.

Y, por tanto, nuestra posición no puede ser compartir esta Enmienda, por cuanto nosotros, igual que el CDS, rechazamos la política del Ministerio de Obras Públicas y RENFE -insisto- en las sucesivas eliminaciones de servicios ferroviarios en líneas férreas de nuestra Comunidad.

Y no quiero caer en los aspectos que se han tocado en la intervención aquí, en esta defensa del sentimentalismo, porque decisión tan descabellada como la que se acaba de tomar en el ferrocarril del AVE sólo tomada en función, básicamente, del sentimentalismo de la persona que dirige el Gobierno de la Nación, en bien de su pueblo, que, en este concreto momento, es Sevilla.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Fuentes. Para consumir un turno de réplica, tiene la palabra el señor Lorenzo.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Gracias, señor Presidente. Yo creo que... No lo digo por el Portavoz del Grupo Popular, sino que es evidente que es la estrategia de su Partido exclusivamente hablar de agravios, agravios que sí, en determinados casos, pudieran estar justificados políticamente, por reducción al absurdo de la intervención del señor Procurador del Grupo Popular, nos encontraríamos con la situación de que el representante del Grupo Popular está defendiendo -por absurdo, ¡eh!- la... el mantenimiento de un servicio de tal a cual localidad cuyo único viajero fuera el maquinista, y ese servicio, y ese servicio costara a la Comunidad, al conjunto de los contribuyentes -que somos todos, y más en estas fechas dolorosas del impuesto-, costara 100.000.000, 200.000.000 de pesetas. Por reducción al absurdo, usted está diciendo que se mantenga cualquier servicio, independientemente de analizar si ese servicio, no es que sea deficitario, sino que, a lo mejor, no es necesario. ¿Por qué? No es necesario porque, a lo mejor, la comunicación entre

esas localidades, que es una obligación de los poderes públicos, está servida en otros modos: la carretera; y, a lo mejor, los ciudadanos usan la carretera porque les resulta más rápido, más barato, más cómodo, más independiente en cuanto a horarios y tal.

Entonces, por reducción al absurdo, está defendiendo cuestiones imposibles, que es lo que queremos evitar en este tema.

Claro, y esa situación les tiene que producir -no digo en su caso-, en general, una cierta esquizofrenia, ¿no?, en tanto que por un lado dicen eso y, por otro lado, están diciendo, a nivel nacional: la reducción del déficit, del gasto público, no sé qué, tal, gastos innecesarios y tal. Eso no se conjuga muy bien; y, desde luego, no digo que diga poco de usted, que me consta que es persona seria y responsable, sino que dice poco en favor de lo que es una alternativa de Gobierno, que parece que es lo que quieren plantear ustedes.

Por tanto, decimos: no a la supresión de servicios que sean importantes para Castilla y León, no a eso. Y, para eso, la Junta tiene que tomar las medidas oportunas al respecto. Decimos, además: sí a nuevos servicios que se podrían implantar, que se podrían implantar y que no están establecidos, en determinadas localidades, y prestados por RENFE. Sí a eso y sí a que la Junta presente los estudios oportunos ante la empresa pública, que es de todos los españoles, para que se implanten esos servicios. Y decimos: en lo que no sea de racionalidad, estamos abiertos a eso. Y, entonces, no sería de racionalidad, en defensa no de una Administración de un color u otro, sino en defensa de la racionalidad a que nos obliga nuestra propia esencia de representantes del pueblo, decir: sí al mantenimiento de un servicio entre tal y cual localidad cuyo único viajero fuera el maquinista del tren. Eso no tendría sentido, y seguro que no es el objetivo que pretende el Procurador del Grupo Popular.

Por tanto, defendemos todo lo que sea importante para Castilla y León en materia de comunicaciones, incluidos los servicios ferroviarios, y no podemos defender -ni creo, moralmente, que usted se lo crea-, defender situaciones irracionales. Entonces, como desconocemos en estos momentos, de lo que se está planteando, cuál es lo racional o lo irracional... Lo desconocemos nosotros como oposición; mucho me temo -y eso es mucho más grave- que el Gobierno de Castilla y León, que es el que tendría que tener los datos sobre las necesidades reales de tráfico y de transporte en esas comarcas, creo que también lo desconoce. Es decir, de esto, que parece que está amenazado, cuáles son las realidades, cuáles son las necesidades, qué alternativas tiene, cómo están comunicados los ciudadanos de tal o cual localidad y qué impacto tendría sobre la sociedad, sobre el transporte, sobre la realidad económica y social de esas comarcas, que ahí

desapareciera un servicio ferroviario. Eso es lo que no...

Y he puesto el ejemplo, también absurdo, de que en el año ochenta y cinco... del tema de Calatayud-Ciudad Dosante. Yo creo que nadie se acordó de que eso desapareció, y yo creo que en estos momentos nadie, nadie reivindicaría su apertura. ¿Por qué? Pues, porque, realmente, era irracional aquello. Otras cosas eran racionales, y también tuve ocasión de decirlo en mi época de Consejero; pero aquello era irracional. No caigamos en el absurdo de defender ahora una irracionalidad como la que se planteó entonces.

Y, por tanto, yo creo, y reitero que yo creo que, en defensa de ninguna Administración, no, en defensa estrictamente de los intereses de Castilla y León y en defensa de la responsabilidad que tenemos como representantes del pueblo castellano-leonés, y como ciudadanos españoles, lo que queremos es reconvertir, reconvertir, en los términos que dice el señor San Martín, ni más menos, reconvertir esa misma Proposición No de Ley en algo que nos parece más racional y mucho más lógico para nuestra responsabilidad; es decir, en lo que sea importante, defendámoslo a muerte, y en lo que no sea importante y sea superfluo para los intereses, no podemos pedir que una empresa pública, que pagamos todos, esté dando pérdidas por algo que no es necesario. Eso sería poco congruente con nuestra responsabilidad, como ciudadanos españoles y como ciudadanos castellano-leoneses.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Lorenzo. Para consumir un turno de dúplica, tiene la palabra el señor Fuentes.

EL SEÑOR FUENTES HERNANDEZ: Sí. Desde el máximo respeto a Juan Antonio Lorenzo, y al que yo no voy a tachar de esquizofrénico, ni mucho menos, ni que reduce al absurdo, ni interpreto que él me lo haya hecho a mí, ni muchísimo menos -todo lo contrario-, yo sí tengo que decir que, en este momento, su aportación, la aportación de su Grupo con esta Enmienda, o supresión que hace esta Enmienda, que hace para intentar sustituir la Proposición No de Ley presentada por el CDS, trata de eliminar el elemento clave de este debate hoy en las Cortes de Castilla y León, que, incluso, es un debate que está en la calle y que trasciende a las propias representaciones del propio Gobierno Central en las distintas provincias. Es decir, nadie entendería esta mañana aquí, nadie entendería, fuera de estas piedras y de este marco en el que estamos hoy trabajando, que en este momento aquí nosotros no rechazamos la política que el Ministerio de Obras Públicas y RENFE está haciendo con las sucesivas eliminaciones de servicios ferroviarios en las líneas de nuestra... Que lo están diciendo hasta los Gobernadores en las provincias. Porque es intolerable la manera,

la forma y el fondo; y, a lo mejor, eso se resuelve cesando a la señora esta que se han traído ustedes de Cataluña, a la que tengo un inmenso respeto, pero que antes debería haber resuelto el problema del metro de Barcelona, por ejemplo, antes de venir a dirigir los destinos de los ferrocarriles de España, ¿eh?

Y es que estoy yo en un lenguaje estrictamente político, porque éste es el lenguaje que este tema requiere. Porque de lo que usted ha dicho, como argumentaciones de fondo, en un equilibrio de Gobierno sensato, sería lo lógico; pero en dispendios como el del ferrocarril del AVE, en este momento, en la calle, en mi pueblo -y no lo estoy utilizando como latiguillo dialéctico, ni que nadie de la disciplina del Partido me lo haya impuesto-... Es decir, lo que yo opino en mi pueblo todos los días, cuando salgo del coche... A mí me cerraron también un ferrocarril, ¿eh? En todo caso, es que eso no lo entiende el pueblo. Y nosotros estamos aquí para representar los intereses de Castilla y León, globalmente, porque se está haciendo, en términos que son de parangón, en las estrategias de ferrocarril, pornografía pura y dura, poniendo un ferrocarril tan estratégico como el que acaban de inaugurar sólo para ir a la Expo del noventa y dos, que la gente no entiende para nada, y menos los déficits que eso va a generar en el curso de los años, y menos a costa de suprimir servicios, o suprimir líneas, en ese lenguaje técnico, críptico que se utiliza en este aspecto, que nosotros no entendemos, desde una vertebración del territorio.

Y dice usted: "Eso lo debería tener estudiado la Comunidad". ¡Hombre, por favor!, ¡hombre, por favor!. Eso no se puede plantear en estos términos, cuando ni tiene competencias transferidas en muchas partes de los ferrocarriles. Y, por tanto, no es ésa la cuestión. La cuestión es que el organismo que lleva la responsabilidad de esta materia tenga la suficiente sensibilidad para incorporar a ese diálogo, a ese estudio, a ese trabajo a la Comunidad Autónoma, antes de filtrar, transmitir y presionar con la opinión pública y con el Boletín Oficial que todos conocemos, del Partido Socialista, en lo que es difusión pública, para que esto no se empiece a sensibilizar para buscar el momento oportuno de cerrarlo, que, indudablemente, puede estar muy próximo.

Por tanto, nosotros tenemos que estar frontalmente en contra de esa magnífica técnica de redacción, que siempre aporta el Partido Socialista, en esta Proposición de Ley... digo en esta proposición de Enmienda alternativa a la que ha presentado, como conclusión, el CDS, y, por tanto, nosotros estamos formalmente a favor de los términos en los que está planteada la Proposición No de Ley del CDS, que compartimos, con una mínima adición que nosotros proponemos. Nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Fuentes. Se ha presentado, también, a esta Proposición No de Ley una Enmienda por el Grupo Parlamentario Popular, con número de Registro de Entrada 2641. Tiene la palabra el señor Fuentes, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR FUENTES HERNANDEZ: Nuestra proposición de adición a lo que ha planteado el Portavoz del CDS, don Pedro San Martín Marcos, pretende un compromiso político del máximo nivel, en sus términos de redacción, que comportan la adición que se refleja en la hoja, circulada, y que, respetando el punto uno y dos, dice que se añada al punto uno y dos el párrafo que dice: "Sin que ello suponga, en ningún caso, la asunción de mayores costes financieros para la Comunidad Autónoma de Castilla y León". En un lenguaje que, inicialmente, puede parecer cerrado, pero que sólo pretende, políticamente, el que cualquier decisión que en materia de ferrocarriles se pueda establecer sea conocido por estas Cortes, refrendado y apoyado, dada la situación económica por la que la Comunidad atraviesa y dada la escasez presupuestaria de sus recursos.

Porque se está requiriendo al Gobierno Regional para una posible contribución a la financiación de los déficits de los servicios ferroviarios a suprimir, cuando lo lógico sería -y en eso estoy de acuerdo con lo que acaba de decir el Partido socialista- negociar el mantenimiento, antes de anunciar los cierres. Si es que aquí se nos está amenazando. Y nosotros, desde ese punto de vista, planteamos que nosotros, de entrada, adoptemos la posición en identidad con lo que dice el CDS, más añadiendo que, salvo que lo conozca, lo apruebe y lo refrende las Cortes, no asumamos ningún mayor costo financiero en elementos del transporte que afectan a nuestra Comunidad en los que no tenemos ni competencia, ni, hasta ahora, se nos ha dado ningún tipo de participación.

El Grupo tiene todo el apoyo para calificar, en este momento, y no, por supuesto, a la representación del Partido Socialista que está aquí, sino a lo que se está publicando, se está filtrando, como insulto a Castilla y León, no al Gobierno. Y le parece intolerable que RENFE quiera solventar los problemas económicos que ella dice tener a costa de los recursos de las Comunidades Autónomas en general, no sólo de Castilla y León, y en beneficio de acciones, que no voy a repetir aquí, pero que sí que voy a calificar como, en algunos aspectos, faraónicas y fuera del tiempo.

Yo creo que nosotros queremos incorporar esa adición, bueno, para intentar que se tome en serio la posición de Castilla y León, en identidad con todo lo que es la inquietud de todos los Grupos Políticos; y en esto estoy absolutamente de acuerdo con Juan Anto-

nio Lorenzo, pero yo comprendo, también, lo que tiene que ser su posición en este foro. Y nosotros tenemos que forzar, desde lo que son realidades formales del territorio y de densidad de población, etcétera, etcétera, un diálogo fuerte y duro con RENFE, en estos momentos, porque, de plantearse en términos plañideros, o en términos de comprensión, o en términos de sentimentalismo -como él ha hecho-, desde luego, las decisiones nos consta que están tomadas para tomarlas y ejecutarlas -entre comillas- en el momento oportuno.

Por tanto, el Grupo Popular desapruueba públicamente el tono amenazante y despectivo que se está utilizando por la Presidenta de RENFE, Mercé Sala; y, por tanto, nosotros nos sentamos a negociar con ella, con un mandato de las Cortes, si es que se nos da, en el sentido que nosotros creemos interpretar de los términos que plantea la Proposición No de Ley del CDS. Diálogo con RENFE, sí; pero con firmeza y sin coacciones a Castilla y León, pues las decisiones que se anuncian o filtran -insisto- sobre cierres aislarán mucho a Castilla y León, mucho más, y separarán a las propias provincias entre sí. Y después se puede hablar de la rentabilidad o no de esos servicios o de esas líneas; pero, en este momento, nosotros nos incorporamos a la Proposición No de Ley del CDS con esta Proposición nuestra de adición en el sentido formal de la máxima energía en el diálogo con RENFE y con el Ministerio de Obras Públicas.

Y, es más, nos hubiera gustado que esta Proposición No de Ley hubiera sido vista en Pleno.

Nada más. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Fuentes. ¿Algún Grupo Parlamentario desea consumir un turno en contra de esta Enmienda? En primer lugar, tiene la palabra el señor Lorenzo, sabiendo que tiene un tiempo máximo -como hay otro Grupo Parlamentario que quiere hacer uso, también, del turno en contra- de cinco minutos.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Gracias, señor Presidente. Mi Grupo se tiene que oponer a la Enmienda de Adición de la Proposición No de Ley número 75 que estamos debatiendo, fundamentalmente, por respeto a la ley, por respeto a la ley. Y digo por respeto a la ley porque, desde hace ya varios años -pierdo la memoria cuántos-, en la Ley de Presupuestos, aprobada por esta Cámara, y cuyo proyecto fue elaborado por la Junta y apoyado -como no podía ser menos- por el Grupo Popular, hay una partida, en Capítulo IV, si mal no recuerdo, del programa 033, de -intento recordar- 300.000.000 de pesetas para posibles convenios con RENFE, y me parece que, en con-

creto, se hablaba, nominativamente -no sé si era vinculante o no-, el tema del Palazuelo-Astorga.

Con la adición que propone el Grupo Popular, de alguna forma, estamos negando la validez de posibles convenios que el propio... la propia Junta, el propio Grupo Popular, y que yo creo -si mal no recuerdo- con el apoyo del Grupo Socialista, preveíamos, sucesivamente, en las leyes de presupuestos.

Esto es negar la realidad legal de nuestra Comunidad Autónoma, que creo que está en los propios Presupuestos del noventa y dos; en cualquier caso, en el noventa y uno sí que estaba. Es una incongruencia esta Enmienda de Adición, porque va contra la Ley de Presupuestos de la Comunidad Autónoma, va contra la Ley de Presupuestos.

Y, por tanto, consideramos que esta Proposición No de Ley tendrá otras connotaciones, otras finalidades. Probablemente, el señor Portavoz del Grupo Popular sabe cuáles son. Yo no me gustaría que fueran ésas. Pero, evidentemente, lo que sí que tendrá que convenir conmigo que es una Proposición No de Ley que va contra la Ley de Presupuestos de la Comunidad Autónoma.

Y, evidentemente, ya para cerrar mi intervención, tengo que discrepar en algunos aspectos sobre política de transporte que, de paso, se ha despachado el señor Portavoz del Grupo Popular. El yo creo que hacía referencia -si mal no recuerdo- a un tren de su pueblo; me parece que se llamaba el "tren burra", el "tren burra" se llamaba. No sé por qué se llamaría el "tren burra", pero, en cualquier caso, no creo que ni él, ni él, en su... hoy día defendiera esa línea.

Y discrepo claramente, discrepo claramente sobre la utilidad en la vertebración del país de lo que han sido las inversiones cuantiosas, cuantiosas, de la implantación del Tren de Alta Velocidad, en este caso en el tramo Madrid-Sevilla. Y que no es sólo para la Expo, ¡eh!, no es sólo para la Expo, sino que sirve para otras muchas cosas, y que, sin duda alguna, tendremos ocasión de comentar cuál va a ser el impacto en la política de transportes nacional. Por la misma razón que seguro que convendrá conmigo que el día que -probablemente, no cercano- se haga la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid-Irún, no podría comprender cómo, por ejemplo, un cacereño dijera: "Las inversiones que se han hecho en Madrid-Valladolid-Irún". ¿Por qué? Pues, porque esa línea será racional, será racional, por la misma razón que va a ser racional, y probablemente mucho más racional, la línea Madrid-Barcelona-conexión con la frontera francesa y conexión con la Alta Velocidad europea, a través de Perpiñán.

Por tanto, yo creo que, tanto estas tres líneas, como alguna más, son racionales en una política de transportes integrada, con una visión europea y moderna. Por tanto, no podemos decir que no a aquello. Tendremos que decir no a lo nuestro; pero no a aquello me parece que es utilizar una demagogia política que en nada -me consta- va con el carácter del señor parlamentario del Grupo Popular.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias. Señor Lorenzo, para consumir un turno de réplica... Perdón. En contra de la Enmienda, tiene la palabra, que ya lo había comunicado, el señor Buiza, del Grupo Mixto.

EL SEÑOR BUIZA DIEZ: Gracias, señor Presidente. Muy brevemente, porque, en fin, a la vista de la intervención del Portavoz del Grupo Socialista, no me queda mucho que añadir. Sí, simplemente, manifestar que, a mi juicio, esta Enmienda de Adición, bueno, pues introduce un elemento extraño y que yo creo que contradice la finalidad esencial de la Proposición No de Ley, que no entra a valorar más que dos elementos claros, y es: la no supresión de servicios o líneas y la reapertura de otras líneas cerradas, sin entrar a valorar si ese objetivo se debe conseguir o no, con la colaboración financiera de la Junta o sin la colaboración financiera de la Junta. Yo creo que la Enmienda del Grupo Popular introduce un elemento extraño y distorsiona, distorsiona la propia filosofía y la propia esencia de la Proposición No de Ley, yo creo que innecesariamente, innecesariamente, porque, hombre, en la Proposición No de Ley tampoco se dice que la Junta tenga que financiar esos déficits. Es más, yo diría que, como norma, yo estoy también totalmente en contra de que eso se produzca, porque sería, quizá, discriminatorio para nuestra Comunidad. Hombre, hablando de colaborar, pues habría que colaborar en financiar déficit, pero quizá también en participar en las líneas que producen superávit, que también las hay.

Y por eso yo creo que, a mi juicio, es innecesario; un tanto contradictoria, porque ya el Portavoz del Grupo Socialista lo ha apuntado: en la Ley de Presupuestos hay una partida precisamente para estos fines, con lo que se quita autonomía a la Junta en su gestión, y, es más, se obliga incluso al Parlamento a modificar esta Proposición No de Ley si la Junta tuviese intención, en algún supuesto, de colaborar en la financiación de algunos déficits; con lo cual, yo creo que es un tanto contradictorio.

Creo que la Proposición No de Ley, tal como está planteada, recoge la filosofía de todo esto, es decir, que no se cierren nuevos servicios, nuevas líneas, y que se reabran las que se han cerrado recientemente. No entro a valorar quién tiene que financiar esos déficits, que normalmente deberá a ser el titular de la red, es decir, RENFE, y, por consiguiente, vamos, creo que, que, sin perjuicio de respetar la opinión, lógicamente,

del Grupo proponente de la Enmienda, no le veo mucho sentido. Si al menos hubiese puesto en otros términos, o decir, bueno, que ello no suponga como norma, o con carácter general, la asunción de mayores costes, lo entendería; pero con esta radicalidad creo que está fuera de lugar, que no es conveniente, porque incluso quita autonomía legítima de gestión a la propia Junta, lo cual casi me sorprende en el Grupo que apoya al gobierno. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Buiza. Para consumir un turno de réplica, tiene la palabra el señor Fuentes.

EL SEÑOR FUENTES HERNANDEZ: Voy a ser muy breve, con independencia de que, como dice muy bien un Procurador que está conmigo en esta mesa, para eso estamos aquí los Procuradores. Pues, claro que sí, para eso estamos, y encantados, además, de hablar de temas tan importantes para la región.

Yo quiero tranquilizar al Portavoz del Partido Socialista -no lo necesito, pero para que conste parlamentariamente- que esta Enmienda nuestra no va contra la ley, ni muchísimo menos, porque él tiene en el subconsciente, lo tiene gravemente gravado, y todos lo tenemos padecido, que el destino de esta partida está claramente, claramente destinada a una decisión política de esta Comunidad, no de este Gobierno, de poner siempre esa cifra, que ponga de manifiesto la decisión firme de Castilla y de León, no de este Gobierno, con relación al lamentable cierre de la línea Palazuelo-Astorga. Lamentable cierre que, todavía, cuando circulamos por carretera, vemos cómo los distintos pueblos afectados se sienten traumatizados por esa decisión.

En lo que él se refiere, en la oposición a nuestra Enmienda, de lo que pueda ser contradicción, hombre, menos mal que en su último reflejo parlamentario, que es de gran nivel, lo ha arreglado vistiéndolo que es una decisión sentimental, política, de gran alcance y poco más en este momento, salvo una distracción para gente de muy alto nivel, tanto como el AVE, el haber conexionado este país en tren de alta velocidad, primero Madrid-Sevilla. Es decir, lo lógico es lo que ha dicho él al final: haber empezado conexionando a este país a través de la penetración por Europa, en uno o en otro lugar, pero no como se ha hecho en este momento, por pura vitola política.

Por tanto, en ese aspecto de la estrategia, de acuerdo en lo que puede ser trenes de alta velocidad, pero no desde las estrategias caprichosas, o políticamente rentables que el Gobierno, legítimamente, hace, pero que nosotros claramente no compartimos.

Para el señor Buiza, tranquilidad, que no hay contradicción; hay todo lo contrario. Lo que nosotros con esta Enmienda pretendemos es un alto compromiso político, en el sentido de que, si hace falta después, por razones excepcionales, hay la vía del crédito excepcional para situaciones excepcionales, que es la que al gobierno se le puede plantear si con el reflejo de la Cámara se llega a la conclusión de que hace falta, en un caso concreto, una decisión concreta. Pero lo que quiere este Grupo Político, que ha presionado a su Gobierno y que su Gobierno ha aceptado, es que el Gobierno en esta materia se someta a la decisión plena de la Cámara en lo que son ya nuevos compromisos de financiación compartida en servicios que no son de nuestra responsabilidad. Porque, por esta vía, nos pueden venir todos los días cosas que, incluso muchos leemos todos los días en los más diversos campos, en la nueva estrategia del PSOE, absurda, absurda, últimamente, de cargar la responsabilidad de los déficits sobre las Comunidades Autónomas. En eso se está equivocando frontalmente.

Yo le exigiría... perdón, le pediría al Grupo del Partido Socialista en esta Cámara que traslade a sus estrategias urgentemente esta idea, porque ahí se está equivocando. Los déficits de la Comunidad, los déficits del Estado, perdón, no los están creando las Comunidades Autónomas; es un error de bulto. Y eso sólo los voceros de los grandes medios que utilizan esta terminología de filtración y de presión, lo utilizan como elemento de presión a las Comunidades Autónomas. Y eso es en este momento intolerable como lenguaje. Y, por tanto, nosotros, en esta materia, pedimos a nuestro Gobierno que, si hay que tomar un compromiso que afecte... Estamos hablando de un montón de líneas las que se nos anuncian cerrar, y pueden establecerse compromisos que, necesariamente, tienen que partir por contraprestaciones en unos o en otros campos.

Por eso nuestra Enmienda va, simplemente, a precisar la que presenta el CDS, en orden a que esta Cámara, que es soberana y que refleja los intereses de toda la región, conozca, previamente, en qué momento estamos, cuál es la situación, y, si hace falta, que articule créditos extraordinarios para hacer frente a los compromisos que ulteriormente se puedan comprometer. Pero siempre desde la firmeza y el rigor. Que esta Comunidad no tiene dinero, como se ha visto en el debate de esta mañana, para dedicar a otros aspectos del ferrocarril que son competencia del Estado, porque, en los que son propios, legítimamente, aquí se ataca al Gobierno, legítimamente se dice que hay que arreglar y mejorar muchas cosas, y hay que dotar a las poblaciones, y nosotros no tenemos recursos para ello.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Fuentes.

Para consumir un turno de dúplica, tiene la palabra, en primer lugar, el señor Lorenzo.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Gracias, señor Presidente. No quisiera entresacar de las palabras del señor Portavoz del Grupo Popular que lo que han estado haciendo durante estos años en la Ley de Presupuestos es engañando por Ley al pueblo, engañando por ley al pueblo; es decir, lo poníamos ahí, pero era mentira. Esa es la conclusión que yo creo que todos los aquí presentes hemos sacado.

Lamentable. Y seguro que no es lo que quería decir, y, mucho menos quiero pensar que se ha estado intentando engañar por ley al pueblo.

Por tanto, sigue válido mi razonamiento de que la Enmienda de Adición del Grupo Popular es una Enmienda que va a favor de la Ley de Presupuestos. Sobre una filosofía, y creo que ustedes conocen mi postura y la de mi Grupo: no estamos, por norma, a favor de subvencionar a RENFE ningún servicio. Y lo defendí en mi época de Consejero, y lo seguimos defendiendo el Grupo Parlamentario Socialista en la Oposición. Por una razón muy sencilla: si hay que... si una línea o un servicio tiene que mantenerse porque es necesario para las comunicaciones de Castilla y León, porque no hay alternativa posible y porque la ocupación es la razonable, hay que defenderlo, por se mismo, por sí mismo, sin subvención. Pero como ocurre en alguno de los casos, de los que aparecen en la prensa, dice.... decía el Boletín Oficial del PSOE y tal. Yo no sé. Si es lo que yo pienso que usted ha pensado, me acuerdo de aquella... de aquel dicho de "señor, señor, librame de los amigos, que de los enemigos ya me libro yo".

En alguno de los servicios, que, por lo que aparece, y porque hemos podido constatar, de los que aparecen reflejados en la prensa, la media de viajeros es nueve viajeros/día, nueve viajeros/día. Entonces, es la racionalidad lo que le estamos pidiendo. ¿Usted estaría dispuesto a exigir a cualquier administración, la suya o no la suya, que mantenga un servicio de nueve viajeros/día? ¿O le resulta más rentable poner un taxi, no a los nueve, sino a cada uno de ellos, a cada uno de ellos, a los viajeros? Ese es el tema que tenemos que dilucidar.

Y, por tanto, reitero que tenemos que estar en contra de esta PNL, para no ser incongruentes con la Ley de Presupuestos de esta Comunidad Autónoma, y, desde luego, para no dar que sospechar que se ha intentado engañar a los ciudadanos de Castilla y León por Ley durante tantos años.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias. ¿No desea hacer uso de réplica?

De acuerdo. Para cerrar el debate, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, el señor Procurador proponente.

EL SEÑOR SAN MARTIN RAMOS: Gracias, señor Presidente. Bueno, en primer lugar, agradezco las intervenciones de los Portavoces del resto de Grupos, que están enriqueciendo el debate, pero creo que el que tiene que admitir o no las Enmiendas es el proponente.

Bueno, en primer lugar, me voy a referir solamente a las Enmiendas, porque parece ser que la filosofía de la Proposición No de Ley es compartida, vamos, en líneas generales, no tengo que defenderla otra vez, de la Proposición No de Ley.

Respecto... vamos, a las Enmiendas. Al señor Lorenzo, bueno, en primer lugar, quería felicitarle, porque creo que hoy es su onomástica, y decirle que no he hablado nunca de supresión de líneas, sí de servicios. Y que con eso... Aunque no nos conformamos, porque, por ejemplo, con la línea Palazuelo-Astorga ya empezaron con eso, y después se cerró. Y le voy a poner un ejemplo. En Zamora-Madrid hay servicio, pero como si no lo hubiera, porque no van ni los hijos de los ferroviarios, que ya es decir. ¿Por qué? Porque hay un tren que sale a las tres de la mañana. Entonces ¿para qué uno quiere llegar a Madrid, a las... vamos, a una hora intempestiva...? Entonces con lo que van es con Auto-Res; gracias a Auto-Res es como se desplaza uno a Madrid. Pero existe el servicio, pero es como si no existiera la línea con enlace con Madrid, que creo que es un destino importante.

Y antes de entrar a la Enmienda, también tenía que decir que, ahora ya, con el desapasionamiento ese que dice sobre las líneas cerradas, tengo que mantener que el cierre de la Ruta de la Plata fue un error, fue un error, y creo que era una línea importante, que enlazaba de norte a sur nuestra Comunidad, la atravesaba de norte a sur nuestra Comunidad, y que, en vez de abandonarla, lo que había que haber hecho era modernizarla, ahora ya sin el apasionamiento de entonces.

Bueno, respecto a las Enmiendas, todo el mundo tiene algo de razón y no razón. Me refiero que yo diría a las dos lo mismo; sí, pero no. Claro, quizás por eso estoy en el centro, por eso estoy en el centro. Vamos a ver. La Enmienda Socialista contiene dos puntos, creo. Uno, la eliminación del primer punto, que si el CDS lo ha puesto es porque piensa así, lógicamente, que la política que la RENFE está siguiendo con esta Comunidad es rechazable, aunque le reconozco que no es un elemento, para este Procurador, clave -como menciona el Portavoz Popular-; o sea, que no... Pero, cuando lo hemos puesto ahí, es porque lo pensamos, y creo que hay que mantenerlo. Es más, tampoco es tan grave que el Partido Socialista lo asuma, porque hoy venía oyen-

do en la radio -creo que el señor Portavoz también lo habrá oído- que el Gobernador de Soria y el Delegado del Gobierno en la Comunidad ha criticado las declaraciones de la Presidenta de RENFE.

Lo que yo tenía aquí subrayado de la Enmienda era que me daba miedo... Y después, claro, lógicamente -digamos-, el Portavoz se ha descubierto... no se ha descubierto, sino que va en esa línea. Era ese párrafo de "que sea esencial para su desarrollo económico y social"; porque eso puede ser una trampa: ¿qué línea es esencial y cuál no? Todas tienen autobús, paralelos o semejantes; sin eso, con decir: "Esta no es esencial, ésta no es esencial, ninguna es esencial", las pueden cerrar. Ese es el que me da miedo.

Lo que sí le agradezco, y yo -si es posible, que no lo sé, reglamentariamente- lo asumiría, lógicamente, ese último punto: "así como la implantación de servicios nuevos de marcado interés regional". Eso completaría la propuesta del CDS, y, si fuera posible, se podría añadir, si es posible reglamentariamente, porque va hasta más allá de lo que proponía este Procurador.

Respecto a la Enmienda del Grupo Popular, también me da miedo la redacción, en el sentido de que... "Sin que ello suponga, en ningún caso, la asunción de mayores costes financieros". Vamos a ver, el CDS -ya lo hemos expuesto- está en contra de que la Junta asuma los déficits; pero una cosa son los déficits y otra cosa es cualquier gasto financiero. Y, entonces, yo pienso que, con esta Enmienda, se le cierran las puertas al Consejero en una posible negociación, una negociación que no se tiene por qué negar a negociar.

Supongamos que se reúne con RENFE, le dice: "Bueno, pues, yo invierto 100.000.000 en modernizar esta línea, pero yo no me quiero gastar más millones en arreglar los accesos a una estación, que es terreno propiedad de RENFE". Pues, puede decir el Consejero de Fomento: "Vale, yo te acondiciono este acceso, pero tú me arreglas la línea". Con lo cual, también es un gasto... un coste financiero. El Consejero no puede negociar porque le hemos cerrado el campo.

Por lo tanto, no se puede admitir esa redacción de asunción de mayores costes financieros. Si fuese de los déficits de explotación, el CDS podría estar de acuerdo.

Yo no sé si -el artículo 160 del Reglamento lo deja todo en el aire-, si ahora se puede... solamente se admite o no se admite la Enmienda, o se puede hacer alguna incorporación de lo que han dicho los Grupos. Sí, porque estoy de acuerdo en alguna cosa y en el resto no. Si hay que admitir por completo las Enmiendas, el CDS mantiene su propuesta según estaba, que creo que está clara; que solamente -y es muy sencillo-, solamente dice: la RENFE se está equivocando en Castilla y León, lo está haciendo mal; segundo: Junta

de Castilla y León, haga todas las actuaciones posibles para que no se cierre ningún servicio. Y nada más. Y ahí queda abierto a toda la intervención de la Junta; y también se le puede pedir después responsabilidades, lógicamente, que para eso también está presentada. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor San Martín. Lo que quiero decirle al Procurador proponente es que, si las Enmiendas no están rechazadas totalmente, él sí puede hacer un texto... parcialmente admitir esas Enmiendas; pero lo que sí que tiene que hacer el señor Procurador es fijar el texto definitivo y cómo queda.

Entiende esta Presidencia, si hubiera algún problema, el suspender la Comisión por un espacio de cinco minutos.

(Se suspende la sesión a las trece horas cinco minutos, reanudándose a las trece horas quince minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Se reanuda la sesión. Tiene la palabra el señor San Martín, para fijar el texto definitivo de la Proposición No de Ley.

EL SEÑOR SAN MARTIN RAMOS: Gracias, señor Presidente. Efectivamente, en mi anterior intervención he manifestado que participaba en algo de la

filosofía de cada una de las Enmiendas, pero no del texto íntegro.

Después de estudiar estas Enmiendas, creemos que la Proposición más abierta, y que no impide cualquier negociación, ni cualquier tipo de acuerdo, y que creo que está claro la intención del proponente respecto a la política de RENFE y los deseos de esta Comunidad de mantener los servicios, es mantener el texto original de la propuesta. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor San Martín. Entonces, concluido el debate, vamos a someter a votación la Proposición No de Ley en los términos definitivamente fijados por el señor Procurador proponente.

Vamos a ver. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?

Votos emitidos, diecisiete; votos a favor, dos; votos en contra, nueve; y abstenciones, seis.

En consecuencia, queda aprobada la... queda -perdón- rechazada la Proposición No de Ley presentada por el Procurador don Pedro San Martín Ramos.

Y se levanta la sesión.

(Se levantó la sesión a las trece horas veinte minutos).