



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 1983

I LEGISLATURA

N.º 6

COMISION DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES

Presidente: D. Juan Carlos Elorza Guinea

Sesión celebrada el día 9 de Noviembre de 1983, en Fuensaldaña

— Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transporte, Turismo y Comunicaciones, para informar a la Comisión.

SUMARIO

	Págs.		Págs.
El Señor Presidente abre la Sesión.	220	En turno de réplica, intervienen los Señores Hernández Hernández (Grupo Mixto), Marcos Oteruelo (Grupo Popular) y González Marcos (Grupo Socialista).	260
Intervención del Excmo. Sr. Consejero de Transporte, Turismo y Comunicaciones, informando a la Comisión.	220	Contesta nuevamente el Señor Consejero.	262
Se suspende la Sesión.	245	En turno de preguntas, hacen uso de la palabra los Vocales de la Comisión Señores Sáinz García, Alonso Almodóvar, Olea Losa, Villaverde Cabezudo, Marcos Oteruelo, Cela Martín, Pedrero Alonso y Fernández Merino, contestando el Señor Consejero a las preguntas formuladas.	265
Se reanuda la Sesión a las diecisiete horas.	245	El Señor Presidente abre un turno de preguntas para los Señores Procuradores presentes, no miembros de la Comisión.	273
El Señor Presidente fija el orden de intervenciones.	245		
Intervienen los Portavoces de los Grupos Parlamentarios Señores Hernández Hernández (Grupo Mixto), Marcos Oteruelo (Grupo Popular) y González Marcos (Grupo Socialista).	245		
Contestación del Señor Consejero a los Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	251		

Págs.	Págs.
<p>Intervienen en el turno de preguntas los Procuradores Señores Caballero Montoya y Fuentes Hernández, siendo contestados por el Señor Consejero. 273</p> <p>El Señor Presidente interviene para hacer una aclaración. 277</p> <p>Interviene el Procurador Señor Fuentes Hernández, siendo contestado por el Señor Consejero. 277</p>	<p>El Señor Presidente agradece la presencia del Excmo. Sr. Consejero y de los Señores Procuradores. 277</p> <p>Intervienen los Procuradores Señores Fernández Merino y Villaverde Cabezudo. 278</p> <p>Interviene de nuevo el Señor Consejero. 278</p> <p>El Señor Presidente levanta la Sesión. 278</p>

**COMISION DE TRANSPORTES Y TURISMO
DE NUEVE DE NOVIEMBRE DE MIL
NOVECIENTOS OCHENTA Y TRES**

EL SEÑOR PRESIDENTE (JUAN C. ELORZA GUINEA): Buenos días señores Procuradores, señoras y señores. Vamos a dar comienzo a esta sesión informativa en materia de Transportes, Turismo y Comunicaciones, con el informe elaborado por el señor Consejero que tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (JUAN ANTONIO LORENZO MARTIN): Gracias Señor Presidente. Buenos días señores Procuradores. Yo creo que esta primera intervención ante esta Comisión, que por otra parte ha sido iniciativa del propio Gobierno de la Región, con el ánimo de poder contarles a ustedes en qué situación estamos, cómo está estructurada esta Consejería, qué competencias tenemos, qué comparación de esas competencias podemos hacer con otras Comunidades Autónomas, qué proyectos tenemos a corto plazo, cuáles son nuestros problemas; no sé, con un ánimo claro de que la Comisión sea realmente el elemento no sólo de control de Gobierno sino también un elemento colaborador en las acciones de Gobierno, con el ánimo de que entre todos podamos sacar adelante esta Comunidad que nos toca regir, y que ustedes como Parlamentarios son los absolutos representantes del pueblo.

Yo quiero dividir mi intervención en tres partes. Una primera donde voy a explicar la estructura orgánica de la Consejería, cómo está estructurada esta Consejería y las razones jurídicas y políticas que nos llevaron a configurarla de esta forma.

En una segunda parte, les explicaré las competencias que tenemos en materia de transportes y, centrados muy bien en el marco exacto de estas competencias, haremos una comparación de las competencias de otras Comunidades Autónomas; hablaremos un poco en líneas generales de la situación del sector de transporte en nuestra Región en todas las vertientes, tanto en lo que tenemos

competencia como en lo que no tenemos competencia.

A continuación, les indicaré el plan de actuación a corto plazo fundamentalmente para este período de sesiones de la Consejería.

Y en una tercera parte hablaremos del tema de Turismo, con explicación del borrador del Real Decreto de transferencias que está prácticamente ultimado y esperamos que en breve sea aprobado en Consejo de Ministros; y luego, a continuación, desde una panorámica de la situación que vemos desde la Consejería de Turismo de nuestra Región, haremos un esbozo de cuáles van a ser los proyectos de actuación, alguno de ellos a largo plazo, porque supondrá una evidente inversión de esfuerzos y dinero y otro fundamentalmente lo que pueda durar este período de sesiones.

Entonces sin más y con la venia del Señor Presidente voy a pasar a exponer este tema que quizá, en algunos aspectos pueda ser un tanto aburrido; pero creo que es esencial que la Comisión que tiene que controlar esta Consejería conozca exactamente las competencias y conozca exactamente la situación de la misma.

Empezaré con la estructura y organigrama de la Consejería de Transporte, Turismo y Comunicaciones con explicación de las funciones de sus órganos.

Al afrontar la presente exposición, hemos de partir de una serie de marcos de referencia; uno de ellos será el marco legal configurado por las disposiciones existentes, otro el marco técnico que modela los diferentes principios de racionalización, y en tercer lugar las consideraciones políticas que condicionan la estructura. (Exponemos cada una de ellas separadamente antes de entrar en el estudio de detalles.)

Primera: Marco legal. Aparte de la Constitución y el Estatuto de Autonomía de Castilla y León, hemos de presentar en un plano prioritario la Ley de Gobierno y Administración de Castilla y León número 1/1983 de veintinueve de Julio, cuyo Título tercero regula la figura de los Consejeros y el Título cuarto la Administración de la Comunidad Autónoma.

En especial el artículo segundo establece una estructura orgánica de las Consejerías, que es uniforme para todas, distinguiendo:

a) Secretaría General; b) Direcciones Generales; c) Delegaciones Territoriales.

En el punto segundo de dicho artículo, se añade que la Secretaría General, las Direcciones Generales y las Delegaciones Territoriales, podrán organizarse en Servicios, Secciones y Negociados.

Asimismo, mediante Decreto, podrán crearse en cada Consejería un Gabinete con funciones de apoyo y asesoramiento al Consejero, y cada Consejería determinará las atribuciones específicas de sus órganos en el correspondiente Reglamento Orgánico.

Los artículos siguientes establecen las atribuciones de cada órgano, su posibilidad de delegación y procedimiento de creación y expresión.

Siguiendo el rango normativo, el Decreto 26/1983 de treinta de julio establece la estructura orgánica superior de la Consejería de Transporte, Turismo y Comunicaciones. Dicha disposición desarrolla lo dispuesto en la Ley anterior y crea dos Direcciones Generales, de Transporte y Turismo respectivamente, enunciando la competencia del Secretario General, de cada uno de los Directores Generales, del Gabinete de Consejería y de los Delegados Territoriales.

A partir de aquí el organigrama propuesto desarrollará la estructura orgánica hasta sus últimas consecuencias y será la base del Reglamento Orgánico que se publique en su día.

Segundo: Principios de racionalización. En el desarrollo organigramático, nos atenderemos a los siguientes principios:

A) Uniformidad Orgánica. Tanto la Secretaría General, como las Direcciones Generales y, en su día, las Delegaciones Territoriales, se dividirán en órganos cuyos escalones tienen la misma denominación categórica y nivel de responsabilidad.

B) Jerarquía Piramidal. Es la estructura orgánica que se presenta con arreglo a los principios tradicionales de la Administración, teniendo todos ellos funciones operativas, a excepción del Gabinete del Consejero y del Consejero de Dirección.

C) Distribución funcional. Entre los diferentes modos de división del trabajo y clientela, funciones, etcétera, se sigue el sistema de distribución funcional, porque al unificar el tipo de tareas resulta más operativo.

Tercero: Directrices políticas. Aunque éstas ya vienen desarrolladas, y muchas de ellas no influyen en el organigrama, las anunciamos ya que

éste resulta influenciado de algún modo por el modelo de Administración que tengamos en línea.

A) Administración neutra e instrumental en la cual el grado de nivel político se acaba en los Directores Generales, buscando en los ocupantes del resto de los órganos la comunicación y el nivel profesional exclusivamente. Esto lleva consigo que las pruebas para provisión de puestos de trabajo se realicen en condiciones de máxima publicidad y objetividad y toda una serie de circunstancias y condiciones en el tratamiento de la función pública que ha de recubrir las órdenes.

B) Administración eficaz. Se caracteriza por una consideración gerencial de la función administrativa, una exacta adecuación de medios afines, búsqueda de una mayor productividad de la organización al menor costo posible. Todo esto nos obliga a que el presente estudio, hecho bajo esquemas racionalizadores tenga que ser contrastado en la realidad, y en su día corregido como consecuencia de este contraste; por todo ello ha de tener carácter provisional hasta que el estudio de los flujos de trabajo determine qué órganos han de quedar trabajando a plena producción.

C) Administración desconcentrada. Con el fin de que su clientela específica, que son los ciudadanos, pueda resolver en su día los problemas sin necesidad de acudir a los centros superiores de decisión y con una efectiva economía del tiempo y gasto

Expuesto todo lo anterior, pasamos al organigrama y al desarrollo explícito de las competencias y atribuciones de cada órgano. Posteriormente les entregaremos, si no se la han entregado, una fotocopia del organigrama perfectamente estructurado.

Explicación de las funciones de cada uno de los órganos: Para explicar el organigrama, tenemos que tener en cuenta los dos sentidos que existen en el mismo: el horizontal y el vertical. Desde el punto de vista vertical, la línea de mando recoge los siguientes cargos, cuyas características vamos a exponer: Consejero, Secretario General, Director General, Jefe de Servicio, Jefe de Sección, Jefe de Negociado.

También hay que dividir entre órganos centrales y periféricos, siendo estos últimos las Delegaciones Territoriales, y órganos operativos y asesores, clasificación a la que hemos hecho referencia anteriormente.

Siguiendo con la línea de mando, pasamos a exponer las características de cada uno de sus grados.

Consejero. La descripción de sus atribuciones figura en el artículo 21 de la Ley de Gobierno y Administración de Castilla y León y que es traspunto del artículo 14 de la Ley de Régimen Jurídico

dico de la Administración Civil del Estado. No exponemos el contenido puesto que se trata de una Disposición aprobada por estas Cortes.

Secretario General. Sus atribuciones vienen especificadas en el artículo 30 de la Ley de Gobierno y con mayor amplitud en el artículo cuarto del Decreto 26/1983 de treinta de julio, sobre estructura orgánica de la Consejería de Transporte, Turismo y Comunicaciones, que configura este órgano como segundo Jefe de la Consejería y auna las funciones que en la Administración Civil del Estado se atribuyen al Subsecretario y al Secretario General Técnico.

Existe también la posibilidad de ejercicio de facultades delegadas por parte del Consejero.

Director General. Se define su función en el artículo 31 de la Ley de Gobierno, si bien para los dos Directores Generales de esta Consejería, el artículo quinto del Decreto dispone que el Director General de Transporte tendrá las facultades que le atribuye el artículo 31 en materia de ferrocarriles, transportes terrestres, aeropuertos y helipuertos, ordenación de transporte de mercancías y viajeros, así como la programación de inversiones de infraestructura para el transporte.

En el artículo sexto, se establece que el Director General de Turismo tiene las mismas facultades en materia de promoción y ordenación del turismo, empresas y actividades turísticas.

Jefe de Servicio. Es un Delegado intermedio dentro de nuestra estructura que agrupa un bloque importante y homogéneo de competencias; tiene también las facultades que le pueda delegar el Director General con arreglo a lo dispuesto en el artículo 35.2 de la Ley de Gobierno.

Jefe de Sección. Se trata de un órgano de larga tradición en nuestro Derecho Administrativo. Viene regulado en el artículo 2 de la Ley de Procedimiento Administrativo con importantes facultades en materia de impulso, gestión y constancia administrativa que se especifica en la Orden de treinta y uno de Diciembre de mil novecientos cincuenta y ocho.

Jefe de Negociado. Se define en la Ley de procedimiento como «la unidad administrativa inferior de los distintos departamentos, siendo la Sección la unidad que agrupa a dos o más negociados».

Gabinete. El Gabinete de Consejería viene definido como «órgano de asesoramiento y apoyo al Consejero» en el artículo séptimo del Decreto de Estructura Orgánica.

Delegaciones Territoriales. Son los órganos periféricos de la Consejería con arreglo al artículo octavo del Decreto Orgánico, si bien, hasta tanto no se hayan nombrado los Delegados Territoriales, seguirán ejerciendo las competencias periféricas

los mismos órganos que actualmente las desempeñan.

Distribución horizontal de la competencia.

Se trata de un problema técnico de división de trabajo, y según hemos expuesto anteriormente, se ha seguido el criterio de agrupar en cada órgano las funciones homogéneas.

En la Secretaría General, se han distinguido tres grupos de funciones: las económicas, las jurídicas y los asuntos generales; dando cada una de ellas lugar a un Servicio al que se le ha atribuido el bloque correspondiente.

Dentro del Servicio Económico se configuran dos Secciones, una de ellas denominada Presupuestos y Contabilidad, dedicada a la gestión financiera tanto en el aspecto prospectivo como contable, correspondiéndole la preparación del Anteproyecto de Presupuestos de la Consejería, seguimiento del Presupuesto aprobado, tramitación de expediente de créditos extraordinarios y suplementos de créditos, así como sus transferencias. A la Sección de Gestión Económica corresponde la tramitación de todos los expedientes de índole económica requeridos por el movimiento de fondos patrimoniales y habilitación, liquidaciones y recaudación de tasas y otros ingresos legales. Cada Sección se dividirá en dos Negociados.

El Servicio Jurídico constaría de dos Secciones. La primera de ellas denominada Disposiciones, pues prepararía los Anteproyectos de disposición general de todo tipo que tuvieran su origen en la Consejería y realizaría el estudio crítico de las disposiciones de otras Consejerías o la de Gestorías Generales. Asimismo llevaría la recopilación normativa de disposiciones, instrucciones y circulares de la Consejería asistiendo sobre este particular a las Delegaciones Territoriales. La segunda Sección denominada Recursos e Informes, tiene el cometido jurídico que su nombre indica, preparando las propuestas de resolución de recursos, competencia de la Consejería.

Servicios de Asuntos Generales. Corresponde al Servicio de Asuntos Generales las cuestiones referentes a Régimen de Personal; Registro General de Documentos; Archivo General de la Consejería; Información, Prensa y Documentación; Racionalización, Normalización y Mecanización.

Para el cumplimiento de estas funciones, el Servicio se reestructura en las Secciones del Personal de Régimen Interior.

Dirección General de Transportes. Consta de dos Servicios que tienen el trabajo distribuido funcionalmente.

El primero se denomina Concesiones y Autorizaciones y se refiere a los actos iniciales de la relación administrativa que establecen los transportistas con la Administración y que se subdividen

en una Sección de Viajeros y otra de Mercancías, cada una con dos Negociados.

El segundo Servicio se denomina de Explotación e Inspección y abarca el conocimiento de la incidencia que se produce a lo largo del tiempo que dura la relación administrativa. Se divide en una Sección para cada cosa y la segunda, denominada Inspección, tiene dos Negociados, una de inspección propiamente dicha y otra de sanciones para la tramitación de los expedientes de esta clase que se originen.

Dirección General de Turismo. Consta de dos Servicios.

El primero, de Promoción e Información con dos Secciones, una para cada sustantivo. La Sección de Promoción, tiene tres Negociados que serán de Ediciones, Distribución y Almacén, Prensa y Relaciones externas, cada una con la función que indica su denominación y tendentes todas ellas a la actividad de Fomento del Turismo. La Sección de Información consta de tres Negociados. El primero tiene como misión la creación de un archivo fotográfico y literario sobre temas turísticos de la Región. El segundo se denomina, Oficinas y Centros de Iniciativa y Turismo, con los que mantendrá relaciones. Y el tercer Negociado, atenderá a la infraestructura y oferta turística.

El Servicio de Empresas y Actividades Turísticas constará de tres Secciones: La primera de ellas, de Empresas, atenderá mediante tres Negociados a las agencias de viajes, alojamientos hoteleros y alojamientos no hoteleros. La Sección segunda, cuyo contenido son las actividades turísticas, atenderá también mediante tres Negociados a los técnicos de empresas turísticas, guías de turismo y centros de enseñanza. Existirá finalmente una tercera Sección de inspección con su Negociado de Inspección y Reclamaciones.

Posteriormente, tendrán ustedes este organigrama explicado en su estructura vertical y horizontal y cualquier aclaración que quieran, luego en el turno de ruegos y preguntas estaré encantado de contestarles.

En la segunda parte, vamos a entrar en el tema de transportes que en primer capítulo vamos a hablar de competencias transferidas por el Decreto 2341/82, al detalle en las competencias transferidas y los medios transferidos.

Competencias transferidas en materia de Transportes Terrestres por Real Decreto 2341/82 de 24 de Julio.

Transporte por cable. Uno. Concesión, autorización, explotación e inspección de los servicios de transportes por cable, tanto públicos como privados, que discurran por el territorio de la Comu-

nidad, regulados por la Ley 4/64 de nueve de Abril y disposiciones de desarrollo.

Transporte por ferrocarril. Uno. Establecimiento, organización, explotación e inspección de los ferrocarriles y tranvías regulados por la Ley General de Ferrocarriles, Ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos y disposiciones de desarrollo, cuando discurran íntegramente por Castilla y León y no estén integrados en RENFE. Dos. La Junta de Castilla y León redactará y aprobará los planes de actuación para el establecimiento de nuevos servicios de ferrocarriles, que elevará al Gobierno para su aprobación.

Transporte por carretera. Uno. Concesión, autorización, explotación, inspección y sanción de los servicios de transporte mecánico por carretera regulados por la Ley de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera y de Coordinación de los Transportes Mecánicos Terrestres de veintisiete de Diciembre de mil novecientos cuarenta y siete y disposiciones complementarias, tanto públicos como privados cuando los itinerarios y radios de acción estén íntegramente comprendidos en el ámbito territorial de Castilla y León.

Dos. Por delegación de la Administración del Estado, la Junta de Castilla y León ejercerá las funciones de autorización de servicios públicos discrecionales de viajeros y mercancías cuyo radio de acción sobrepase los límites territoriales de la Comunidad. De la misma forma, por delegación, ejercerá las funciones de inspección y sanción de los servicios de transporte interregionales.

Tres. Corresponde a la Junta de Castilla y León el establecimiento y explotación de las estaciones de vehículos de servicio público de viajeros o mercancías de acuerdo con la programación que establezca el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y para ello, la Junta deberá elaborar el plan de actuación, inversiones y financiación de estaciones y someterlo a la aprobación del Gobierno para la consignación en los Presupuestos Generales del Estado de las correspondientes dotaciones.

Cuatro. Delimitación de competencias, en materia de transportes, con la Administración Municipal.

Cinco. Podrá crear tarjetas de transporte con radio de acción distintos a los actualmente establecidos, siempre que no excedan el ámbito del territorio de Castilla y León.

Competencias que se reserva la Administración del Estado:

Uno. Autorización de establecimientos de Agencias de Transporte, incluidas las radicadas en territorio de Castilla y León.

Dos. Servicios privados cuyo radio de acción exceda del territorio.

Tres. Servicios públicos regulares de viajeros y mercancías cuyo itinerario exceda los límites de la Comunidad.

Cuatro. Todo lo relativo a transportes internacionales, aunque discurren o tengan su origen o destino en territorio de Castilla y León.

De todo esto, vamos a ver el detalle real de cuáles son las competencias transferidas.

Transporte por cable. En la Región existen veintidós instalaciones concedidas en explotación, cuya distribución por categorías y Provincias es la siguiente: En León existe una estación de telesilla y seis de telesquí. En Segovia una de telecabinas, tres de telesilla y once de telesquí. Lo que nos da un total de veintidós instalaciones por cable. Por otra parte existen actualmente, en diferentes fases de tramitación, doce concesiones, todas ellas para telesquíes, algunas de las cuales ya han sido otorgadas y están pendientes de instalación, cuya distribución por Provincias es como sigue: León, seis; Burgos, tres; Palencia, dos, y Segovia, una.

Transporte por Ferrocarril. La competencia sobre la línea de Ferrocarril Bilbao, León y La Robla, explotada por Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha, no es objeto de transferencia ya que setenta y cuatro kilómetros de los trescientos veintiséis, coma seis, que constituyen la longitud total de la línea, discurren por la Provincia de Vizcaya.

Las competencias asumidas en materia de transporte por ferrocarril se limitan a cuatro líneas privadas: Ferrocarril Ponferrada-Villablino. Es propiedad de la empresa Minero-Siderúrgica de Ponferrada, tiene una longitud de ochenta y cuatro kilómetros, en su totalidad en la Provincia de León y es de vía única sin electrificar. Ferrocarril de la Empresa Nacional de Electricidad. Está compuesto por dos ramales con longitud total de seis kilómetros vía única sin electrificar, que abastecen las centrales térmicas de Compostilla.

Ferrocarriles de Cementos Alfa, S. A. Está constituido por seis kilómetros de vía única sin electrificar que conecta con el Ferrocarril de Bilbao a León y La Robla.

Segundo. Transportes por carretera.

a) Líneas regulares de viajeros. Han pasado a ser competencia de la Consejería de Transporte, Turismo y Comunicaciones del orden de doscientas cincuenta líneas regulares de viajeros por discurrir íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma.

b) Servicios discrecionales de viajeros. Son competencia de la Consejería de Transporte, Turismo y Comunicaciones las autorizaciones para servicios discrecionales de viajeros comprendidas íntegramente en el territorio de la Comunidad; es decir, solamente las de ámbito comarcal radicadas en Valladolid (única Provincia cuyas limi-

trofes pertenecen todas a la Comunidad Castellano-Leonesa) y las locales radicadas en Municipios cuya distancia al territorio de otra Comunidad Autónoma sea al menos de cincuenta kilómetros. Quedan, por lo tanto, bajo competencia de la Administración Central las autorizaciones de radio local radicadas en algunos Municipios importantes, tales como Avila, Soria, Segovia, Ponferrada, Miranda de Ebro, Ciudad Rodrigo y Béjar.

No obstante, según prevé el punto Uno, siete del Apartado tres del Anexo I del Real Decreto 2341/82 de veinticuatro de Julio, la Junta de Castilla y León ejercerá las funciones de la Administración del Estado por delegación de ésta, en cuanto a la autorización de servicios públicos discrecionales de transporte de viajeros, mercancías y mixtos de radio de acción nacional o de aquéllos de radio de acción comarcal o local que excedan del ámbito del territorio de la Comunidad Autónoma, reservándose la Administración Central las autorizaciones de servicios privados o complementarios de otras actividades que excedan del ámbito de la Comunidad; es decir, se reserva todos los privados de ámbito nacional y comarcal (excepto Valladolid) y los de ámbito local radicadas en Municipios que disten menos de cincuenta kilómetros del territorio de otra Comunidad Autónoma.

Las cifras resultantes para la distribución de competencias en materia de tarjetas de transporte de viajeros son:

Competencia propia de la Junta de Castilla y León: trece. Competencia de la Administración Central y delegación de funciones en la Junta de Castilla y León: cuatro mil ochocientos noventa y siete. Competencia de la Administración Central sin delegación: veintinueve. Tarjetas para servicio regular o privado de ámbito local, cuya competencia corresponde a una u otra Administración en función del radio de acción del vehículo: mil veintidós.

C) Servicios discrecionales de mercancías. La distribución de competencias en materia de autorizaciones para el transporte discrecional de mercancías se rige por la misma norma que para el transporte de viajeros.

Consecuentemente, la distribución de las tarjetas queda como sigue:

Competencia propia de la Junta de Castilla y León: siete mil trescientos setenta y seis. Competencia de la Administración Central y delegación de funciones en la Junta de Castilla y León: dieciocho mil ciento cincuenta y uno. Competencia de la Administración Central, sin delegación: veintiocho mil ochocientos ochenta y ocho. Tarjetas para servicio regular o privado de ámbito local, cuya competencia corresponde a una u otra Administración en función del radio de acción del vehículo: tres mil trescientos noventa y dos.

Medios Transferidos. Personal. El personal transferido que se detalla en el cuadro adjunto (que me parece que se les ha entregado), asciende a un total de ochenta y siete personas. Son insuficientes los efectivos transferidos en Soria (un Inspector, dos Auxiliares y un Basculero) y en Zamora (un Inspector, dos Auxiliares, un Conductor y dos Basculeros).

De los doce inspectores transferidos, dos han pasado a puestos en los Organos Centrales y dos son vacantes pendientes de cubrir por lo que actualmente sólo son ocho los inspectores en los servicios periféricos de las nueve Provincias.

Para desempeñar una labor eficaz de inspección serían necesarios dos inspectores por Provincia, uno desempeñando funciones de Jefe Provincial para la tramitación de expedientes provinciales y otro ejerciendo funciones de inspección activa en su Provincia. Así serán dieciocho los inspectores necesarios en toda la Región, frente a los diez (incluidas dos vacantes) disponibles en la actualidad.

En la segunda parte de este apartado, vamos a ver la comparación de competencias con otras Comunidades Autónomas, en función de los respectivos Estatutos y de los Decretos de transferencia.

El Estatuto de Autonomía de Castilla y León establece, en el Título II, las competencias de la Comunidad en los siguientes términos:

Artículo 126, competencias exclusivas: Primera.—La Comunidad de Castilla y León tiene competencia exclusiva en las siguientes materias sin perjuicio de lo establecido en el artículo 149 de la Constitución: Ferrocarriles, Carreteras y Caminos cuyo itinerario se desarrolla íntegramente en el Territorio de la Comunidad. Transportes terrestres, por cable y por tubería, en los mismos términos del número anterior. Aeropuertos y helipuertos que no desarrollen actividades comerciales.

En la segunda parte de este artículo dice: En estas materias, y salvo norma legal en contrario, corresponde asumir a la Comunidad la potestad legislativa, reglamentaria, la gestión y la función ejecutiva, incluida la inspección.

En el artículo 29 del Estatuto de Autonomía, habla de otras competencias, en los términos señalados en el apartado segundo de este artículo, en las siguientes materias: Obras públicas y Transportes Terrestres no incluidos en el artículo 26 de este Estatuto. Ordenación del transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino en el ámbito de la Comunidad Autónoma, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve al Estado.

En el apartado dos del artículo 29 se dice que la asunción de las competencias relativas a las

materias enunciadas en el apartado anterior de este artículo, así como aquellas otras que, reguladas en este Estatuto, estén incluidas en el ámbito del artículo 149.1 de la Constitución, se realiza por uno de los procedimientos siguientes:

a) Transcurridos los cinco años previstos en el artículo 148.2 de la Constitución, previo acuerdo de las Cortes de Castilla y León, adoptado por mayoría absoluta y mediante Ley Orgánica aprobada por las Cortes Generales, conforme a lo previsto en el artículo 147.3 de la Constitución.

b) Mediante Leyes Orgánicas de Delegaciones y Transferencias según los procedimientos previstos en el artículo 150.1 y 2 de la Constitución, bien sea a iniciativa de las Cortes de Castilla y León, del Gobierno de la Nación, del Congreso de los Diputados o del Senado.

Tanto en uno como en otro procedimiento, la Ley Orgánica señalará las competencias que pasan a ser ejercidas por la Comunidad Autónoma y los términos en que deben llevarse a cabo.

Del análisis del Estatuto de Autonomía, en concordancia con lo previsto al respecto en la Constitución, y del estudio comparado con otros Estatutos de Autonomía, se deduce lo siguiente:

Primera: La Comunidad de Castilla y León tiene competencia exclusiva en materia de transportes terrestres y por cable cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad (Estatuto de Autonomía 26.1.5.ª y Constitución artículo 148.1.5.ª). Tal competencia exclusiva alcanza a la potestad legislativa y reglamentaria, a la gestión y a la función ejecutiva (Estatuto de Autonomía artículo 26.2.)

Segundo: El Estado tiene competencia exclusiva sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma (Constitución, artículo 149.1.21.)

Tercero: La Comunidad Autónoma podrá asumir competencias en materia de transportes terrestres no incluidos en el artículo 26 del Estatuto de Autonomía, tal y como dispone el artículo 29 del Estatuto.

Teniendo en cuenta que los transportes terrestres incluidos en el Artículo 26 son aquéllos cuyo itinerario se desarrolla íntegramente en el territorio de la Comunidad, por transportes terrestres no incluidos en el Artículo 26 no puede entenderse otro significado que el de transportes terrestres cuyo itinerario sobrepase los límites de la Comunidad Autónoma.

La asunción de tales competencias, en principio exclusivas del Estado, podrá llevarse a cabo mediante Leyes Orgánicas de Delegación o Transferencia, según el Artículo 150.2.

Lo anterior se encuentra también, y solamente,

en los Estatutos de Autonomía de Asturias, Cantabria, Murcia y Canarias.

Cuarto. Asimismo la Comunidad podrá asumir competencias en materia de ordenación del transporte de mercancías y viajeros con origen y destino en el propio territorio (Estatuto de Autonomía Artículo 29.1.9.º).

Dado que los transportes cuyo itinerario se desarrolle íntegramente dentro del propio territorio son competencia exclusiva de la Comunidad, y por lo tanto debe entenderse que lo es la ordenación de los mismos. Las competencias en materia de Ordenación del Transporte, en principio exclusivas del Estado, para que puedan ser asumidas, serán las correspondientes a aquéllas que, discurriendo parcialmente fuera del territorio de la Comunidad, tengan su origen y su destino dentro del propio territorio.

En los Estatutos de Autonomía de Andalucía, Comunidad Valenciana, Aragón, País Vasco, Generalitat de Cataluña, Navarra y Baleares, se reconoce a dichas Comunidades Autónomas la competencia ejecutiva de la legislación del Estado en la materia de este apartado.

Quinto. En materia de aeropuertos y helipuertos, el Estatuto de Autonomía confiere competencia exclusiva únicamente sobre los no comerciales. Los Estatutos de Autonomía del País Vasco, Generalitat de Cataluña, Galicia y Navarra extienden la competencia exclusiva incluso a los comerciales siempre que no sean de interés general. El Estatuto de la Comunidad Valenciana reconoce competencia exclusiva en materia de helipuertos que no sean de interés general, omitiendo lo relativo a aeropuertos.

Segunda Parte. Decretos de Transferencias.

Los Decretos de transferencias a las Comunidades Autónomas del País Valenciano, Junta de Andalucía, Baleares, Principado de Asturias, Extremadura, Murcia y Castilla-La Mancha, presentan el mismo contenido del Decreto de transferencias a la Junta de Castilla y León, detallado en el punto uno.

El Decreto de Transferencias a la Junta de Galicia (que fue del veinticuatro de Julio) reserva a la Administración del Estado, para ser ejercida por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, la facultad de inspección y sanción de los servicios de transportes que sobrepasen el ámbito territorial gallego, bien sea por su itinerario o bien por su radio de acción. Es decir, la Junta de Galicia carece en su territorio de las facultades delegadas en el Decreto 2341/82 que en su apartado B, uno, punto siete confiere a la Junta de Castilla y León para la inspección y sanción de los servicios de transporte interregional en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma.

En el Decreto de transferencias a la Generalitat de Cataluña no se advierten diferencias de fondo con el Decreto de transferencias a la Junta de Castilla y León.

El Real Decreto 1446/81 de transferencias al País Vasco difiere del de transferencias a Castilla y León en los siguientes aspectos:

Respecto al otorgamiento de tarjetas de transportes de competencia exclusiva, reconoce expresamente la capacidad para la fijación de cupos.

Permite el rescate de concesiones de líneas regulares transferidas que tengan menos de veinticinco años de vigencia, y el rescate anticipado de concesiones de estaciones de vehículos de transporte de viajeros o mercancías por carretera. El Decreto de Transferencias a Castilla y León reserva tales facultades al Consejo de Ministros de acuerdo con los Artículos 99 y 142 del Reglamento de Ordenación.

Establece la necesidad de que sea informada previamente (se refiere a la Comunidad Vasca), con carácter preceptivo, toda autorización de transportes especiales, incluidas mercancías peligrosas que, siendo competencia de la Administración del Estado, tengan su origen o destino en el País Vasco.

Reconoce competencias para la fijación y aprobación de las tarifas de transporte de cualquier clase que sean competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Por último, establece la competencia en materia de autorización y ordenación de las Agencias de Transporte cuyo ámbito de operación no exceda del territorio del País Vasco. El Decreto de Transferencias a Castilla y León reserva a la Administración del Estado la autorización de establecimiento de Agencias de Transportes incluso las radicadas en la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

Creo que se les ha entregado una fotocopia en donde se ven, a nivel vertical, las diecisiete Comunidades Autónomas, y luego las facultades exclusivas ejecutivas y asumibles mediante Ley Orgánica de todas las Comunidades y donde de un breve vistazo pueden ustedes comparar la diferencia de competencias, o solicitud de competencias de nuestra Comunidad con el resto de las diecisiete Comunidades Autónomas.

Con ello he querido centrar muy claramente cuáles son las competencias que la Junta de Castilla y León y la Comunidad Autónoma de Castilla y León tiene en materia de transporte, lo cual quizá a muchos de ustedes les haya resultado insuficiente o innecesario en la medida que conocían exactamente las competencias; pero creo que era un deber mío como Consejero, informar a esta Comisión de la competencia exacta y de las posi-

bilidades de asunción de competencias que tiene nuestra Comunidad en materia de transporte.

Siento haber sido quizá excesivamente pesado en el tema; pero no había otra forma de explicarlo, más que hacer comparaciones del Decreto de Transferencia entre nuestra Comunidad y en el resto de las Comunidades.

Quisiera ahora hacer una breve, digo breve porque quizá no sea el momento adecuado, si bien es cierto que me brindo al Presidente de la Comisión, para que cuando lo estime necesario y de común acuerdo, podamos hacer reuniones monográficas para hacer un análisis en profundidad de los distintos modos de transporte tanto en los que tengamos competencia o no tengamos competencia en la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Creo que en estos momentos no podría hacer un estudio muy largo porque quizá nos excediéramos de la hora, pero me brindo para, cuando el Presidente lo considere conveniente, hacer Comisiones informativas monográficas, sobre cualquiera de los modos de transporte que interesen a esta Comisión.

Situación del Sector. Se puede dividir en tres apartados. El primero, el transporte por carretera con una división entre transporte de viajeros y mercancías. Segundo, transporte por ferrocarril. Y tercero, transporte aéreo.

Transporte de viajeros por carretera.

La evolución experimentada por el sector transporte a lo largo de la década de los setenta viene marcada por el espectacular incremento de la motorización privada. En los ocho años comprendidos entre mil novecientos setenta y tres y mil novecientos ochenta y uno el parque de camiones en nuestra Región ha crecido un cincuenta por ciento (de sesenta y tres mil a noventa y cinco mil); el de autobuses un quince por ciento (de dos mil cien a dos mil cuatrocientos) y el de turismos un ciento veinticinco por ciento (de doscientos mil a cuatrocientos cincuenta mil).

Este crecimiento de la motorización privada ha supuesto transferencias importantes de usuarios del autobús de línea regular hacia el vehículo privado con el consiguiente incremento del índice de utilización de la red por carreteras y de los costes energéticos y sociales del transporte, y disminución de los niveles de seguridad.

Consecuentemente, los servicios de transporte regular de viajeros sufren en general una infrautilización del material que repercute desfavorablemente en los resultados de explotación de las empresas. El umbral de rentabilidad viene a resultar de unos cincuenta mil kilómetros al año por término medio, cifra difícilmente alcanzable, salvo en un limitado número de líneas, con elevada frecuencia de expediciones y longitud de itinerario.

Los transportes suburbanos, por la mayor frecuencia de los servicios, y los interurbanos, por la mayor longitud de sus itinerarios, son los que permiten una mejor utilización del material. Por el contrario, los autobuses asignados a líneas regulares que sirven a áreas rurales son los que sufren en mayor medida una escasa utilización ya que suelen concurrir una baja frecuencia y una corta longitud de los recorridos.

La mencionada infrautilización se palía, en alguna medida, con la prestación de servicios discrecionales con reiteración de itinerario (transporte de escolares y de trabajadores).

La recesión de la demanda y los consiguientes resultados negativos de la explotación es la causa de la progresiva descapitalización del sector, que conduce a un envejecimiento progresivo del material y, por lo tanto, a un deterioro continuado de la calidad del servicio.

El deterioro del servicio se manifiesta tanto en aspectos cuantitativos (supresión de servicios, abandono de líneas, reducción de la fiabilidad), como en aspectos cualitativos (niveles de confort y seguridad, accesibilidad, etcétera).

La presencia de los servicios discrecionales, con reiteración de itinerarios como medio de enjugar el déficit de las empresas concesionarias de líneas regulares, es diferente según las circunstancias socioeconómicas de las diferentes Provincias de la Región. Así, las empresas radicadas en Burgos, Salamanca y Valladolid, operan en torno a núcleos de elevada demanda, lo que propicia una más saneada explotación de los servicios regulares y una dedicación marginal a los servicios discrecionales como subsidiarios de la actividad principal. Por el contrario, las empresas que operan en el resto de las Provincias explotan las líneas regulares, como medio para poder prestar los servicios de transporte discrecional con reiteración de itinerario dentro del área de influencia del servicio regular de que son concesionarias. Los resultados económicos desfavorables conducen a que empresas con ámbito de actuación rural, que son las más deficitarias, abandonen la prestación de los servicios. Esta tendencia no parece que vaya a invertirse en los próximos años ya que la motorización privada no ha llegado al techo previsible, por lo que debe mantenerse todavía durante unos años una transferencia importante del autobús hacia el turismo, mientras no se modifiquen las actuales condiciones de oferta.

En los resultados de explotación deficitarios intervienen dos hechos que es necesario destacar:

El crecimiento de los costes no es compensado con el incremento tarifario, a lo que hay que añadir que el sistema de revisión de tarifas (normalmente un incremento igual para todos los servi-

cios) no contempla las circunstancias específicas de los diferentes servicios con rentabilidad variable según el ámbito de actuación.

Las bonificaciones tarifarias que disfrutaban ciertos colectivos (familias numerosas, fuerzas armadas, etcétera) no son compensadas a las empresas, lo que reduce aún más los ingresos de las mismas.

Como indicadores que expresan el deterioro experimentado en los últimos años podemos señalar los siguientes índices de incremento anual a lo largo del período mil novecientos setenta y cinco, ochenta y uno.

Gastos de explotación: veintitrés por ciento.
Ingresos de explotación: dieciocho por ciento.
Índice de precios al consumo: diecisiete coma cinco por ciento.
Precio de vehículos: veinte por ciento.
Demanda en servicios regulares, menos cuatro por ciento.

La actuación administrativa en materia de transporte colectivo por carretera se ha limitado a controlar la actuación de la iniciativa privada para detectar las necesidades de transporte. Como consecuencia de la falta de planificación, la situación que se observa actualmente queda configurada como una malla de itinerarios que dista mucho de ser la solución más adecuada debido a condicionantes impuestos por la normativa vigente desde la Ley de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera (mil novecientos cuarenta y siete). Tales condicionantes imponen prohibiciones de tráfico, duplicidad de servicios, horarios inadecuados, que producen una insatisfacción de la demanda y un encarecimiento de los costes de producción.

Se pueden señalar algunos hechos que significan un incumplimiento de la normativa vigente, destacables por la frecuencia con que se presentan: Inobservancia del ejercicio del derecho de tanteo en líneas discrecionales con reiteración de itinerario. En este aspecto cabe decir que el transporte escolar se contrata directamente por el Ministerio de Educación y las empresas transportistas. Incumplimiento de las obligaciones concesionales, tales como: líneas que no se realizan o se hace de forma distinta a la concedida, modificaciones de horarios o de servicios, utilización de vehículos distintos a los adscritos e incumplimiento de paradas. Prestación de servicios careciendo de tarjeta o de la correspondiente concesión, incumplimiento de las prohibiciones de tráfico en tramos comunes de itinerarios de líneas regulares, inobservancia, por parte de autobuses VD de la prohibición de tomar y dejar viajeros en puntos intermedios del itinerario.

Por otra parte, la normativa vigente no responde en muchos aspectos a la situación actual

del sector, resultando inadecuada en los aspectos siguientes: Tiempo indefinido para las concesiones de servicios regulares de viajeros lo que crea situaciones de monopolio y privilegio. Derecho de tanteo que ocasiona subcontratación de servicios, infrautilización de recursos y conflictos de intereses entre los empresarios de carretera, y entre éstos y el ferrocarril. Rigidez en las condiciones de explotación de líneas regulares y en la adscripción de vehículos a las mismas. Escasa cuantía de las fianzas previas a la concesión en concesión en contraposición con la duración de las concesiones de servicios regulares. Tarifación no basada en los costes de producción de las líneas regulares. Escasa cuantía de las sanciones económicas (máximo de veinticinco mil pesetas) que se pretende corregir con la nueva «Ley sobre actualización y adaptación de los mecanismos dirigidos a lograr el cumplimiento de la legislación reguladora de los transportes mecánicos por carretera». Esta, en su artículo 9, prevé sanciones de cinco mil pesetas, a cincuenta mil pesetas para infracciones leves, hasta doscientas cincuenta mil pesetas las graves y hasta quinientas mil, las más graves.

Por lo que respecta al sector del taxi, ha estado sometido durante los últimos años a fuertes tensiones como consecuencia de las ampliaciones municipales de licencias con la oposición de los autopatronos y el beneplácito de los asalariados aspirantes a la obtención de una licencia.

Analizando la explotación de un vehículo auto-taxi se deduce que los rendimientos no son lo suficientemente atractivos para una explotación por autopatrono, si se tiene en cuenta que se consiguen a base de un trabajo muy prolongado. La explotación por personal asalariado no resulta rentable en absoluto.

La normativa vigente resulta vulnerable con hechos que se suceden con cierta frecuencia, entre otros: Intrusismo por parte de vehículos privados; intrusismo por parte de los taxis de un Municipio que invaden otros Municipios; utilización de vehículos con licencia municipal pero son tarjeta VT que realizan servicios fuera del ámbito municipal; realizar servicios cobrando tarifa por asiento; realizar transporte sanitario con vehículos inadecuados para este tipo de transporte.

Debido a la inexistencia de criterios homogéneos en la concesión de licencias de taxi por parte de las Corporaciones Locales, las decisiones que se adoptan son difícilmente aceptadas por todas las partes interesadas.

Por último, en lo que concierne al transporte sanitario la normativa vigente resulta inadecuada en aspectos tales como el acceso a la profesión, las características y condiciones técnicas de los vehículos, la capacitación del personal, y el sistema

de conciertos con la Seguridad Social en el transporte de enfermos.

Transporte de mercancías. En cuanto al transporte de mercancías, la demanda ha experimentado una contracción como consecuencia de la crisis económica general. Sin embargo esto se ha manifestado sólo en una reducción del índice de crecimiento del parque pero no en una disminución del mismo en valores absolutos.

La enorme competitividad generada internamente por el propio sector procede tanto del fraccionamiento de la oferta como del sobredimensionamiento de la misma a pesar de las medidas contingentadoras.

Una idea de la atomización de la oferta la proporcionan los siguientes índices obtenidos a nivel nacional: el sesenta y tres por ciento de la capacidad de carga está en poder de empresas pequeñas (propietarios de uno a cinco vehículos), con una media de uno coma cuatro vehículos por empresa y siete coma seis toneladas por vehículo. El noventa y siete coma cuatro por ciento de las empresas son pequeñas (de uno a cinco vehículos), el dos coma tres por ciento son medianas (de seis a veinte vehículos) y sólo el cero coma tres por ciento son grandes (más de veinte vehículos).

Las empresas pequeñas presentan un nivel de cualificación insuficiente para aplicar los principios empresariales al ejercicio de su actividad. Esto hace que en períodos de demanda media se llegue a ofrecer el servicio de transporte a precios más bajos que los reglamentarios e incluso al coste marginal cuando se trata de efectuar viajes de retorno.

En épocas de descenso en los volúmenes de carga para contratar, la rebaja en los precios se generaliza, intentando compensar la pérdida de ingresos por servicio con un incremento de la jornada laboral, con el fin de realizar más servicios con el mismo coste de personal.

Como factores que influyen agravando la competitividad en el sector, se pueden señalar: El intrusismo de los vehículos privados que realizan servicios por cuenta ajena con objeto de lograr una amortización del vehículo a más corto plazo; el intrusismo de vehículos sin tarjeta de ningún tipo, originado por razones administrativas y legales; la facilidad real, de hecho, de acceso al mercado; el sistema de contratación de cargas que reduce los ingresos del transportista respecto del precio pagado por el usuario.

La mayor parte de la oferta, constituida por empresas pequeñas, trabaja en régimen de empresa marginal, por lo que no puede aprovechar las economías derivadas de un régimen de explotación tecnificado que permite optimizar el rendi-

miento del personal, de los vehículos y de las instalaciones.

La atomización tanto de la oferta como de la demanda permite que sean las redes comerciales que se dedican a la contratación las que puedan disfrutar de las economías de mercado que proporciona la contratación conjunta de grandes volúmenes de carga asegurando a los transportistas un elevado grado de ocupación y una optimización de los recorridos evitando retornos en vacío.

Dos aspectos influirán negativamente incrementando los costes empresariales en un futuro: La implantación del tacógrafo se traducirá en un aumento de los costes de personal y dietas, al ejercer un control sobre la jornada laboral del conductor. La homologación de la fiscalización general y sobre carburantes de acuerdo con los criterios de la Comunidad Económica Europea se reflejará igualmente en un incremento de los costes empresariales.

Las infracciones administrativas que se detectan, algunas de las cuales ya han sido mencionadas, son: Intrusismo generalizado por parte de los vehículos de transporte privado. Carencia de tarjeta, en algunos casos motivada porque es requisito previo la posesión del vehículo, de forma que, si luego no se obtiene la tarjeta, sólo queda la alternativa de deshacerse del vehículo o actuar sin tarjeta. Incumplimiento de tarifas facturando por debajo del precio reglamentario, sobre todo en la contratación de viajes de retorno. Exceso de carga como recurso para obtener beneficios marginales. Contratación ilegal de las agencias del transporte por incumplimiento de la tarifa o por obligar a transportar cargas superiores a las autorizadas. Existencia de intermediarios que actúan clandestinamente.

Brevemente voy a exponer la situación de transporte por ferrocarril en las dos empresas que actúan en esta Región como son RENFE y FEVE, la Red Nacional de Ferrocarriles de Vía Estrecha.

RENFE cuenta con un total de dos mil ochocientos cincuenta kilómetros de red en la Región Castellano-Leonesa, que corresponden a las siguientes líneas clasificadas según su tipo de red:

Red Básica: Madrid-Venta de Baños-Santander. Venta de Baños-Burgos-Miranda. Palencia-León-Gijón. León-La Coruña.

Red Complementaria: Villalba-Medina del Campo. Madrid-Burgos. Medina del Campo-Santiago de Compostela. Medina del Campo-Salamanca. Salamanca-Fuentes de Oñoro. Avila-Salamanca. Torralba-Soria. Soria-Castejón de Ebro.

Red Secundaria: Quintanilla de la Torre-Barruelo. Astorga-Palazuelo. Valladolid-Ariza. Ciudad Dosante-Calatayud. Toral de los Vados-Villa-

franca del Bierzo. Puente de San Esteban-La Fregeneda.

La Red Básica está electrificada en su totalidad, siendo de vía única los tramos Palencia-Santander, León-Gijón y León-La Coruña, y de vía doble, el resto de la Red Básica.

En cuanto a la capacidad de las diferentes redes, se puede decir que la capacidad de la Red Básica oscila entre un máximo de cuatrocientos treinta y dos circulaciones diarias para el tramo Medina del Campo-Valladolid y un mínimo de cincuenta y nueve circulaciones en el tramo Palencia-Santander.

La capacidad de la red complementaria oscila entre ochenta y cuatro (Segovia-Madrid) y veinte (Soria-Castejón), y la de la red secundaria entre cincuenta y seis (Quintanilla-Barruelo) y catorce (Soria-Calatayud).

Por lo que respecto al grado de ocupación actual de la vía con los métodos de explotación actualmente empleados, arroja los siguientes valores en cuanto a porcentaje total: Red Básica: Máximo, cincuenta y siete coma nueve por ciento, tramo Castejón-Miranda; mínimo, diecinueve coma ocho por ciento, tramo Palencia-León. Red Complementaria: Máximo, cuarenta y siete coma seis por ciento, tramo Torralba-Soria; el mínimo, quince coma cuatro por ciento, tramo Segovia-Medina. Y de la Red Secundaria: Máximo, treinta y cuatro coma tres por ciento, tramo Salamanca-Plasencia; mínimo, catorce coma tres, tramo Quintanilla-Barruelo.

Exite capacidad remanente en todas las líneas de la Red, con una mayor ocupación de la Red Básica especialmente en las salidas de la Meseta (más del cincuenta por ciento en Castejón-Miranda, Miranda-Orduña y León-Busdongo) y un bajo nivel de utilización en la red secundaria (menos del veinte por ciento en Quintanilla-Barruelo, Fuente de San Esteban-La Fregeneda, Burgos-Ciudad Dosante y Coscurita-Ariza).

En cuanto al aprovechamiento de la oferta de viajeros, existe una gran diferencia entre los trenes de largo recorrido y los intrarregionales. En los primeros, los Talgos aprovechan por término medio el cincuenta y tres por ciento de las plazas por kilómetro, y las Unidades Eléctricas, Ter y Expresos aprovechan más del cuarenta por ciento del total de plazas por kilómetro ofertadas. Sin embargo en los servicios intrarregionales el aprovechamiento medio no supera el treinta por ciento.

En cuanto al tráfico de mercancías, prácticamente la totalidad del tráfico corresponde a la modalidad de vagón completo y alcanza niveles mínimos en toda la red de RENFE.

Los resultados de explotación de RENFE se contabilizan por cada zona entre las que se divide

la estructura administrativa de la Compañía. El territorio de la Comunidad Castellano-Leonesa queda integrado dentro de cuatro zonas diferentes: primera Zona, con sede en Madrid, que engloba la mayor parte de las líneas; segunda Zona, que engloba parte de la Provincia de Soria; sexta Zona, con sede en Bilbao, que engloba la Provincia de Burgos; séptima Zona, con sede en León, que engloba las Provincias de León y parte de Palencia y Zamora.

Por no estar disponibles los resultados de explotación separadamente por cada línea, no es posible determinar el déficit por tipos de tráfico o por zonas geográficas.

En cuanto a futuras actuaciones que figuran en los planes de RENFE y que afectan al tráfico ferroviario en nuestra Región, hay que señalar: Nuevo trazado en el eje Madrid-Irún con un nuevo paso de la Sierra de Guadarrama. Variante de Pajares en el eje León-Oviedo. Eje Santander-Mediterráneo con conexión a Burgos y Miranda de Ebro. Supresión de servicios o cierre de líneas en las redes complementaria y secundaria.

Por último en cuanto al Ferrocarril de Bilbao a León y La Robla, de FEVE (Ferrocarril Español de Vía Estrecha), a pesar de la escasa ocupación diaria de esta infraestructura, existe saturación horaria en determinados tramos debido a la escasa capacidad horaria de los mismos junto a una concentración en el tiempo de los servicios. Su aprovechamiento medio es muy bajo ya que únicamente el tramo Guardo-Espinosa de los Monteros supera los cien viajeros/tren.

Brevemente Transporte Aéreo.—El único aeropuerto comercial de la Región es el de Valladolid. En cuanto al tráfico aeroportuario (entradas más salidas), en mil novecientos ochenta y dos se contabilizaron ochocientos setenta cinco aviones, treinta y ocho mil pasajeros y doscientas noventa y dos mil toneladas de mercancías, lo que representa un porcentaje mínimo del volumen de tráfico de pasajeros y mercancías con origen o destino en la Región en todos los modos de transporte.

El tráfico ha experimentado un crecimiento del treinta y cuatro por ciento en el cuatrienio mil novecientos setenta y ocho, ochenta y dos a pesar de lo cual, debido a la escasa magnitud de vuelos no regulares, la disponibilidad de capacidad remanente no plantea problemas que no sean debidos a razones meteorológicas.

Analizando la demanda actual, puede decirse que del total de pasajeros con origen en la Región, el treinta y cuatro por ciento sale con destino Canarias, el veintiocho por ciento con destino Baleares, el dieciocho por ciento con destino Barcelona y el veinte por ciento restante se reparte entre Málaga, Sevilla y Alicante.

Valladolid aporta el treinta y ocho por ciento del total de pasajeros de la región por la proximidad de su aeropuerto, siendo el treinta y dos por ciento con destino a Barcelona, ya que sólo está enlazado mediante línea regular con Barcelona.

Por último, por lo que respecta a los resultados de explotación del aeropuerto, éstos son deficitarios al igual que la mayor parte de los aeropuertos españoles.

PLAN DE ACTUACION. — La mayoría de los proyectos son para este período de sesiones, a corto plazo.

Primero. Finalización del Plan Director de Transportes recogiendo las ideas aportadas en las Jornadas Técnicas de presentación del Plan por los sectores implicados en el mismo.

Segundo. Análisis, desde la perspectiva de nuestra Comunidad regional, de las disposiciones generales de diferente rango en elaboración por el Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones, como son:

Anteproyecto de Ley sobre actualización y adaptación de los mecanismos dirigidos a lograr el cumplimiento de la legislación reguladora de los transportes mecánicos por carretera. Anteproyecto de Real Decreto sobre coordinación de las competencias administrativas en relación con los servicios de transporte público de viajeros en automóviles de turismo. Anteproyecto de Orden Ministerial de desarrollo del Artículo veintidós del Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera, y Anteproyecto de Real Decreto de Regulación del Transporte Sanitario.

Tercero. Establecimiento de la adecuada coordinación en materia de transportes con el resto de las Comunidades Autónomas, en particular con las limítrofes, y con la Administración Central del Estado, en el marco de las Reuniones Periódicas y Directores Generales de Transportes que se vienen celebrando con periodicidad bimestral.

Cuarto. Estudio de la conveniencia de creación de la Autorización de transporte de ámbito regional castellano-leonés para los servicios públicos discrecionales de cualquier clase y para los transportes privados.

Quinto. Impulso de las funciones de inspección del transporte terrestre con el fin de mejorar el control y fiscalización del cumplimiento de la normativa especial reguladora del sector y tratar de evitar la prestación de servicios de carácter clandestino.

Sexto. Coordinación con la Consejería de Obras Públicas con el fin de potenciar las vías de comunicación este-oeste mejorando la infraestructura de carreteras.

Séptimo. Recabar las dotaciones presupuestarias para infraestructura del transporte, procedentes del Fondo de Compensación Interterritorial para ser gestionadas directamente por los Organos de la Consejería.

Octavo. Potenciar la inspección técnica de las instalaciones de transporte por cable, y de las condiciones de su explotación para garantizar en todo momento un buen servicio al usuario en las adecuadas condiciones de seguridad.

Noveno. Impulsar el plan de supresión de pasos a nivel, actuando ante el órgano competente por razón de la titularidad de la infraestructura, RENFE, MOPU, o la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio en el caso de carreteras transferidas a la Junta de Castilla y León.

Décimo. Planificar las actuaciones en materia de construcción de Estaciones de Autobuses con el fin de determinar las prioridades atendiendo a factores tales como volumen de la demanda, mejora de las relaciones de intercambio modal, minimización del Coste Social, etcétera.

Once. Realización en el menor plazo posible, y en todo caso antes de seis meses, de un estudio piloto sobre reestructuración de líneas de débil tráfico en el ámbito de una comarca, con el fin de determinar la malla óptima de itinerarios de servicios regulares, que permitan compatibilizar un nivel satisfactorio de servicios para el usuario con una explotación saneada por parte de las empresas concesionarias del servicio.

Doce. Potenciar el establecimiento de los Centros de Contratación de Cargas, en coordinación con el resto de las Comunidades Autónomas y la Administración del Estado con el fin de establecer la normativa adecuada para regular el funcionamiento de los Centros. Esta función de los Centros, como establecimientos que permiten acercar la oferta a la demanda, facilitará la transparencia del mercado y permitirá optimizar la explotación del parque de vehículos de mercancías.

Trece. Planificar, coordinadamente con el órgano competente en materia de Educación, los servicios de transporte escolar con el fin de determinar los itinerarios que permitan lograr el mejor servicio para los escolares usuarios que sea compatible con una explotación saneada del servicio por parte del transportista. En este sentido se tendrán presente los servicios de transporte escolar al estudiar la reestructuración de las líneas de débil tráfico, con el fin de lograr el óptimo aprovechamiento de la oferta de transporte en la comarca.

Catorce. Realizar campañas que promuevan la utilización de vehículos públicos de transporte en sustitución del automóvil privado, tanto en trayectos interurbanos como urbanos. La promoción

del transporte público urbano se realizará en colaboración con los Ayuntamientos interesados.

Quince. Propiciar la concesión de créditos a tipos preferentes de interés y largo plazo de amortización, con cargo a los fondos de inversión obligatoria de entidades de crédito tanto oficiales como privadas de la Región, con destino a la renovación del parque de vehículos de transporte de viajeros y de mercancías de la Región.

Hasta aquí la segunda parte que es el tema de transporte.

Pasamos a la tercera parte que es el tema de competencia del turismo, en él quiero hacerles un desarrollo y darles a conocer el Decreto que está cerrándose y si alguno de ustedes estuviera interesado, les facilitaré fotocopia del mismo.

El turismo, que se ha ido imponiendo como una realidad incontrovertible, posee hoy una importancia creciente en sus dos diferentes facetas:

Por un lado, potencia zonas deprimidas no industrializadas, fomenta las redes de comunicación, mantiene vivo el patrimonio cultural, revitaliza el comercio, apoya la artesanía, y constituye una industria «blanca» (no contaminante), básica, en muchas zonas de nuestro país. Cuando el turismo tiene como destinatario al visitante extranjero, se transforma en una exportación invisible, pero real, que equilibra la balanza de pagos de la Nación.

Por otro lado, el turismo tiene un componente social de indudable importancia; las vacaciones pagadas, que fueron una reivindicación de la clase trabajadora durante décadas son hoy una conquista evidente e irreversible.

El turismo, como segunda industria del país, que proporciona empleo a un millón de trabajadores, y que ha sido el único sector que no ha sufrido la crisis económica general, no debe ser subestimado por parte de Castilla y León. Es una realidad a la que debe dársele toda la importancia debida, ya que potenciando el turismo, evidenciaremos nuestra riqueza cultural, potenciaremos sectores artesanos deprimidos, y con una ordenación adecuada, canalizaremos parte de esta riqueza hacia el ámbito rural, evitando el despoblamiento y el abandono creciente del campo.

De la forma más breve posible leeré a estas Cortes de Castilla y León el Proyecto de Decreto de Transferencias en materia de Turismo, para posteriormente examinar los objetivos más importantes a afrontar por esta Consejería dentro del Plan de Actuación a corto y largo plazo, siempre dentro de la Legislatura.

Voy a ahorrar a Sus Señorías la primera parte del Decreto, que quizá sea excesivamente técnica, y me voy a ir al anexo primero, donde se hace

referencia a las competencias que se transfieren, las que se hacen compaginadas con la Administración Central y las que se reserva la Administración Central del Estado.

A) Referencias a las normas constitucionales y estatutarias y legales en las que se ampara la transferencia: El Estatuto de Autonomía de Castilla-León, aprobado por Ley Orgánica 4/1983, de veinticinco de febrero, establece en su artículo 26.15 la competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma de Castilla y León en materia de promoción y ordenación del turismo en el ámbito de la Comunidad. La Comunidad Autónoma ejercerá dicha competencia, sin otras limitaciones que las facultades reservadas al Estado en la Constitución.

B) Funciones y servicios del Estatuto que asume la Comunidad Autónoma: La Comunidad Autónoma de Castilla-León en el ámbito de su territorio asume las funciones y servicios de la Administración Central del Estado en materia de turismo, correspondiente a la competencia descrita en el apartado anterior en los términos siguientes:

a) La planificación de la actividad turística en Castilla-León.

b) La ordenación de la industria turística en el ámbito territorial de Castilla-León y de su infraestructura.

c) La ejecución de la legislación del Estado en materia de Agencias de Viajes cuando éstas tengan su sede en Castilla-León y operen fuera de su ámbito territorial. A estos efectos se entiende que una Agencia de Viajes opera fuera del territorio de la Comunidad Autónoma cuando programa, organiza o recibe servicios combinados o viajes «a forfait» para su ofrecimiento y venta al público a través de Agencias o Sucursales no radicadas en Castilla y León.

d) La concesión y revocación, en su caso, del título licencia de las Agencias de Viajes con sede social en Castilla y León, a cuyo efecto establecerá el correspondiente Registro y expedirá las certificaciones de concesión de título-licencia y de constitución de fianzas. Para la apertura de sucursales y dependencias auxiliares en Castilla y León de Agencias de Viajes con sede social fuera del territorio de la Comunidad, se presentarán ante la misma las certificaciones correspondientes de concesión de título licencia y de constitución de fianzas.

e) La regulación, coordinación y fomento de las profesiones turísticas, así como la regulación y administración de la enseñanza para la formación y perfeccionamiento de los profesionales del Turismo, en los términos previstos en el artículo 149.1.30 de la Constitución y en el artículo 29.14 del Estatuto.

f) Declarar zonas de infraestructura insuficiente a aquellas áreas, localidades o términos municipales que por insuficiencia de su infraestructura no permitan un aumento de su capacidad de alojamiento.

g) Conceder las autorizaciones a que se refiere el artículo 2 del Decreto 2982/74, de 9 de agosto, en los territorios declarados de preferente uso turístico y hacer las citadas declaraciones.

h) Autorizar la apertura y cierre de los establecimientos de las empresas turísticas, llevar el registro regional de empresas y actividades turísticas y fijar la clasificación, y, cuando proceda, la reclasificación de los establecimientos de las empresas turísticas, de acuerdo con la normativa vigente.

i) Inspeccionar las empresas y actividades turísticas, vigilando el estado de las instalaciones, las condiciones de prestación de los servicios y el trato dispensado a la clientela turística; vigilar el cumplimiento de cuanto se disponga en materia de precios; sustanciar las reclamaciones que puedan formularse en materia de empresas y actividades turísticas e imponer sanciones a los mismos.

j) Otorgar el título o licencia de agencia de información turística, llevar el registro regional de las mismas, su tutela y la imposición de sanciones.

k) Autorizar, controlar y tutelar las entidades de fomento del turismo, locales y de zona de la Comunidad Autónoma, así como su actividad promocional.

C) Competencias, servicios y funciones que se reserva la Administración del Estado.

En virtud de las normas antes expresadas, seguirán siendo de su competencia y serán ejercidas por el Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones, las siguientes funciones y actividades:

a) Las relaciones internacionales. Sin embargo, la Comunidad Autónoma será informada en la elaboración de los convenios internacionales concernientes al turismo y adoptará las medidas necesarias para la ejecución de los mismos, en lo que afecten a las materias atribuidas a su competencia.

b) La coordinación de la ordenación general de la actividad turística.

c) La legislación en materia de Agencias de Viajes que operen fuera del ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de su sede, conforme a lo dispuesto en el punto B) c), así como la legislación en materia de prestación de servicios turísticos por las mismas en la referida circunstancia.

d) La promoción y comercialización del turismo en el extranjero y las normas y directrices a

las cuales se habrá de sujetar la Comunidad Autónoma de Castilla y León cuando lleve a cabo actividades de promoción turística en el extranjero.

e) Las condiciones de obtención, expedición y homologación de los títulos profesionales del turismo.

f) Requerir la actuación inspectora y de vigilancia de los órganos de la Comunidad Autónoma cuando así se estime conveniente para la buena marcha del turismo, así como requerir la iniciación de actuaciones sancionadoras cuando llegue a su conocimiento la existencia de casos de presunta infracción.

g) Requerir, desde el momento en que se produzca el asiento, cuantos datos sean necesarios para la formación y continuidad del Registro General de Empresas y Actividades Turísticas.

D) Funciones en que han de concurrir la Administración del Estado y la de la Comunidad y forma de cooperación.

Las siguientes funciones se desarrollarán coordinadamente entre el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y la Comunidad Autónoma de Castilla y León, de conformidad con los mecanismos que en cada caso se señalan:

a) En materia de Centros y zonas de interés turístico nacional, establecidos por Ley 197/1983, de 28 de diciembre, corresponde a la Administración Central del Estado la declaración de interés turístico nacional de centros y zonas dentro del ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, así como la determinación de los beneficios para la ejecución de los proyectos de obras y servicios en aquellas materias que son de su Competencia. La Comunidad Autónoma asume las demás funciones y tramitará las propuestas de declaración y determinación de beneficios.

b) Las subvenciones que la Administración Central del Estado puede conceder a instituciones y entidades del ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, así como a empresas radicadas en Castilla y León o a agrupaciones de las mismas, se tramitará a través de la Comunidad Autónoma, cuyo informe, caso de ser negativo, será vinculante.

c) La Comunidad Autónoma en su ámbito territorial, y de acuerdo con la normativa y directrices generales sobre política crediticia turística de la Administración Central del Estado, tramitará las solicitudes de crédito turístico, remitiendo su informe, que será vinculante si es negativo, al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, para su resolución definitiva. La Comunidad Autónoma de Castilla y León participará, además, en la preparación de las convocatorias de los concursos especiales de crédito turístico, pre-

vistos por la normativa vigente, que convocarán los órganos competentes de la Administración Central del Estado.

La Comunidad Autónoma asume también, en materia de crédito turístico, las funciones atribuidas al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones en cuanto al control, vigilancia y tramitación complementaria inherente a la ejecución de cada proyecto de inversión, debiendo elevar las propuestas de resolución que, eventualmente fueren procedentes, al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones para la decisión de dicho Departamento.

La Comunidad Autónoma estará representada en los grupos de trabajo que puedan constituirse para asistir en sus funciones a la Comisión de Crédito Turístico, regulada por Orden de la Presidencia del Gobierno de 25 de octubre de 1979.

d) La Comunidad Autónoma, en el ejercicio de la función de información turística en su ámbito territorial, facilitará también la información correspondiente a la oferta turística del resto de España, a cuyo efecto mantendrá la necesaria coordinación con la Administración Central del Estado, quien podrá asegurar directamente la información turística por las vías y medios que considere más adecuados.

Se transfiere a la Comunidad Autónoma de Castilla y León las Oficinas de Información Turística situadas en Soria, Zamora, Salamanca, Ciudad Rodrigo, Segovia, León, Palencia, Avila, Burgos y Valladolid.

e) La Comunidad Autónoma podrá realizar actividades de promoción del turismo en su ámbito territorial en el extranjero, sujetándose a las normas y directrices que al efecto establezca la Administración Central del Estado, pudiendo recabar para ello la cooperación de las oficinas y representaciones de la Administración del Estado en el extranjero.

f) La Comunidad Autónoma tramitará ante el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones las solicitudes de inscripción en el Registro de Empresas Turísticas Exportadoras y le comunicará las incidencias que se produzcan en las Empresas inscritas en el mencionado Registro. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones comunicará a la Comunidad Autónoma la resolución sobre las solicitudes presentadas.

g) La declaración de Parador o Albergue colaborador de la Red de Establecimientos Turísticos del Estado, que corresponde a la Administración Central del Estado, se tramitará a través de los servicios de la Comunidad Autónoma y ésta cooperará en la vigilancia del cumplimiento de la normativa sobre la materia.

h) Entre los órganos correspondientes de la

Administración Central del Estado y la Comunidad Autónoma de Castilla-León, se establecerán los mecanismos oportunos de información estadística en materia de turismo, sin perjuicio de las competencias reservadas a la Administración Central del Estado.

i) Asimismo, en interés del sector turístico en su conjunto, se establecerán los cauces de información necesarios para la debida cooperación entre ambas Administraciones.

Luego vienen una serie de puntos más en el Anteproyecto del Real Decreto que entiendo que no es de interés en esta Comisión porque se refiere a los bienes, derechos y obligaciones del Estado que se transfieren y las dotaciones presupuestarias que así, en síntesis, les podría decir, aunque los miembros de la Comisión Mixta ya lo conocen, que en la parte de la Administración del Estado de la periferia se transfiere el noventa y tres coma tres por ciento de los funcionarios y medios adscritos, reservándose la Administración Central el resto; y que en los Servicios Centrales de la Secretaría General de Turismo del cincuenta, coma seis por ciento que se transfiere a las Comunidades Autónomas, el uno coma sesenta y cuatro por ciento de ese cincuenta coma seis por ciento corresponde a la Comunidad Autónoma de Castilla y León, traducido tanto a créditos presupuestarios como a nivel de personal.

De cualquier forma, si la Comisión tiene interés, les puedo facilitar la copia exacta de la transferencia de los anexos al Decreto en el que se detallan los créditos presupuestarios: personal y bienes, muebles e inmuebles.

Bueno, una vez leído el Decreto, que, como les he dicho, no está publicado, por lo cual esta Comunidad debe ser la única, creo que es la única que no tiene todavía asumida competencias o no tiene transferidos los bienes y servicios a través de un Real Decreto y que estamos pendientes de su publicación para, una vez se corrijan ciertos errores técnicos que aparecían en los anexos, una vez publicado este Decreto que yo estimo que será en este mes de Noviembre, nuestro plan de actuación sería el siguiente:

Las actuaciones en materia de Turismo deben de proyectarse en dos planos operativos diferentes: Uno, de grandes objetivos generales a medio y largo plazo, que por trascender el límite temporal de la legislatura, serán desarrollados parcialmente a lo largo de ésta.

Dos, su cumplimiento en los distintos períodos de sesiones será establecido anualmente según planes de actuación a corto plazo, contemplando medidas concretas, inmediatas y puntuales, sobre las que podrá establecerse un proceso de seguimiento y análisis de su puesta en marcha, cumplimiento y resultados.

Désde el punto de vista de grandes objetivos generales, que deben de ayudar a conseguir el fin último de un mayor bienestar y desarrollo de nuestra Comunidad, son destacables los siguientes:

Uno. Concienciación de la importancia del turismo como una industria de relevancia primordial, poco sensible a las crisis económicas, e inmersa en una dinámica de desarrollo constante, no solamente a nivel nacional, sino mundial.

El turismo es un fenómeno anunciador de la nueva era del ocio para la que la humanidad se prepara. El hecho irreversible de una mecanización creciente y el dominio de la cibernética como poderoso auxiliar de trabajo, traerá consigo una mayor extensión del tiempo libre, que tendrá su mejor expresión en la movilidad de viajeros por motivos recreativos y vacaciones.

Esta tendencia es un hecho palpable a largo plazo, aunque se vea sujeto a crisis periódicas y localizadas, dependiendo de países y situaciones concretas.

La importancia del turismo para Castilla y León es esencial. Nuestra Comunidad es rica en historia y monumentos; posee, pues, un patrimonio que no es adquirible, sino que es consecuencia de siglos de tradición.

Aparte de esta riqueza monumental, nuestra Comunidad posee también recursos naturales de masas arbóreas, montañas y ríos, aptos para su explotación turística, sin que ello deba suponer deterioro ambiental, sino conservación y potenciación de estas riquezas naturales.

Dos. Elaboración de un plan de política turística global, que contemple la total realidad de nuestro ámbito autonómico y que establezca objetivos y prioridades con una perspectiva de conjunto, poniendo especial dedicación y esfuerzo en las zonas más deprimidas y más necesitadas de apoyo y promoción.

Tres. Estudio y determinación de la imagen turística de Castilla y León. Esta imagen, que supone dar una forma externa a la realidad y riqueza turística de nuestra Comunidad, es necesaria para presentar una oferta turística a la demanda nacional e internacional. El presentar una imagen fragmental o difusa, aunque responda a la realidad, dificulta el reconocimiento y por consiguiente el proceso comercial, sobre todo de cara a un mercado internacional.

Cuatro. Potenciación de la oferta turística en el ámbito rural, trascendental en nuestra Comunidad por razones geográficas, y que sufre un empobrecimiento progresivo debido a factores sociales, culturales, y actualmente incluso climáticos.

Esta potenciación aportará nuevas posibilidades económicas y sociales al ámbito rural, comple-

mentando la economía agrícola, sujeta a ciclos estacionales de producción.

La actividad turística rural puede complementar estos «huecos» temporales no productivos, e incluso ser contemporánea con los productivos, toda vez que no exige una dedicación laboral mayoritaria.

Cinco. Promoción turística de Castilla y León.

Esta actividad de fomento debe efectuarse en varios sectores, que sucintamente serán los siguientes:

a) Fondo informativo, b) Fondo editorial, c) Organismos autonómicos de promoción, d) Actividades especiales.

a) Desde el punto de vista informativo, debe de constituirse, en colaboración con el resto de las Instituciones Públicas y Privadas, un acervo informativo que permita a la Junta de Castilla y León el disponer de los datos turísticos necesarios del ámbito autonómico para la edición de publicaciones propias, para proporcionar a los medios de comunicación social la adecuada información con el objetivo de su difusión mayoritaria, y para atender las peticiones de información de empresas y particulares.

b) Desde el punto de vista de fondo editorial de promoción, hay que constituir un catálogo de publicaciones, folletos, carteles, mapas, etcétera, que atraigan al turista potencial, ya sea en España o en el extranjero, e informe al visitante a su paso o en su lugar de destino de Castilla y León.

Las Oficinas de Información Turística de nuestra Comunidad deben de estar siempre abastecidas de este material, que constituye la base práctica para su actividad.

c) Como Organismos Autonómicos de Fomento, hay que considerar la creación de un gran ente de promoción a nivel autonómico, que reúna bajo una sola dirección los esfuerzos que entidades locales, municipales o provinciales realizan en su ámbito de actuación, de una manera dispersa y que a veces, se traduce incluso en una confusión de esfuerzos de efectos contrapuestos.

También se contempla la creación de una Empresa Regional de Turismo, que promueva el uso turístico de lugares y edificios monumentales, conservando así el patrimonio monumental de la Comunidad.

d) *Actividades especiales.* Aparte de estos tres apartados básicos y estables, deberán ser desarrolladas otras actividades específicas, de tipo más limitado, en el ámbito geográfico o temporal a determinar por cada período de sesiones, de acuerdo con las circunstancias turísticas y las necesidades a cubrir y siempre dentro de las líneas generales del plan turístico general.

Estos cuatro títulos generales los voy a ir desarrollando, y el primero si recuerdan ustedes era la concienciación de la importancia del turismo.

La importancia del turismo en España surge como una evidencia insoslayable al considerar las cifras a que da lugar, y que son tremendamente expresivas:

Su participación en el Producto Nacional Bruto es del nueve coma seis por ciento con tendencia al aumento, al haber sido una de las pocas industrias que han mantenido su nivel habitual de actividad en el período de recesión en que nos encontramos.

Por otra parte, el Turismo, a nivel nacional, mantiene en total de un millón ciento ochenta mil puestos de trabajo, desglosados en seiscientos cincuenta y cinco mil de manera directa y quinientos mil de manera indirecta.

Los ingresos por turismo extranjero, estimados según los últimos datos es la cifra de siete millones, ciento veintiséis mil, cien millones de dólares, suponen una decisiva ayuda a conseguir en lo posible el equilibrio de nuestra balanza comercial, ya que la relación ingresos por turismo-déficit comercial es del sesenta y ocho coma uno por ciento.

Recordemos que antes de las enormes alzas del crudo petrolífero, el turismo prácticamente equilibraba los costes de las importaciones energéticas.

Conviene recordar igualmente que la entrada anual de cuarenta y dos millones, once mil, ciento cuarenta y un turistas y excursionistas extranjeros, supone una muy considerable adquisición de bienes y servicios de consumo instantáneo, así como una «Exportación invisible» de bienes de larga duración bajo la forma de elementos de vestuario, artesanía, libros, discos, recuerdos, etcétera, y que constituyen asimismo una promoción comercial fomentadora de nuevas exportaciones.

Hasta aquí las grandes cifras nacionales de la industria turística. La pregunta que surge inmediatamente es la siguiente: ¿Cuál es el porcentaje de participación de Castilla y León en esta inmensa actividad?

La respuesta también es inmediata y radical: muy pequeña. Por las siguientes razones: se trata de una Región interior, prácticamente sin fronteras de entrada, sin aeropuertos internacionales, de clima continental, sin la necesaria conservación y promoción del patrimonio turístico con el que cuenta.

Su porcentaje en el Turismo internacional, a pesar de la carencia de datos fiables, puede cifrarse en un escaso uno por ciento. Su participación en el turismo nacional, algo más activa, oscila

de un optimista tres por ciento de León a un uno por ciento de Soria, Segovia, Valladolid o Palencia.

La decisión de esta Consejería es clara: fomentar la recepción de turismo nacional y extranjero por todos los medios: habrá que partir de un examen y evaluación de nuestra oferta turística, ordenarla y mejorarla, y promoverla con un esfuerzo constante de mantenimiento de elementos de información y promoción, acciones especiales, etcétera, según el plan de actuación que a continuación, y de la forma más sucinta y concreta posible, voy a exponer ante esta Comisión de las Cortes de Castilla y León.

A) EMPRESAS Y ACTIVIDADES TURISTICAS.

A) Empresas y actividades turísticas. Hay que partir de la base de que el turismo es una actividad abstracta como suma total de servicios, pero que a efectos prácticos se concreta para el turista o visitante consumidor en efectos muy concretos: facilidades de comunicación y acceso, restauración, alojamiento, buen servicio, amabilidad y limpieza, todo ello dentro de una aceptable calidad o relación calidad-precio.

Como vemos, la empresa turística tiene una importancia básica por ser el escalón visible ofertante-consumidor. La actuación de esta Consejería en relación con las empresas turísticas se concretará en los siguientes puntos de actuación:

1) *Ordenación.* Es necesario, ante todo, efectuar una revisión de los efectivos de oferta de las empresas y actividades turísticas, realizar un censo actualizado, y mantenerlo al día. Este censo incluirá toda clase de empresas relacionadas con el sector: Agencias de viajes, hoteles, hostales y pensiones, campings y casas de labranza, cafeterías, bares, etcétera, así como todas las actividades conexas con el turismo: Directores de Empresas, Guías turísticas, correos de turismo, etcétera.

La enorme importancia numérica, dada la extensión territorial de nuestra Comunidad exigirá el uso del ordenador para mantener este censo, activo y sujeto a actualizaciones diarias.

2) *Inspección.* Una vez que se cuente con este censo, deberá comenzarse una labor inspectora, que compruebe la correcta prestación de servicios, la correcta aplicación de tarifas, la existencia de hojas de reclamaciones, la higiene y la corrección en el trato. No conviene olvidar que un consumidor maltratado es un «cliente» que no solamente acorta su estancia y no vuelve jamás, sino que trasmite su malestar y su experiencia negativa a otros visitantes potenciales, que eliminan de raíz la decisión de visitar la zona en cuestión. Es elemental, por tanto, extremar la vigilancia sobre la prestación de los servicios turísticos.

Esto no significa una opresión radical y severa sobre las empresas, sino más bien una cordial reconducción de la línea de prestación de servicios, con la debida concesión de plazos para su mejora y puesta a punto.

3) *Política de subvenciones.* Con objeto de favorecer esta reconversión y mejora de servicios se establecerá una política de subvenciones a fondo perdido que se otorgará con criterios de estricta justicia, potenciando en todo caso, las empresas turísticas radicadas en las zonas más desprovistas de oferta turística de nuestra Comunidad.

4) *Política de crédito.* Con objeto de profundizar en los objetivos de ampliación y mejora de la oferta turística, se establecerá asimismo una política de crédito, a base de subvencionar un diferencial de dos a tres puntos en la concesión de créditos, según un convenio a establecer con las entidades de crédito y ahorro.

5) *Enseñanza profesional.* Los centros de enseñanza que forman profesionales con el título de Técnicos de Empresas y Actividades cumplen una función esencial en la preparación de las personas que estarán al frente de las diversas empresas de turismo. En la actualidad, muchos de ellos no encuentran cauce para su actividad profesional en nuestro ámbito geográfico, o se ven obligados a trasladarse a otros lugares con mayor desarrollo turístico, donde puedan ejercer según su titulación. Esta Consejería tiene el decidido propósito de que todos estos profesionales puedan ejercer su actividad laboral en nuestro ámbito Autónomo.

También estimamos necesario crear, de acuerdo con las asociaciones profesionales del ramo, una escuela regional de hostelería que forme al personal que ejerce funciones básicas en la empresa turística al mejor nivel deseable.

6) *Intrusismo.* El hecho de que las Empresas turísticas proliferen con carácter muchas veces limitado, a nivel familiar, o con carácter únicamente estacional, hace que muchas de ellas se planteen sin las debidas condiciones mínimas y sin los requerimientos legales para su funcionamiento.

Estas empresas actúan en ocasiones de manera irresponsable o abusiva, ya que, al no tener vocación de permanencia, persiguen únicamente grandes márgenes de beneficios de manera inmediata bien a base de ofrecer un servicio deficiente o por medio de un precio abusivo.

Es notorio, asimismo, la actuación como agencias de viajes de muchas asociaciones, centros educativos, etcétera, que organizan viajes, excursiones, sin la debida experiencia ni infraestructura, con resultados, en ocasiones, negativos e incluso peligrosos, al emplear medios de transporte inadecuados o sobresaturados.

Tenemos el decidido propósito de luchar contra todas estas formas de intrusismo por dos poderosas razones: Una, por protección al consumidor, que tiene el derecho de recibir la justa contrapartida a su inversión económica; y otra, porque entendemos que estas formas de competencia ilícita actúan en contra del industrial honesto que desarrolla su actividad de una manera responsable, deteriora grandemente la imagen del sector, y descorazona la búsqueda de la calidad en el trato y en el servicio turístico.

B) *Oferta turística.* Una vez considerada la problemática de las empresas, vamos a examinar el otro pilar básico y elemental de la industria turística: la oferta en sí misma.

La suma del ámbito geográfico y natural, los lagos y masas arbóreas, los monumentos históricos, los conjuntos urbanos, la gastronomía, las fiestas y costumbres, etcétera, constituyen el «producto en bruto» del que se dispone para atraer al visitante y al turista, e incrementar en lo posible su permanencia.

Es esencial, para una correcta política de atracción turística el partir de un conocimiento fiel y exacto de los recursos, para ejercer después su potenciación e incluso contemplar la creación de elementos de atracción turística de «nueva planta».

En este importantísimo renglón, la actuación de esta Consejería va a establecerse según estas líneas básicas:

1) *Ordenación.* Se potenciará el conocimiento y ordenación de los recursos, tanto naturales como monumentales, estimándose que la mejor manera es la informatización, de forma que puedan adoptarse decisiones en tiempo real, al tener en la mano e instantáneamente todos los datos turísticos necesarios.

2) *Señalización.* A nivel práctico, una parte importante de la oferta turística se pierde por falta de una buena señalización, que oriente y dirija al visitante una vez en ruta.

Es elemental el establecer un amplio programa de señalización, normalizada a nivel europeo, en colaboración con las Diputaciones y Ayuntamientos, como directos beneficiarios de la corriente turística generada.

3) *Premios de conservación.* Uno de los atractivos que el visitante estima más es la conservación del entorno natural y monumental. El ámbito urbano, del que procede la mayor parte de la corriente turística, es un medio sin características propias, unificado por las tendencias funcionales de la arquitectura contemporánea. El turista, justamente por provenir de un medio despersonalizado y de condiciones ambientales deterioradas en muchos aspectos, desea encontrarse en un me-

dio ambiente distinto, pero sin merma del confort urbano al que está acostumbrado.

Esta Consejería tiene el propósito de establecer unos premios anuales de conservación y mejora del entorno, tanto en el medio rural como en determinados aspectos del entorno urbano, que fomenten la conservación de la arquitectura popular y del carácter definitivo de nuestra Comunidad.

4) *Limpieza e higiene.* El cambio del entorno del visitante no supone que éste desee rebajar sus niveles de calidad de vida, sino que conscientemente o inconscientemente, desea su elevación, al estar en un momento de disfrute de ocio y tiempo libre.

La demanda básica es un correcta manipulación de alimentos, una extrema higiene en vajilla y locales, una limpieza ambiental que comunique la adecuada sensación de confort.

Hay que tomar conciencia, y hacérselo sentir así a los industriales turísticos, en cualquier categoría en que éstos se hallen, de que la limpieza e higiene constituyen también un elemento de promoción de su industria.

Según encuestas realizadas entre visitantes y turistas extranjeros, el choque cultural más importante, dentro del ámbito de la empresas turísticas, lo constituye la falta aparente de higiene de nuestros bares y cafeterías.

La costumbre española, natural en muchos ambientes, de arrojar al suelo de los establecimientos, papeles, cáscaras, restos de comida, etc., así como el estado poco cuidado de los servicios higiénicos sorprende desagradablemente al turista extranjero, limitando en muchos casos su consumo y su permanencia.

Esta Consejería en colaboración con la de Bienestar Social promoverá campañas de mentalización higiene y limpieza, y establecerá, en colaboración con las autoridades municipales, las normas de higiene y limpieza a mantener en los establecimientos turísticos.

El cumplimiento de estas normas se verá sujeto a inspecciones periódicas, y a la implantación de sanciones, de verse gravemente o reiteradamente transgredidas.

Segundo. *Elaboración de un plan de política turística global.* Hasta ahora, hemos examinado la importancia del turismo, su transcendencia como elemento creador de trabajo y riqueza y los elementos básicos que componen la oferta turística.

Intentemos ahora examinar la otra parte del juego comercial, es decir, la demanda turística. Esta está constituida por una suma de demandas diferenciadas, provenientes de distintos orígenes geográficos, con diferentes niveles económicos, con apetencias turísticas diversas y de variada

incidencia estacional. Por ello, la política turística de nuestra Comunidad deberá ser global, pero contemplando los diferentes sectores cuya demanda se trata de satisfacer.

a) *El estudio y estadística de la demanda,* es pues, necesario para tener un conocimiento lo más profundo y exacto posible de los componentes, su importancia, y su temporalidad.

Para ello, esta Consejería tiene previsto organizar un sistema estadístico que ayude a analizar con datos fiables los flujos turísticos existentes.

Este análisis, que se efectuará durante las diversas épocas del año, una vez elaborado en forma estadística, permitirá la toma de decisiones respaldadas por datos fiables.

La continuidad estadística permitirá contrastar los datos recogidos anual o estacionalmente, y efectuar así una labor de seguimiento de los resultados obtenidos por las diversas acciones promocionales de esta Consejería.

Esta labor de estadística a realizar se complementará con un examen inmediato de la situación y los problemas pendientes, a realizar conjuntamente por las instituciones autonómicas y los profesionales del sector turístico.

Estas Jornadas de estudio entre la Junta de Castilla y León, los profesionales hosteleros, los agentes de viajes, los guías turísticos, etcétera, permitirán un examen sincero de las circunstancias actuales de la industria turística en nuestra Comunidad, y la labor a realizar, a partir de ahora, por las autoridades autonómicas.

Las actuaciones a realizar exigirán, sin duda, toda la cooperación del sector; por ello es preciso, desde el primer momento, requerir su colaboración y establecer puentes de entendimiento y objetivos comunes; esto se conseguirá a través de estas Jornadas, que deberán, asimismo, sentar las bases para un constante intercambio de información y una positiva actitud de trabajo en común.

c) *La creación de líneas de colaboración,* es esencial para alcanzar este entendimiento. Su trazado se efectuará a través de reuniones periódicas, en las cuales se examinará la coyuntura del sector y se determinarán las acciones comunes a implementar para un mejor desarrollo y un sector turístico más progresivo y de mayor potencial de crecimiento.

Una de las acciones que sin duda es de las más necesarias y urgentes, es el establecimiento de un circuito básico regional, que comunique entre sí a los centros turísticos más importantes de nuestra Comunidad.

Este circuito deberá estudiarse y analizarse con gran cuidado antes de su establecimiento práctico, ya que antes de su determinación deberán de tenerse en cuenta factores de comunicación, de

complementación o de contraste turístico, climáticos, estacionales, etcétera.

La implantación de este circuito como paquete turístico con personalidad propia dependerá, en gran parte, de la voluntad de colaboración de los profesionales del sector, especialmente los agentes de viajes. Esta Consejería lo apoyará con todo su interés y los recursos necesarios para su promoción y lanzamiento; pero será imposible el darle vida permanentemente si los profesionales no ponen igualmente su entusiasmo en el intento.

La elaboración de paquetes turísticos regionales es otro importante campo donde debe producirse la colaboración entre la Junta de Castilla y León y los profesionales del sector.

Los gustos vacacionales del español se inclinan estadísticamente en un treinta y nueve por ciento por la playa o lugar del litoral; esto significa, no solamente que el habitante de nuestra Comunidad realiza sus vacaciones fuera de ésta, exportando capital fuera de nuestro ámbito autonómico, sino que para promocionar el flujo turístico tenemos que realizar un esfuerzo «cuesta arriba» para equilibrar esta tendencia centrífuga nacional hacia las costas como destino vacacional.

Esto sólo es posible a través de la creación de paquetes turísticos atractivos, que consigan interesar y atraer al visitante y al turista potencial.

Aquí, otra vez, es decisiva la colaboración del profesional. Este puede determinar, guiado por su experiencia y su práctica, los paquetes que pueden tener viabilidad a largo plazo. Esta Consejería apoyará la creación y puesta en marcha de estos paquetes, de diversa duración (una semana, tres días, fin de semana o incluso un solo día), que atraerán visitantes a nuestra Comunidad, y con ellos, actividad y movimiento comercial.

Lo único preciso en muchos de los casos es imaginación para ampliar el camino trillado y entusiasmo para afrontar los inconvenientes del establecimiento de cualquier nueva iniciativa.

Un medio de transporte público como el ferrocarril tampoco puede estar ajeno al desarrollo turístico de nuestra Comunidad.

Un tren Turístico regional, cuya creación se potenciará en colaboración con los máximos responsables de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, permitirá el crear un circuito turístico por la vía férrea, cuya periodicidad se establecerá de acuerdo con lo que aconsejen los estudios de viabilidad.

La limitación establecida por la Red Férrea tiene la contrapartida de la mayor movilidad del viajero, que no está circunscrito a un asiento o espacio limitado.

g) *Los programas para la tercera edad.* Es

otra iniciativa a tener en cuenta por esta Consejería. A pesar de ser un sector de viajeros limitado en número y posibilidades económicas, su actividad tiene dos ventajas muy a tener en cuenta: se trata de un colectivo cuyo poder adquisitivo se va ampliando paulatinamente por la actualización de sus pensiones, y, por otra parte, sus viajes no están limitados por la estacionalidad; cursos escolares, etcétera, lo que permite que su época de desplazamientos pueda ser la temporada baja, rellenando huecos de baja actividad en las empresas hoteleras.

Esta Consejería incluirá entre los programas que patrocine, los especialmente dirigidos a la tercera edad, tanto por las ventajas anteriormente citadas, como por el deseo de favorecer en lo posible al sector social de nuestros mayores, merecedor de nuestra mejor estima y respeto.

Otro sector de importancia creciente, tanto por su poder adquisitivo como por su posibilidad de movilidad geográfica, es el formado por la juventud en general y la población estudiantil en particular.

Los programas de turismo juvenil serán tenidos muy en cuenta por esta Consejería, favoreciendo los viajes de Fin de Curso, de Paso de Ecuador y todos aquellos que supongan la familiarización de nuestros jóvenes con el patrimonio monumental y cultural de nuestra Comunidad.

Sólo se ama lo que se conoce, y nuestros jóvenes conociendo lo que nuestra Comunidad atesora, podrán transmitir su conocimiento y su cariño a las siguientes generaciones.

Estos programas, que se establecerán de acuerdo con las autoridades académicas, docentes y culturales de nuestra Comunidad, podrán tener tanto objetivos totalmente culturales como de naturaleza y ecología, o meramente recreativos.

En todo caso, se intentará que mantengan su carácter social y formativo de conocimiento y cariño a nuestra tierra como Comunidad Autónoma.

i) *La potenciación de cursos para estudiantes extranjeros* constituirá un objetivo importante de esta Consejería. La permanencia de estudiantes extranjeros en nuestra Comunidad trae consigo grandes beneficios, tanto culturales como económicos. Desde el punto de vista cultural, estos estudiantes aportan el contraste enriquecedor de su cultura con la española, haciendo que ambas se compenetren y se interactiven. Desde el punto de vista económico, el estudiante extranjero viene a ser un turista de larga permanencia, cuya influencia puede ser sensible en ciudades de clara vocación universitaria como es el caso evidente de Salamanca.

Nuestro objetivo es la multiplicación de los cur-

sos y los centros urbanos donde éstos puedan tener lugar. Para ello deberá requerirse la colaboración de las autoridades académicas, y especialmente, conectar con las universidades extranjeras que mantienen programas de enseñanza de lengua y literatura españolas, tanto en Europa como en Norte y Sudamérica.

j) *Los programas de naturaleza, deportivos, y de caza y pesca* tendrán igualmente un espacio en la política turística de nuestra Comunidad.

El creciente interés ecológico y de conservación de la naturaleza, se reflejará en la promoción de estas actividades turísticas por parte de la Consejería.

De acuerdo con las diferentes Federaciones Deportivas, se estudiarán las medidas de ayuda y especialmente, de difusión de la oferta.

Deportes minoritarios, como el montañismo, esquí, piragüismo, etcétera, tendrán también su debida atención. En cuanto a la caza y la pesca, y de acuerdo con las autoridades competentes, se intentará su enriquecimiento y difusión para poder atraer visitantes de otras Comunidades y turistas extranjeros.

Tercero. *Determinación de la imagen turística de Castilla y León.*

Cada uno de los países ofertantes de turismo en el mundo posee una imagen identificadora, dada por sus características geográficas, físicas o de costumbres. Se trata de su tipismo, de su hecho diferencial elevado a símbolo, a «marca», para su identificación dentro del mercado de la oferta.

Dentro de cada país, con respecto a las regiones suele suceder lo mismo. Nadie puede dudar de la imagen, voluntaria o no, que proyecta Andalucía (flamenco, toros, alegría, etcétera) o Galicia (lluvia, melancolía, componentes rurales, horreos llenos de maíz, gastronomía del marisco, pescadores y emigrantes, etcétera).

Como es lógico, parte de los componentes de esta imagen parten de los componentes físicos irrefutables, que forman unidad indisoluble de la Región correspondiente. Pero otros aspectos complementarios son menos substanciales, y pueden ser modificados para obtener una imagen suavizada o potenciada en un aspecto o en otro.

Abordando el caso de nuestra Comunidad, podemos preguntarnos ¿cuál es nuestra imagen? ¿Cuál es la proyección que puede recoger el futuro visitante o turista de Castilla y León?

Posiblemente ésta: monumentos, historia, tradición, dureza climática, severidad de trato, anclaje en el pasado.

No cabe duda de que la importancia del tema

aconseja que debe hacerse un *estudio y determinación de la imagen turística de Castilla-León.*

Tengamos en cuenta que la imagen turística es en gran parte la imagen misma de la Comunidad; es decir que, probablemente, la *única imagen* perceptible de la Comunidad Autónoma será la proyectada por los folletos turísticos de ésta.

Es preciso pues, cuidar al máximo qué es lo que se va a mostrar; cómo queremos presentar ante las otras Comunidades y ante el mundo a Castilla y León; si deseamos mostrar un carácter progresivo o tradicional, si una imagen verde o seca, áspera o cordial. Esta Consejería está estudiando muy cuidadosamente el tema, con objeto de elaborar una imagen que sin faltar a la verdad de la identidad de Castilla y León de monumentalidad, tradición e historia, muestre igualmente el carácter de Comunidad en marcha, con afán de progreso y modernidad.

Una vez establecida esta nueva imagen, se lanzará a la opinión pública a través de una campaña publicitaria de expresión gráfica en prensa y vallas.

Esta campaña cumplirá también el objetivo de ayudar a crear conciencia autonómica en el ciudadano de la Comunidad de Castilla y León.

Cuarto. *Potenciación de la oferta turística en el ámbito rural.*

Nuestra Comunidad es rica en extensión geográfica. Sus casi cien mil kilómetros cuadrados engloban un sinnúmero de núcleos rurales que constituyen una oferta turística sin explotar.

Actualmente se registra un volver hacia lo natural; el viajero huye de la concentración urbana y pone sus ojos en la naturaleza campestre. Este movimiento nos favorece si sabemos explotarlo convenientemente. Por otro lado, potenciando el turismo en zonas rurales conseguiremos tender a igualar el nivel urbano y el rural con ventaja para el habitante de este último ámbito.

La *potenciación de la oferta turística en el ámbito rural* deberá hacerse en dos etapas consiguientes: la primera de ellas será la de *revisión de la oferta*, es decir, censo y estimación de las posibilidades turísticas en este aspecto, épocas de posible uso, etcétera. Las variaciones del turismo en el ámbito rural son las siguientes:

1) *Casas de Labranza.* Estas casas, que fueron creadas en mil novecientos sesenta y nueve en virtud de un acuerdo entre la Dirección General de Empresas y Actividades Turísticas en colaboración con la Dirección General de Extensión Agraria del Ministerio de Agricultura, recibieron préstamos a bajo interés y largo plazo de amortización para la modernización de instalaciones, con el compromiso de dedicar una o más habita-

ciones a su alquiler turístico. El programa ha venido siendo seguido con desigual fortuna, siendo la evolución positiva por parte de algunos beneficiarios y solamente aceptable por otros. Estas Casas de Labranza están recogidas en un Registro y son objeto de una publicación anual que sirve a su promoción.

Esta Consejería procederá a hacer una evaluación de su estado actual y su efectividad como receptoras del turismo.

2) *Los Campings* son la forma más extendida de turismo en el ámbito rural. Tienen el inconveniente de sus limitadas comodidades, por su mismo planteamiento. A pesar de ello, hay una marcada tendencia a mejorar sus instalaciones y proporcionar progresivamente un mejor servicio. Son promovidos mediante una guía y un mapa anual de campings en toda España.

Esta Consejería procederá a su evaluación y al estudio de posibilidades de mejora y ampliación. El plan sectorial de campings de la Secretaría General de Turismo se encuentra en fase de elaboración, y estudia las posibilidades de nuestra Comunidad para implantación de nuevos campings y su viabilidad desde el punto de vista turístico. Esta Consejería promoverá en su política de subvenciones y créditos, la creación de nuevos campings y la mejora de los existentes.

3) *Las zonas de acampada*, como germen de futuros campings, serán objeto asimismo de estudio. Estas zonas, en algún caso solamente temporales, son susceptibles de transformación en campings estables. En estos casos será preciso estimular el interés de las Autoridades Municipales o Locales para su implantación.

Todas estas formas de oferta turística rural adolecen de un mismo defecto: su oferta es dispersa, difícil de concretar y sin un esfuerzo centralizado que permita su promoción desde el punto de vista práctico y operativo. Todas ellas forman en realidad una cadena de oferta de plazas a la que falta un organismo centralizado de gestión.

Esta Consejería pretende implantar este organismo para una más fácil captación del cliente potencial.

La creación de una central de reservas, que exponga y regule la oferta turística rural en todos los aspectos, y que fomente su uso a través de una mejor organización de gestión, es esencial.

La participación de las empresas turísticas rurales será voluntaria, colaborando a partir de su ingreso en la cadena de reservas de los gastos de gestión de dicha central.

Sin duda, el incremento de la cifra anual de ocupación compensará sobradamente el pequeño coste adicional que éste pueda suponer.

Quinto. *Promoción Turística.*

El plan de actuación a corto plazo en relación con la promoción turística debe desarrollarse en los siguientes puntos concretos:

a) *Constitución de un fondo informativo formado por los siguientes elementos:*

Uno. *Una biblioteca de temas Castellano-Leoneses*, que incluya guías, libros, artículos y toda clase de información escrita sobre el ámbito autonómico.

Esta biblioteca estará enfocada a objetivos turísticos, pero desde un amplio catálogo de temas: arte y monumentos, historia, folklore, costumbres, naturaleza, etcétera, aparte de una amplia cartografía del ámbito autonómico, todo ello debidamente ordenado y catalogado de forma que permita un fácil acceso a la información requerida en cada momento.

Esta biblioteca estará a disposición, tanto de los organismos institucionales, como de especialistas y particulares para su consulta.

Dos. *Un archivo fotográfico* que incluya dos secciones diferentes:

Primero. Una de diapositivas en color, bien en formato seis por seis o de paso universal, que estará a disposición de los organismos institucionales para las ediciones que se realicen o para los peticionarios públicos o privados (editoriales, prensa, centros de enseñanza, etcétera), previa duplicación.

Segundo. Otra de fotos en blanco y negro, en formato trece por dieciocho centímetros o dieciocho por veinticuatro, cuyos negativos serán adquiridos por esta Consejería para su libre reproducción.

b) *Constitución de un fondo de publicaciones promocionales*, según un plan editor que incluya folletos, carteles, guías, mapas, planos, etcétera, de una manera establecida de acuerdo con los objetivos turísticos prefijados, y que sirva tanto a las necesidades de las Oficinas de Turismo de la Comunidad como a las restantes de España y a las nacionales en el extranjero.

Editar otro material audiovisual (videos, películas, filmas sonorizadas, etcétera) que colabore a la difusión de la cultura y la riqueza monumental de la Comunidad.

Como publicaciones prioritarias dentro de este plan editor se establecen las siguientes:

Uno. *Folleto de la Comunidad Autónoma de Castilla y León*, que resuma brevemente los antecedentes históricos y la realidad turística actual, incluyendo datos y direcciones de interés debidamente ilustrado con fotos y la correspondiente cartografía.

La edición total de este folleto será de ciento

setenta y cinco mil ejemplares según la siguiente distribución en idiomas: Español, concuenta mil; inglés, cincuenta mil; francés, veinticinco mil; alemán, veinticinco mil; japonés, veinticinco mil.

Dos. *Un mapa turístico de la Comunidad*, que bajo forma de cartel mural, muestre los atractivos monumentales, los medios de comunicaciones y las rutas turísticas, y que incluya asimismo las direcciones y teléfonos de interés, la relación de monumentos, los paradores, campings y lugares de acampada, las posibilidades deportivas, etcétera.

Para mayor difusión, el texto traducible será impreso en cuatro idiomas. La edición a realizar será de treinta mil ejemplares.

Este mapa, que será distribuido en principio a través de las Delegaciones Territoriales y las Oficinas de Turismo en España y en el extranjero, también cumplirá el objetivo de servir de elemento educativo, ya que podrá ser puesto a disposición de los centros de enseñanza que lo requieran, colaborando de esta forma, a la formación de un espíritu de concienciación autonómica en las generaciones jóvenes.

Tres. *Un calendario anual de la Comunidad*, en forma de cartel mural, y que incluya ilustraciones fotográficas de cada una de las nueve Provincias.

Este calendario será distribuido libremente en el ámbito de la Comunidad, para su uso en oficinas públicas dependientes de las distintas Consejerías, en todas las Provincias. La edición a realizar será de diez mil ejemplares.

El calendario de pared es una de las inversiones publicitarias de mayor rendimiento y de más bajo coste. Su larga permanencia y vida activa le hacen el medio publicitario ideal para una imagen prolongada. Por otra parte, el formato mural es el más económico de los varios posibles.

Cuatro. *Un libro de ventas* turístico de la Comunidad. Este proyecto, que precisa de una elaboración compleja, contendrá todos los datos necesarios para uso de agencias de viajes y tour operadores. Aparte de los datos turísticos contendrá igualmente relación de medios de comunicación, tour operadores y agencias de viajes, paradores y hoteles, campings, etcétera. Igualmente datos de interés, datos meteorológicos, información sobre caza y pesca, direcciones de interés en cada Provincia y a nivel autonómico, etcétera.

Este libro de ventas será un auxiliar inestimable para facilitar, a nivel práctico, la promoción de Castilla y León. La edición prevista es de dos mil ejemplares, para uso exclusivamente profesional.

Cinco. *Carteles turísticos provinciales*. Estos

carteles, de tamaño aproximado cien por sesenta y dos centímetros, incluirán una fotografía principal del monumento más relevante de la capital, en la parte superior, ocupando la parte inferior tres fotografías de los monumentos o paisajes más significativos de la Provincia.

Se realizará un cartel por cada una de las Provincias, con una edición prevista de treinta mil ejemplares cada uno, totalizando doscientos setenta mil ejemplares.

Estos carteles se distribuirán a través de las Oficinas de Turismo de la Comunidad Autónoma, de las situadas en otras Autonomías, y especialmente de las Oficinas Nacionales en el extranjero, para promover el conocimiento, y por tanto el interés, del turismo extranjero sobre Castilla y León.

Seis. *Publicación de una Guía de la Comunidad Autónoma*. Esta Guía constituirá una concisa aproximación a la realidad turística de la Provincia. La necesidad de que sea un libro manejable, para el uso del público en general, limita grandemente las posibilidades de capacidad en páginas y texto. No obstante, debe recoger la información turística básica elaborada para el libro de ventas, así como las rutas turísticas del románico, del gótico, de las catedrales, etcétera, que se desarrollan dentro del ámbito autonómico.

La publicación de esta Guía será realizada por un editor privado, con el que se llegará a un acuerdo contractual para la impresión, su posterior distribución, y las sucesivas ediciones que se realicen en el futuro.

Primera edición prevista: cinco mil ejemplares.

Siete. *Publicación de un álbum turístico-cultural*. Esta promoción está orientada concretamente hacia el desarrollo del turismo interior, al mismo tiempo que al fomento del sentimiento de Comunidad Autónoma.

La forma práctica de llevar a cabo esta promoción será a través de un contrato con una editorial privada, a la que le será propuesta la idea y le será facilitado el material informativo necesario para la confección de este álbum.

El álbum deberá ser relleno con cromos a todo color que será vendido en kioscos y librerías, dentro del ámbito autonómico de Castilla y León, y de los entes autonómicos cercanos.

El álbum será legible y completo en sí mismo, aún sin ser relleno, mejorándose simplemente la apariencia externa con la adición de los cromos coleccionables.

Ediciones previstas: diez mil ejemplares (susceptible de ampliación).

Ocho. *Publicación de una tarjeta postal con*

mapa de la Comunidad. Esta tarjeta postal contendrá un mapa autonómico con los datos básicos, tanto geográficos como turísticos, con el doble objetivo promocional y de afirmación popular del espíritu autonómico.

Su amplia distribución, esencial para esta publicación, podría hacerse comercialmente a través de las oficinas de Correos, por acuerdo con los organismos correspondientes, y a través de kioscos y librerías por medio de un distribuidor privado.

La distribución gratuita se hará a través de la Junta de Castilla y León, de las Oficinas de Turismo establecidas en el ámbito autonómico, en el resto de España y en el extranjero.

Edición prevista: veinte mil ejemplares.

Estas son las publicaciones previstas en una primera actuación; son susceptibles de cambio tanto en su número de ejemplares como en sí mismas. A estas ediciones habría que añadir otras menores a establecer dependiendo de las necesidades y según las circunstancias lo aconsejen.

c) *Constitución de organismos autonómicos de promoción turística.*

Este capítulo, cuyo desarrollo es muy ambicioso y complejo, constituye un proyecto a largo plazo y de gran importancia, cuyos resultados serán visibles en un espacio temporal amplio.

Hay dos entes turísticos cuya creación se proyecta dentro de este sector de actividad; ambos son básicos para el desarrollo a largo plazo de la oferta turística: uno de ellos tiene carácter promocional; el segundo, de apertura y mejora de la oferta.

El primero de estos entes, cuya necesidad constituye una urgencia, será el Patronato Regional de Turismo, que aunará, bajo una dirección unificada, los esfuerzos dispersos y los concentrará en los objetivos marcados por el plan de política turística.

Este ente promocional, cuyo presupuesto podría ser financiado institucionalmente (Junta de Castilla y León, Diputaciones Provinciales, Ayuntamientos, etcétera), por entidades de crédito y por el sector turístico privado, será un medio dinámico de actuación, que realizará acciones concretas de potenciación turística en estrecho contacto con esta Consejería y siguiendo las directrices del plan de política turística.

De esta forma se seguirán objetivos lógicos para un desarrollo más armónico, y, al unir presupuestos, podrán acometerse objetivos más ambiciosos con mejores resultados de economía y eficacia.

Dado que se estima este proyecto de capital importancia para el futuro desarrollo del turismo

en el ámbito autonómico, esta Consejería desea solicitar de las Cortes de Castilla y León, y en concreto de esta Comisión, la máxima colaboración en el estudio y elaboración de los estatutos de este patronato, para que su determinación sea el resultado de un esfuerzo solidario y de una colaboración entusiasta, digna de la meta de bien común que se persigue.

Esta Consejería ofrecerá todo el apoyo de datos y medios técnicos que sean precisos para su elaboración.

La segunda institución cuya creación es prioritaria, es la *Empresa Regional de Turismo*, que estudiará y promoverá la creación de nueva oferta turística, coordinando la iniciativa privada, o incluso tomando a su cargo la creación de nuevas empresas en aquellas áreas en que se considere necesario.

Esta Institución tendrá como objetivo último de su actividad el potenciar las zonas menos desarrolladas, y promover, directamente o a través de la incentivación de la iniciativa privada, la adecuación de lugares de interés y edificios monumentales para su preservación y uso turístico, siempre según unos criterios prácticos de política empresarial y función social.

Actividades especiales. Bajo este concepto se desarrollarán una serie de actos de promoción, algunos de gran importancia y trascendencia, a determinar con gran flexibilidad y siempre siguiendo los criterios generales de promoción.

Como índice demostrativo del tipo de actividades a desarrollar, pueden señalarse algunas de las previstas para el actual período de sesiones y para períodos posteriores:

Primero. Participación en Ferias y Exposiciones turísticas nacionales e internacionales, de acuerdo con los objetivos de promoción establecidos. En ocasiones en que se estime conveniente, esta participación se hará conjuntamente con la Secretaría General de Turismo. En otras ocasiones, en que convenga mantener una personalidad definida e independiente, se participará de manera individualizada.

Como muestra de esta actividad, esta Consejería tiene establecida su participación, dentro del próximo período de sesiones, en la Feria Internacional de Turismo a celebrar en Madrid, del treinta y uno de Enero al cinco de Febrero del ochenta y cuatro. Esta manifestación, que es la más importante de las que se celebran en España a lo largo del año, constituye un magnífico escaparate promocional, debido a la asistencia de agentes de viajes y profesionales del turismo, y a la visita masiva del público en general.

Los visitantes, según estadísticas oficiales, fue-

ron en mil novecientos ochenta y tres, un total de doscientos cincuenta y seis mil setecientos quince, de los cuales seis mil doscientos quince pertenecían al ámbito profesional.

El espacio ha sido ya comprometido oficialmente, y los proyectos de decoración han sido requeridos a varias empresas del ramo, para su estudio y presupuesto.

Esta Consejería va a poner su máximo esfuerzo en tener preparado para este acontecimiento turístico, la mayor cantidad de material promocional para su distribución durante la feria.

Asimismo se establecerá un programa de actividades, entrevistas y contactos, que signifiquen el máximo aprovechamiento del esfuerzo y de la inversión económica realizada.

Segundo. *Concurso de artículos periodísticos.* Están siendo elaboradas las bases de un concurso literario nacional sobre la realidad autonómica desde los puntos de vista artístico y monumental, cultural, gastronómico, de costumbres y fiestas populares, etcétera.

Se otorgarán tres premios para los mejores artículos, y será ofrecida igualmente la adquisición de aquellos que se consideren interesantes.

El objetivo último del concurso, aparte de promover el interés de los escritores españoles por los temas de Castilla y León, es obtener una relación de autores de buena calidad literaria a los que pueda encargárseles futuras colaboraciones sobre temas generales o concretos.

Tercero. *Concurso fotográfico.* Están en estudio las bases para un concurso nacional fotográfico de diapositivas sobre Castilla y León.

Se establecerán diversas secciones temáticas y de formato para facilitar la participación a nivel regional y nacional.

El objetivo es poder contar con un plantel de fotógrafos profesionales, con actividad en nuestra Comunidad, y poder constituir a medio plazo el previsto archivo fotográfico de temas turísticos.

El requerir la diapositiva o transparencia como medio de participación, se debe a las ulteriores posibilidades de utilización.

Cuarto. *Exposiciones y audiovisuales fotográficos.* Como posible continuación y consecuencia de este concurso fotográfico nacional se crearán una o varias exposiciones circulantes de fotografías en color. El formato, normalizado a treinta por cuarenta o cincuenta por sesenta centímetros, montado sobre bastidor, permitirá una atractiva visión de los diferentes aspectos turísticos de Castilla y León.

Estas exposiciones podrán circular en circuitos nacionales o internacionales a través de salas de exposiciones de cajas de ahorros, oficinas de turis-

mo, embajadas, etcétera, sin costo alguno para la Comunidad Autónoma.

Se formarán asimismo, audiovisuales de diapositivas en carrusel, sonorizadas por medio de un cassette sincronizado.

Estos audiovisuales serán cedidos para su presentación en centros culturales de las Comunidades cercanas, para promocionar el turismo interior.

Traducidas a diferentes idiomas, estas colecciones servirán para promoción de la Comunidad en el extranjero, por medio de las embajadas y oficinas de turismo.

Se procurará la rotación constante de estos audiovisuales, para mantenerlos siempre en actualidad y promover su utilización.

Estas actividades especiales se complementarán con otras que se encuentran en avanzada fase de estudio: un autobús promocional turístico, la preparación de espectáculos de luz y sonido, un matasellos turístico de la Junta de Castilla y León, participación en revistas especializadas, concurso adhesivos y reclamos publicitarios turísticos, etcétera, todas estas promociones irán poniéndose en práctica oportunamente.

Y ya para finalizar la actividad reglamentaria y normativa, como es previsible, la puesta en marcha de todos estos proyectos va a suponer una actividad legislativa en consonancia.

La convocatoria de permiso de índole diversa (de fotografía, de artículos, de conservación, etcétera) supondrá la elaboración de Ordenes o Decretos que los regulen.

Algunas de las otras actividades previstas, como la muy importante creación del Patronato Regional de Turismo, de la Empresa Regional de Turismo, de la Central de Reservas para el Turismo Rural, etcétera, supondrá igualmente una actividad legislativa reguladora.

Esta Consejería tiene el proyecto de redactar Decretos que contemplen las actividades de las empresas y actividades turísticas en el ámbito de nuestra Comunidad.

Las Disposiciones Turísticas recientemente publicadas a nivel nacional (Decreto de Reglamentación de Establecimientos Hoteleros, y de Hoteles Recomendados por su calidad entre otras) serán desarrollados cuidadosamente por esta Consejería para su adecuación al ámbito autonómico.

No obstante, toda actividad legislativa será debidamente contrastada previamente a su formulación con la de otras Comunidades Autónomas, en la búsqueda de la mejor forma legal y el más alto interés de nuestra Comunidad. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias, señor Consejero, por su intervención. Queda interrumpida la sesión hasta que se reanude después del almuerzo. Ruego a los señores Portavoces de los Grupos, que se acerquen a la Mesa para decidir a qué hora continuamos la reunión esta tarde.

La sesión se reanudará a las cinco de la tarde. Gracias.

(Se reanuda la Sesión a las diecisiete horas.)

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Vamos a dar comienzo a esta segunda parte de la sesión informativa de la Comisión de Transporte, Turismo y Comunicaciones, con la asistencia de un grupo de Miembros del Parlamento Australiano a los que, en nombre de todos aquí presentes, quiero darles la bienvenida.

Excelentísimo señor Embajador de Australia en España, Ilustrísimo Señor Vicepresidente del Parlamento Australiano, Ilustrísimos señores Parlamentarios Australianos, miembros de las Cortes Generales, buenas tardes.

Es para todos nosotros un honor recibir a todos ustedes en el transcurso de una sesión de trabajo de una de las Comisiones de estas Cortes de Castilla y León, en esta Castilla tan cargado de acontecimientos de nuestra Historia pasada, teniendo la provisionalidad, es de momento, la sede de nuestras Cortes.

Precisamente, conscientes de nuestro pasado histórico, las nuevas Cortes de Castilla y León estamos afrontando, con el entusiasmo de todos, un presente mejor y un futuro lleno de esperanza, basado en nuestro propio esfuerzo y en la solidaridad del resto de las Comunidades Autónomas que constituyen la Nación Española.

Por ello, creo que nuestro mejor homenaje, la muestra más clara de nuestra continuación, es precisamente el que prosigamos con nuestro trabajo. Muchas gracias. (Aplausos.)

El Señor Portavoz del Grupo Mixto tiene la palabra.

EL PORTAVOZ DEL GRUPO MIXTO (SEÑOR HERNANDEZ HERNANDEZ): Señor Presidente, señor Consejero, señores Procuradores. En primer lugar, tengo que decir al señor Consejero, lo que ya va siendo habitual en estas reuniones informativas, y es que el corto tiempo que existe entre cuando se ha terminado de hacer la lectura por parte de los miembros de la Junta del informe y cuando nosotros tenemos que intervenir como portavoces, no nos permite hacer realmente una valoración detallada de este informe y más bien simplemente nos permite hacer unas consideraciones muy en plan genérico algunas y otras excesi-

vamente puntuales en todo caso. Espero tener este texto de su intervención, y espero también ese borrador del Decreto de Transferencias en materia de Turismo del que nos habló en su intervención.

No tengo en principio nada que objetar al organigrama que nos ha expuesto el Señor Consejero; organigrama que, a primera vista, me parece que se ajusta a lo que viene siendo la pauta de la Junta, y está dentro de lo que se recogía en esa Ley que se aprobó de funcionamiento del ejecutivo.

Entrando ya en los temas de su exposición, en el área de transportes, concretamente refiriéndome a ferrocarriles, comprendo desde luego que las posibilidades, a tenor de lo que se nos ha informado y de lo que ya sabíamos, son ciertamente escasos por las limitaciones que las competencias establecen. Me consuela oír que somos similares o que estamos ante una situación similar a Estatutos, como puede ser el catalán, aunque, desde luego, es de todos sabido el dicho de que «mal de muchos», etcétera.

No obstante, en primer lugar, yo tengo una pregunta que será si existe realmente competencia sobre las estaciones de ferrocarril ubicadas dentro de nuestra Comunidad, en concreto, si existen posibilidades de actuación o por lo menos de sugerencia o de informes, mayor o menormente vinculantes a la Administración Central, en concreto sobre el tema de los Servicios Complementarios, repito de estas estaciones, los aseos, las cafeterías, los restaurantes, los despachos de prensa, etcétera, porque no cabe duda de que estos son la primera imagen que recibe el viajero; son pues una pieza fundamental en esa información o en esa imagen turística de la que usted nos hablaba antes y son desde luego un derecho del usuario. En este momento la imagen, desde luego, es muy mala; los servicios son inadecuados y son también insuficientes. En este sentido, yo repito mi cuestión al Consejero, ¿hay posibilidades de actuación sobre este tema?, ¿hay posibilidades de actuación sobre las condiciones higiénicas, sobre el equipamiento de cafeterías, sobre la decoración, sobre el precio, sobre los horarios de prestación de servicios? Es curioso que muchas veces desde luego la estación no está cerrada por la noche, sigue funcionando y quizá por la noche sería el momento en que el usuario o el turista más necesita esos servicios; y es curioso, pero a partir de las ocho o las nueve de la noche o las diez en muchas estaciones, yo diría que en casi todas de nuestra geografía de la Comunidad, nos encontramos con que no existe el servicio.

La política de transportes de ferrocarril, que usted nos ha adelantado, por los datos que nos ha

dado parece que está fundamentada en el tema económico, en el rendimiento económico, y, en este sentido, yo le haría otra pregunta, y es: ¿se ha pensado en prestar servicios a zonas que son deprimidas, o que son alejadas de los centros de decisión económica, cultural o social de nuestra Región?; aunque no sean realmente rentables económicamente, ¿se prevé iniciativas de cara a nuevas líneas en estas redes primarias y secundarias? En concreto, y no quiero caer en provincialismos, estoy pensando en el Valle del Tiétar, en esa Región que yo otro día en otra Comisión, concretamente en la de Industria, hablaba de ella y hablaba de ella como una Región que necesita especialmente sobre todo en el tema de obras públicas, en este tema de transporte necesita, diría yo, un trato especial, por cuanto su situación geográfica puede hacer que esa Región no acabe de vincularse, como debe de estar vinculada, a nuestra Comunidad Autónoma.

Y bueno, estaba preguntándole sobre posibilidades de apertura. Y ahora le quiero también preguntar sobre posibilidades de cierre. Hemos oído hablar en ese plan de reestructuración (no sé bien el nombre, o no lo recuerdo en este momento), pero hemos oído hablar de posibilidades de cierre de algunas líneas dentro de nuestra Región, sobre todo ateniéndose a esos criterios que parece que están también vigentes en la Administración Central, de rentabilidad económica, me estoy refiriendo al ferrocarril Avila-Salamanca o al ferrocarril de Ariza; y yo quiero preguntar al Señor Consejero qué información nos puede dar acerca de esta situación.

En el tema de carreteras o transporte por carretera, yo estoy de acuerdo en que esa coordinación de que nos hablaba antes el Señor Consejero con el Ministerio y con la Consejería de Obras Públicas, es absolutamente fundamental.

Desde luego la penosa situación de nuestra red, la gran peligrosidad, lo difícil de su utilización en determinadas circunstancias, sobre todo teniendo en cuenta las condiciones climáticas de nuestra Región, hace que esa base por la que discurre el transporte comience a ser el primer gran problema de ese transporte; por tanto, yo, por mi parte instaría al señor Consejero a esas conversaciones y, por otra parte, le preguntaría en qué situación están.

Y vuelvo desde luego, en este punto, a recordar y también diciendo que no se trata en absoluto de provincialismos sino que se trata de una realidad auténtica del Valle del Tiétar.

Desde luego, hay un aspecto fundamental en el transporte por carretera a mi modo de ver, que es la seguridad del usuario; y, en este sentido, yo le preguntaría: aparte de este tema de las

carreteras en mal estado, ¿qué criterios existen en cuanto a la revisión de vehículos?, ¿dónde?, ¿cómo?, y en cuanto a la revisión de los permisos de conducir de las personas que son responsables de la conducción de estos vehículos.

En tercer lugar, le preguntaría si existe algo previsto, aunque quizá no sea de la competencia de esta Consejería, pero yo tengo en cuenta que el Señor Consejero es un miembro de la Junta, respecto a las sanciones por exceso de velocidad o por conducción inadecuada; y si en este sentido hay alguna conversación con los miembros de la Guardia Civil de Castilla-León. Ha dicho el Señor Consejero que antes de seis meses habría una reestructuración de líneas en la zona rural; yo le preguntaría sobre este tema, si nos puede adelantar criterios acerca de esta reestructuración o en definitiva algún programa o algunas líneas generales o algunas líneas maestras por las cuales se va a hacer esta reestructuración.

Le preguntaría también, volviendo un poco a lo que hablábamos antes del ferrocarril, de su rentabilidad, ¿se ha pensado en la posibilidad de crear transportes públicos con iniciativa pública allí donde la iniciativa privada no llegue?, o lo que a mí se me ocurre como una posibilidad, el negociar las concesiones de la Consejería a líneas privadas, exigiendo que se cubran ciertas líneas no rentables a la hora de plantear la posibilidad de esas concesiones y estoy pensando en esas zonas deprimidas más alejadas, en pueblos de nuestra Región que muchas veces carecen, por completo, de medios de transporte privado, es absolutamente imposible puesto que los ciudadanos de esas zonas concretas tienen absoluta imposibilidad de adquisición de ese medio privado.

Yo le preguntaría si hay algo previsto en cuanto ayuda a transportes de mercancías, a transportes de productos procedentes de cooperativa; me estoy refiriendo más concretamente a las cooperativas rurales y a la posibilidad, pregunto yo, de que exista ayuda al transporte de las mercancías que produce.

El tiempo es cortísimo. Estoy mirando el reloj y veo que se pasa el tiempo y querría preguntarle, en concreto, sobre el transporte sanitario también, que es un tema que me preocupa especialmente, igual que el transporte escolar.

En cuanto al transporte sanitario, yo le querría hacer algunas preguntas, o más que unas preguntas, una pregunta global que sería si existe algo, si se ha hecho, se ha colaborado, con la Consejería de Bienestar Social en el tema de la regulación de la calidad; aunque usted se ha referido antes a ello, pero lo ha hecho de una forma global, no ha entrado puntualmente en el tema en la regulación de la calidad, de la profesionalidad de las perso-

nas que llevan estos transportes, de los itinerarios; yo creo que sería conveniente que hubiese una red estudiada de itinerarios, en colaboración con la Consejería de Bienestar Social, por las cuales tendría que ir una ambulancia desde una zona de evacuación al hospital, o al centro donde se evacua y en la zonificación las zonas donde se coloca, donde está la base de la ambulancia; en concreto volviendo otra vez al tema provincial, en nuestra Provincia, en Avila, en este momento existen problemas gravísimos porque los concesionarios privados de las ambulancias tienen unas determinadas zonas que parece ser está siendo difícil el regular dónde tienen que ubicarse.

Tema de turismo, que me queda muy poquito tiempo; en primer lugar, de lo que le decía antes de aceptar ese ofrecimiento del borrador, estoy de acuerdo con usted en lo del turismo como industria blanca, si bien muy brevemente decirle que, en concreto, esa industria blanca no lo está siendo tanto en algunas ciudades castellano-leonesas, en que se produce, simplemente, el paso de los turistas, que fotografían pero no se quedan; no tienen parada y fonda, quizá porque no existía una buena estructuración de los servicios que esas ciudades pueden prestar.

En cuanto a la promoción y la información de que usted nos hablaba, yo le preguntaría en concreto, por las Oficinas de Turismo: ¿se va a actuar sobre estas Oficinas de Turismo de una forma seria?; porque yo me he encontrado en casos curiosísimos, como por ejemplo el que en una Oficina de Turismo de una capital castellano-leonesa no me sepan informar acerca de dónde puedo encontrar algún sitio donde me vendan una Bandera de Castilla y León; no hace mucho tiempo en otra oficina de otra capital castellano-leonesa no tenían ningún programa, ningún folleto concretamente de Salamanca que estaba pidiendo, y sí tenían varios de Granada, de Mallorca, etcétera.

Le vuelvo en cuanto a las Oficinas, yo le preguntaría si existe la posibilidad de que en estas Oficinas existiera, igual que existe en los centros privados, un libro de reclamaciones y sugerencias para las personas, para los turistas o para los viajeros que por ellas pasan. De acuerdo con la realización del censo de que usted nos hablaba; y, en cuanto a la imagen, le pediría que me explicase un poco si existen iniciativas de cara a fomentar seriamente el turismo interregional. Me estoy refiriendo convenios, diría yo, con Educación y Ciencia o con la tercera edad, de cara a que esas excursiones de fin de curso y demás, en vez de ser tan clásicas a Ibiza y a esos sitios ya muy conocidos, fuesen, pues, al Valle del Tiétar otra vez, a las Batuecas, o fuesen a Burgos simplemente, o a cualquier ciudad o lugar de los castellanos-leoneses que existen.

Yo no quiero ya, pues me he pasado del tiempo y le iba a preguntar sobre la música autóctona, le iba a preguntar de cara también a esa imagen de Castilla y León, ¿qué pasa con el himno de Castilla y León?; no es un tema de su Consejería, pero sí de la Junta de la que usted forma parte.

Y bueno, le pediría que nos adelantase algo de ese circuito básico regional y de ese tren turístico del que nos hablaba.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias señor portavoz del Grupo Mixto. Entonces, sí, es el señor Consejero el que va a contestar ahora a las preguntas.

EL SEÑOR CONSEJERO (SEÑOR LORENZO MARTIN): Si no le importa, es que necesito contestar globalmente aunque matice después.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): De acuerdo. El señor portavoz del Grupo Popular tiene la palabra.

EL SEÑOR PORTAVOZ DEL GRUPO POPULAR (SEÑOR MARCOS OTERUELO): Señor Consejero, señor Presidente, queridos compañeros.

En primer lugar quiero agradecer al señor Consejero el haberse tomado en serio la presentación de su programa para esta mañana y, en fin, otra cosa sería ya la calificación final que se verá un poco después de todas las intervenciones. Y, no sabemos, no estoy yo en este momento en condiciones de asegurarle que le demos el aprobado, el notable o el sobresaliente; pero el haberlo tomado en serio sí que se lo digo por anticipado.

Por otra parte, yo sé que diez minutos son excesivamente pocos, sobre todo si pienso que hablamos en nombre de treinta y nueve Procuradores, que representan miles de votos de todo nuestro querido pueblo de Castilla y León y que los avatares de la Democracia, la cual admitimos, apoyamos, aprobamos y aplaudimos y procuramos incentivar, nos llevan a esta situación en que un Grupo con cuarenta y dos Diputados ha dispuesto de dos horas, de hecho por la mañana más los minutos que consume esta tarde, mientras que un Grupo solamente de tres Diputados de diferencia, pues dispongamos de diez minutos; pero esto hay que achacárselo a la Democracia que tiene otras compensaciones.

También quiero que se sepa que no soy insensible al hecho de que ésta es la primera oportunidad en que nos encontramos juntos todos los miembros de esta Comisión, tanto del Grupo Socialista como del Grupo Popular; decir que ofrecemos nuestra colaboración a todos los compañeros, teniendo siempre como objetivo último, lógicamente,

el bien del pueblo de Castilla y León que nos ha dado sus credenciales, nuestra actitud en general, dentro del área de Transporte, Turismo y Comunicaciones que es la que nos afecta, quiero pensar que va a ser responsable; sabemos dónde estamos y para qué; sabemos, por ejemplo, que el pueblo nos ha dado votos suficientes para oponernos notablemente, pero no suficientes para gobernar, por lo tanto no aspiramos en absoluto a gobernar y sí, en cambio, creo que estamos obligados a hacer una oposición de gran tamaño como exige la representación que tenemos y a la cual quisiéramos también, por nuestra parte, añadirle la calidad ya que con la cantidad contamos.

Dentro de esta área triple: transporte, turismo y comunicaciones, nuestra oposición va a fijarse fundamentalmente en los siguientes parámetros:

Primero, una preocupación constante por conocer y documentar sobre la situación, los problemas, y las posibles soluciones. En segundo lugar, un apoyo decidido al Consejero y al Gobierno en todo lo que nuestro Grupo estime que es positivo y aceptable. En tercer lugar, denuncia puntual e inflexible de los posibles errores; y, en cuarto lugar, pues por nuestra parte también proponer fórmulas de solución y alternativas que consideremos, a lo mejor, mejores que los planes que se están desarrollando.

La realidad del turismo, las comunicaciones, los transportes, en el ámbito de nuestra Región, la verdad es que revela el estado general de una Región marginada, olvidada, venida a menos y, además, desmoralizada. Lo primero que se precisa por lo tanto, creo yo que entre todos debemos contribuir a dárselo, es recobrar la moral de triunfo, la confianza en sus posibilidades y exigir (esto ya está más en manos de la Junta y de los directivos de las Cortes que en las nuestras mismas) un trato de estricta igualdad respecto al resto de las Regiones, porque hasta ahora no viene siendo así. Si pasamos ya a analizar la situación en los distintos campos, tenemos primero un transporte en general de deficientes condiciones, casi imposibilitado de mejorar sustancialmente, debido a que tenemos una estructura que no pertenece a nuestra Consejería, sino a Obras Públicas, una estructura de vías de aeropuertos de los cuales carecemos prácticamente del todo, excepto una especie de amago de aeropuerto en Valladolid y también incluso de vías férreas, que no solamente no tenemos mucho, sino que parece que estamos amenazados a tener menos. En fin, bastaría hacer un recorrido turístico, si es que se puede hacer ahora por los distintos ámbitos de nuestra Comunidad, para darnos cuenta de que hay tramos intramitables, y ya no digo en las carreteras comarcales o de tercera categoría sino incluso carreteras que debieran unir, porque de hecho no unen,

sino que más bien separan, a núcleos tan importantes como pueden ser Soria con el resto de toda la Comunidad, y León con Burgos; León mismo con Valladolid; León con Salamanca, etcétera. En fin, los problemas de los transportes se dan como el Consejero ha ido enumerando. Yo creo que tiene un conocimiento bastante aproximado de la triste realidad, se dan, lo que no sé es si habrá, si estará en nuestras manos la posibilidad de resolverlas en distintos campos que no tenemos tiempo de enumerar, por ejemplo el transporte escolar, habría mucho que hablar de cómo hay que racionalizar este transporte, habrá transportes que hasta incluso deberán ser suprimidos de acuerdo con el Ministerio de Educación y Ciencia en núcleos en que compense más incluso por razones sociales etcétera, que no se desarraiguen los niños de su escuela, habrá que tirar al trate las tartanas que andan llevando a nuestros hijos, habrá otros en que habrá que premiar en cambio al transportista porque de hecho está haciendo milagros con lo poco que cobra con el transporte, pero de hecho, habrá que estudiarlo y racionalizarlo.

Creo que, concretamente, las Agencias de Viajes —a las que yo he visto que en el campo del turismo el Señor Consejero ha otorgado una gran importancia y ha recabado en varias ocasiones la colaboración—, yo creo que las Agencias de Viajes, concretamente, son palancas importantes para el posible desarrollo de nuestra Región; y, en cambio, creo que hasta ahora permanecen marginadas y olvidadas en general. Las líneas regulares de viajeros —yo creo que en esto coincidimos todos; no voy a insistir mucho—, trabajan en una precaria, terrible, se ven en dificultades para sostener los pobres autocares a veces viejos que tienen; necesitan que se estudie la fórmula de que puedan servir bien, por medio de ayudas financieras, para renovar el instrumental, o como quiera que la Junta estime que debe hacerse; lo único que no debe seguir es así. No solamente en cuanto a que estos empresarios (por regla general modestos, medianos empresarios, aunque haya alguno que se salga de esos lindes), pues no solamente para que sobreviva un sector económico tan importante sino, sobre todo, pensando en el servicio de los usuarios que sabemos que vivimos en una Región que todavía sigue siendo agrícola, ganadera, ganadera rural, etcétera. Y, entonces, tenemos núcleos no muy habitados, pero sí habitados por ciudadanos que nos merecen todos los respetos y que por supuesto por el hecho de que no sea rentable un autocar no les podemos dejar abandonados, creo que habría en ese sentido que cuidar detalles como puede ser incluso cambiar el tamaño de los vehículos porque en fin, un vehículo no será rentable para transportar cincuenta personas; si va vacío, no lo es, pero si se utilizan vehículos para veinticinco, a lo mejor lo son.

Flexibilizar las concesiones en el sentido del tiempo en el sentido de las mismas, las condiciones de esa concesión; también creo que sería preciso unificar normativas del transporte en el campo de los taxis en toda la Región, porque creo que en eso hay una anarquía generalizada, hay una especie de, yo no diría que mafias, pero hay guerras intestinas en las localidades más importantes de nuestra Comunidad, y tal vez la Junta les podría ayudar haciendo una legislación unificada, tratando de llegar a acuerdos con las autoridades municipales para resolver este tema en el cual están implicados ellos. También creo que hay una necesidad urgente de conseguir, por el procedimiento que sea, incluso puede ser que sea rentable, establecer estaciones de autobuses sobre todo en ciudades importantes; yo me estoy refiriendo ahora concretamente a León. Es una vergüenza que León tenga un parque de autobuses muy notorio y no tenga donde aparcar más que en las calles del paseo de Papalaguinda o en la calle Ordoño II.

Hay también que corregir el fenómeno monstruoso del intrusismo en el transporte de mercancías; que, por una parte, hacen una competencia ilícita, perjudican al empresario noble y honesto, burlan a Hacienda, e impiden la posibilidad de hacer una planificación o un estudio de rentabilidad de empresas consistente. En fin, esta clandestinidad se ve tanto en el orden de vehículos clandestinos de transporte como incluso en agencias clandestinas de transporte, que parece ser que las hay que ganando incluso bastantes millones no contribuyen al erario público porque aparentemente están en un tendejón, allí no aparece nada, este señor no figura en ninguna lista de Hacienda ni de ninguna parte y perjudica a la sociedad y perjudica al erario público.

En cuanto a los aeropuertos, pues en fin, creo que estamos «in albis». El hecho de que no sean rentables no significa que no luchemos por ellos. Yo creo que en toda España hay múltiples servicios que no son rentables aisladamente, pero pueden serlo en conjunto; concretamente en León sería incluso rentable, pero por lo menos socialmente muy rentable; se dan una serie de condiciones para que se pueda instalar un aeropuerto...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Dispone de dos minutos.

EL PORTAVOZ DEL GRUPO POPULAR (SEÑOR MARCOS OTERUELO): Bueno, ya será un poquito flexible en el tema, porque, si no, no sé dónde vamos a meter tantas cosas. Bueno pues, suspiramos por un aeropuerto para León y queda dicho todo, y creemos que hay motivos que lo hace viable, motivos de toda índole, incluso téc-

nicos ya que existen unas pistas y sólo habría que conseguir una terminal, que con muy pocos millones se podría poner aquello en condiciones de ser utilizado; después hay una distancias racionales a ciertas ciudades españolas como es Bilbao, Barcelona, Sevilla y Coruña por ejemplo, para que allí se pueda establecer un sistema de aviones, cosa que no hay en otras ciudades incluso de nuestra misma Región.

Bien, en el capítulo de turismo, pues me parece que es su parte fuerte, señor Consejero; me da la impresión que el turismo pues usted se ha empujado bien la materia, en fin, no obstante yo veo una especie de efecto general que consiste en un cierto grado de utopía, en cuanto que los objetivos pues son verdaderamente tan sugestivos que no creo que estén de acuerdo con las posibilidades reales, pero eso ya lo medirá usted y lo medirá la Junta mejor que nosotros.

Por otra parte, veo también que se apoya la posibilidad de desarrollar el turismo como una industria importante para nuestra Región, se apoya en ciertas columnas importantes pero sobre todo creo que es excesivo el apoyo que usted pone en la parte publicitaria; es decir, naturalmente el turismo es un tipo de industria que necesita ser proclamada, que hay que hacernos; no es una primera necesidad, pues hay que venderla más útilmente, hay que buscar argumentos más de carácter psicológico-social más útiles; pero a pesar de todo me parece que no es suficiente como para que tengamos que crear una biblioteca, para que haya que hacer mapas tan alambicados y tantísima publicación. Porque preveo, o me temo que una vez más el grueso del presupuesto se nos vaya a ir en el papel y no tengamos luego restos para poner sobre la realidad, para traducir a la realidad ese modelo gráfico que hemos construido sobre mapas. Me parece que una biblioteca debe tener nuestra Comunidad, una gran biblioteca por supuesto, con una serie de campos (usted ha narrado algunos y yo añadiría otros muchos), debemos tenerla; pero debe ser la Comunidad en conjunto de tal manera que esté al Servicio de cada una de las Consejerías; de esta forma sería más rentable. Hay otra serie de cosas que yo añadiría a lo que usted ha dicho como medios para promocionar el turismo. Por ejemplo, por ejemplo, fomentar más las estaciones de invierno, dado que hay alguna que ha dado ya muestras de que eso es un buen camino, como pueden ser en las instalaciones de San Isidro en León, donde habría que ver los viernes por la tarde y los sábados de invierno las caravanas que se forman para poder trasladarse a pasar el fin de semana en las alturas de San Isidro, si bien estas mismas caravanas se quedan pálidas cuando llegan a las estribacio-

nes y ven qué carretera tienen que utilizar para subir.

Otro centro que también se puede promocionar sería el Morredero en Ponferrada y otros en otras altitudes en Salamanca, Soria, etcétera. Creo que sería necesario hacer un nuevo plan serio de rutas turísticas de carácter regional o interprovincial, en lo cual estoy de acuerdo con lo suyo, que parece que también lo ha propuesto. También creo que habría que hacer un estudio en conjunto, todo un plan en conjunto para lo cual pues estaría muy bien y nos ofrecemos desde nuestra parte, a intercambiar opiniones e ideas; por lo mismo pienso que ha sido buena su idea y lo querría ya, a ver si se puede...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Le ruego que vaya terminando.

EL SEÑOR OTERUELO: ... concretar. Apoyamos la idea de que haya sesiones monográficas de esta misma Comisión a fin de que vayamos estudiando capítulos más concretos, algún día podemos dedicarlo al transporte por carretera, otro día al transporte mercancías, otro día al turismo, en fin; pero debemos no digo hacer un calendario, pero tal vez sí un temario, incluso esta misma tarde podría quedar hecho.

Hacer un estudio de la Red de Paradores de nuestra Región a fin de ver cuáles son rentables y cuáles no, y a ver si éstos que se consideran «a priori», ya de entrada, no rentables...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Señor Marcos Oteruelo, me veo precisado a cortar el turno de la palabra.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Bien, pues muchas gracias, muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor González Marcos.

EL PORTAVOZ DEL GRUPO SOCIALISTA (SEÑOR GONZÁLEZ MARCOS): Gracias Señor Presidente.

En primer lugar quiero agradecer al señor Consejero su presencia aquí. Decir también que el programa que nos ha presentado me parece que puede tener una calificación positiva en el sentido de que ha sido amplio (a mi juicio, claro), también ambicioso (lo que en política, y en el mejor sentido de la palabra no en el peyorativo, puede y tiene que ser una virtud), aunque naturalmente con dosis de realismo que es también imprescindible. Me parece que ha tenido también una gran virtud en cuanto a la filosofía de fondo, porque nos está

llamando constantemente a la participación; es decir, es un programa abierto a la participación y a la colaboración, no sólo de todos los Grupos Políticos, sino además de sectores industriales, de sectores económicos, en los aspectos no sólo de transporte, sino fundamentalmente en el turismo. Me parece que ese es un tema importante porque no se puede agotar un programa tan ambicioso en una sesión sola como ésta y que por eso será bueno seguirlo discutiendo aunque tengamos que seguir sufriendo los avatares de los Reglamentos y de las normas, porque indudablemente, alguna norma nos tendremos que dar para poder tener todas las posibilidades de hablar, y naturalmente, los Reglamentos, casi siempre, compañero, son aprobados por consenso dentro de los Grupos, aunque, naturalmente, a veces sean tantas las cosas que tengamos que decir (y eso es bueno, que tengamos toda necesidad de apuntar tantas cosas) que nos falte tiempo para poder hacerlo.

En ese aspecto, repito, hay que agradecer esa filosofía política de apertura a las aportaciones de todos los Grupos.

Como consecuencia de que no se puede agotar en este punto concreto, también mi Grupo acepta la oferta, y la considera como positiva, de tener sesiones monográficas sobre temas concretos. Me parece que estamos de acuerdo y debemos estar de acuerdo todos con lo que el señor Consejero ha propuesto. Utilizaremos su oferta y ya nos pondremos de acuerdo para ver cómo puede ir materializando todo eso.

Sin embargo; sí quería hacer algunas consideraciones, o más bien algunas aclaraciones. Empiezo por una de tipo general. También ha hecho referencia algunas veces a la necesidad de ponerse de acuerdo o de coordinarse con otras Comunidades Autónomas, no sólo en lo que se refiere a transportes, sino en lo que se refiere al turismo; y yo quiero señalar el hecho de que esta Comunidad Autónoma no está cercada sólo por Comunidades Autónomas del Territorio Nacional, españolas, sino que no podemos olvidar nunca que tenemos un límite fronterizo con una Comunidad Autónoma no está cercada sólo pertenece a otro país, Portugal, con lo que eso supone, y la necesidad que tenemos (aunque no tengamos competencias, aunque el Gobierno de Castilla y León no tenga competencias en las relaciones internacionales por seguir siendo estas competencias del Gobierno Central), de que nosotros, el Gobierno como Gobierno y nosotros como Procuradores, seamos sensibles a esa realidad que nos tiene que hacer tomarnos con cariño el hecho de establecer, o procurar que se establezcan, unas relaciones estrechas con el Gobierno del País que es limítrofe con la Co-

unidad Autónoma de Castilla y León, por la parte Este, para encontrar cauces de colaboración que repercutan en un bien común tanto para ellos como para nosotros.

En lo que se refiere al transporte, también ha mencionado en alguna manera un estudio de la zona de débil tráfico, que me parece que sólo ha sido mencionada de paso y que me parece que sería bueno que nos lo pudiera explicar un poco mejor. Así como también, mencionado por usted señor Consejero, la Jornada del Plan Director; ha hecho referencia a ella, pero yo no sé muy bien en qué consiste.

Hay una realidad también que tenemos que tener en cuenta, quizá como consecuencia de lo dicho anteriormente y que no sea de suma importancia para la Región, como es el transporte fluvial. Yo sé que no es un tema de importancia capital para la Región, pero sí conocemos que puede haber posibilidades de que en alguna zona de ella esto pueda ser una realidad y por lo menos lo que no tenemos es que perderlo de vista y ver si es algo que se puede materializar o no.

En lo que se refiere al turismo, también ha mencionado el Patronato Regional de Turismo hecho que me parece muy importante tal cual lo ha planteado y que sí sería bueno poder profundizar, aunque brevemente, ya sé que hay limitaciones de tiempo en él, así como la central de reservas. No quiero agotar, quizá, todo mi tiempo; me parece que ya hay bastantes temas para que pueda haber una duración en el debate. Otra vez gracias por su presencia aquí, y nada más.

EL PRESIDENTE DE LA COMISION (SEÑOR JUAN C. ELORZA GUINEA): Muchas gracias señor Portavoz del Grupo Socialista por su concisión y por la brevedad de su exposición de tal manera que el Señor Consejero está en el uso de la palabra para responder a todo tipo de preguntas.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Muchas gracias a los distintos Grupos presentes en la Comisión por las aportaciones que han hecho, y si quisiera, ya no en nombre propio sólo sino en nombre del Gobierno, el hacer mención cuando Su Señoría, representante del Grupo Popular, dice de que me he tomado en serio esta Comisión, de que no sólo es esta Consejería o este Consejero, aquí presente que se lo ha tomado, sino que toda la Junta vio en su momento la necesidad, imperiosa, por la dependencia que tenemos de estas Cortes como órgano del control nuestro, de presentarnos ante las mismas para, en primer lugar, exponerles nues-

tros problemas, que son muchos, y exponer la situación de transferencias en un aspecto informativo y luego, por otro lado, también exponerles, como es obligación que marca el Reglamento por el que nos regimos, los proyectos que tenemos a corto plazo para que sean criticados y controlados por el órgano legislativo que son las Cortes de Castilla y León. En ese sentido, yo quiero hacer extensiva esa seriedad, que realmente sí que la ha habido Señor Procurador, a todos mis compañeros de la Junta. Por otro lado también quisiera hacer una pequeña matización cuando dice que el Grupo Socialista ha tenido dos horas para expresar su, sus opiniones y Usted sólo diez minutos. Yo, en este momento, no represento al Grupo Socialista; yo vengo como Consejero y, por tanto, formo parte del Gobierno de todos los castellano-leoneses. Que sea el Grupo Socialista el que apoye al Gobierno éste no quiere decir que ésta, este Gobierno sea el Gobierno de todos los castellano-leoneses socialistas o no socialistas. Y luego, a la hora de centrar el tema, he tenido muchísimo interés en mi intervención de esta mañana en perfilar —aunque haya sido quizá excesivamente explícito y excesivamente aburrida— el perfilar, muy claramente, cuáles son las competencias que tiene la Junta. Creo que no supone ninguna vergüenza el reconocer, o el decir, que hay competencias hasta aquí y que tenemos unos techos constitucionales o estatutarios hasta un límite determinado, con lo cual, con ello, quiero centrar un poco la problemática que han presentado algunos procuradores sobre competencias que no están asumidas; con ello no voy a rehuir la responsabilidad que tiene este Gobierno de contestar ante las inquietudes que se han planteado por los señores Procuradores en temas muy concretos, como puede ser el tema de aeropuertos comerciales, el tema de cierre de líneas, o el tema de paradores que también se ha apuntado, sino que lo voy a abordar también con absoluta claridad y matizando muy claramente en los, en qué aspectos tenemos competencias y en qué aspectos no las tenemos; de forma tal que, donde no tengamos competencias, este Gobierno va a actuar con claridad, va a reivindicar los derechos del pueblo castellano-leonés, pero también apunto como representante del Gobierno, apunto a la responsabilidad que también, también tienen los señores Procuradores como genuinos representantes del pueblo castellano-leonés de alzar también su bandera junto con este Gobierno para reivindicar determinados derechos que puedan corresponder a Castilla y León.

· Siguiendo el orden de intervenciones, empezando por su Señoría, representante, portavoz del Grupo Mixto, quisiera decirle en primer lugar que en el tema del organigrama, evidentemente, evidentemente hemos seguido un criterio homogéneo

de todas las Consejerías, sobre todo para determinados Organos como pudiera ser concretamente la Secretaría General; con ello hemos avanzado en algo que puede resultar vacío pero que tiene menor importancia que es romper los moldes de la Administración central y empezar a construir una Administración ágil y eficaz. Hemos intentado homologar lo máximo posible todas las Consejerías al objeto de racionalizar y hacer realmente, real el dicho de que por el proceso autonómico se puede conseguir una Administración más ágil y mucho más eficaz. Evidentemente en esa, en todas las Consejerías yo imagino que mis colegas de Gobierno de la Región habrán expuesto también sus organigramas y se habrán dado cuenta cómo evidentemente hay una similitud grande en todos los, en muchos órganos, fundamentalmente las Secretarías Generales y los Gabinetes de la Consejería. De cualquier forma, yo ahí también, y lo expongo en mi intervención, quiero ser un tanto cauto; yo creo que en este momento no tenemos rodaje o experiencia suficiente como para precisar que esta estructura va a ser definitiva. Creo que hemos intentado acoplar lo más posible la estructura de la Consejería a las competencias actuales y a las competencias que prevemos que van a ser inmediatas, pero somos lo suficientemente sensatos como para pensar que todo eso quizá haya que modificarlo; en primer lugar, porque quizá el nivel de transferencias no sea el que prevemos; en segundo lugar, porque pensemos que la estructura que hemos hecho no sea la mejor y a lo mejor la propia carga de trabajo, la evolución de los acontecimientos nos obliga a modificar sustancialmente sobre todo niveles de secciones de servicios, secciones y negociados. Queremos, y lo expongo, lo he expuesto esta mañana, que sea lo suficientemente ágil y maleable todo el tema de la, del organigrama como para que en un momento determinado —que pudiera ser dentro de un mes el tener que reconocer delante de esta propia Comisión que nos habíamos equivocado—, con ello no pasó nada y lo que queremos es realmente conseguir esa Administración ágil, ágil, eficaz y sobre todo descentralizada. En mi exposición de esta mañana, evidentemente, no hubiera hecho referencia al tema de las Delegaciones Territoriales; fue un tema realmente contorvertido y debatido cuando se aprobó la Ley de Gobierno, y creemos que es la clave esencial para conseguir esa descentralización que este Gobierno quiere conseguir; con lo cual, en su día, cuando tenga perfectamente configurado cuál va a ser la estructura de las Delegaciones Territoriales, podréis exponerlo ante esta Comisión.

Hay un tema que apunta el Portavoz del Grupo Mixto, que es el tema de los ferrocarriles nuevos y ferrocarriles o líneas de ferrocarril

que sé, que por lo que parece, a través de la prensa, puede llegar a desaparecer. Competencia de la Junta para establecimiento de líneas de ferrocarril exclusivamente, exclusivamente líneas de ferrocarril que no estén integradas en RENFE y que discurriesen exclusivamente por el territorio de la Comunidad, en el caso concreto que apunta del Valle del Tiétar la única competencia que podría, que podríamos tener sería establecer una línea que naciese en Avila y muriese en Avila sin conexión posible, sin conexión posible, con las dos grandes empresas de Ferrocarriles que tiene este País que son la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles y Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha. Creo que, no digo ni que sí ni que no, me parece, me parece que no es el problema exacto del, o no es la resolución exacta para el transporte de esta Región. Yo creo que el problema del transporte en esta Región es un problema de falta de integración de todos los medios de transportes. Esta Región como muy bien se ha apuntado por todos los grupos, por todos los Portavoces de los grupos, es una Región que ha vivido un poco de espaldas al desarrollo y, si realmente no podemos quejarnos del todo porque podría haber comparaciones con otras Comunidades más ventajosas para nosotros, yo creo que el tema del transporte es lo poco bueno que puede haber hecho es porque Castilla y León es una Región eminentemente de paso; pero toda la configuración de todo el sistema de transporte, tanto ferroviario como por carretera, se ha hecho pensando en otras Comunidades. partiendo de un Estado centralista, con un Madrid como capital, se han configurado unas redes de transportes que atraviesan en una buena medida esta Región, pero que no se configuraron como de servicio para Castilla y León sino que se configuraron como vías de salida de personas y mercancías de Madrid para otras Comunidades Autónomas, fundamentalmente Asturias y el País Vasco. Y el problema que nos encontramos en todo el proceso de reorganización de los transportes es un problema de falta de integración. Analicen Ustedes cómo las vías de penetración, las vías que atraviesan esta Región, nacen todas en Madrid y van prácticamente paralelas o se van, o son divergentes, hacia arriba; pero nos encontramos con una absoluta falta de integración regional entre las provincias y en la configuración del transporte en el sentido Este-Oeste, faltan, por ejemplo, ferrocarriles absolutamente eficaces que relacionen el Este y el Oeste de la Región o carreteras que integren la Región en el sentido horizontal. Creo que ese es un auténtico problema con que se enfrenta esta Región y que nosotros, el Grupo Socialista, como soporte de este Gobierno en su programa electoral, vio muy claro el problema y se comprometió a hacer una red de comunicaciones y

una red de transporte que integren y vertebrén exactamente la Región procurando la mayor eficacia en la configuración y en la integración de los diversos modos de transporte. Ese es el auténtico problema y, y con esa herencia nos hemos encontrado.

Del tema, del tema famoso de cierre o levantamiento de determinadas líneas férreas quiero dejar claro que este Gobierno no tiene competencias, no tiene competencias para impedirlo, ni tiene competencias para configurar una estructuración férrea distinta, porque todas las líneas que pasan por esta Región corresponden a la RENFE y hay una línea en la Provincia de León que corresponde a FEVE y que se integra, además, en una Comunidad Autónoma distinta.

De todo lo que se ha dicho estos días en la prensa en el tema éste a mí no me consta que nada sea cierto. Yo no dudo, no dudo, que en el contrato-programa que la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles ha presentado el programa diga todo eso; lo que sí que no sé, sí que no sé, ni creo que ninguno de los aquí presentes conozca, es cuál va a ser la reacción del Gobierno. El contrato-programa que presenta RENFE o el contrato-programa que va a presentar FEVE llega a unos límites óptimos de rentabilidad económica de acuerdo con el plan económico nacional, con el PEN; pero no quiere decir que el Gobierno de la Nación vaya a asumir este contrato-programa con índices o con coordenadas absolutamente económicas sin tener al lado las coordenadas sociales. Lo que presenta la RENFE y lo que presenta FEVE es un supuesto balance económico de aquí a tres años, de aquí al año ochenta y seis y cuánto dura el programa, el contrato-programa ferroviario, pero no el balance social; por decirlo de alguna forma, es el que tiene que añadir el Gobierno. ¿Cuál es la postura de la Junta de Castilla y León en el tema éste? En primer lugar, vamos a esperar acontecimientos; estamos en contacto permanente con el Gobierno para conocer exactamente cuál es la opinión del Gobierno en esta línea; una vez conocida esa opinión pues entonces tomaremos medidas. Parece que lo que dice la prensa —que yo no digo que sea cierto ni mentira, lo que pasa que no me consta oficialmente nada— es que el Gobierno estaría dispuesto a endosar determinadas líneas deficitarias a las Comunidades Autónomas con determinadas condiciones económicas. Una vez conocido por el Gobierno de la Región cuáles son esas líneas, cuáles son las condiciones económicas que se impondrían a la Comunidad nosotros actuaríamos. Yo pongo un supuesto: si en una línea deficitaria que tiene trece kilómetros —como tenemos alguna en esta Comunidad— el Gobierno nos la intenta endosar pidiéndonos como contrapartida, qué le diría yo, dos mil millones de pesetas,

yo pienso que quizá el Gobierno de la Región estime que sea más barato casi comprar un coche a cada ciudadano con lo cual el supuesto pues sería no factible; si para una línea que consideramos de importancia para el desarrollo económico y social de la Región nos pide contrapartidas económicas, evidentemente van a ser importantes, estudiaremos el tema, lo debatiremos ante las Cortes previamente con esta Comisión y luego analizaremos. Merece, y serán las Cortes las que tendrán que decir, ¿merece la contrapartida económica, esa contrapartida económica que tenemos que aportar, la contrapartida social que tendría para el desarrollo de nuestra Región? o ¿no merece la pena? Por eso yo, en este aspecto, y quiero salir al paso de rumores que hay al respecto, yo sería prudente; no quiero decir que no seamos expectantes y estemos preocupados por el tema, hay que ser prudentes a ver cuál va a ser la respuesta del Gobierno de la Nación y, conocida esa respuesta, conocer cuáles son las contrapartidas que se nos piden, conocer cuáles son la participación que vamos a tener en la futura gestión de esos servicios, y luego actuar. Yo creo que el tema no se puede sacar de ese contexto; de que hasta ahora sólo son comentarios de prensa, de que hasta ahora parece que lo único que ha trascendido es el contrato-programa de RENFE, y en su día trascendieron, a una semana no más, el contrato-programa de FEVE, y luego a raíz de ahí actuaremos. El pensar, como se está afirmando de que de ya, ya se van a cerrar muchas líneas, me parece que es una aventura que creo que no hay nadie, nadie, nadie en este momento en esta sala, que tenga consciencia o constancia de algo.

Del tema, por ejemplo, que apunta Su Señoría referente al Valle del Tiétar y ante la posibilidad que apunta de una posible línea férrea para el Valle del Tiétar, yo pregunto, y conozco la zona, ¿y no sería mucho más eficaz y más rentable, social y económicamente, mejorar la carretera nacional cuatrocientos tres que atraviesa el Puerto del Pico?, ¿no lograríamos con ese plan de carreteras que es competencia de la Consejería de Obras Públicas, pero que esta Consejería tiene también su competencia de planificación, de integración de todos los modos de transporte, en lograr que comarcas, ya no digo la del Tiétar sino prácticamente toda la periferia de la Región está desconectada de la propia Comunidad Autónoma por problemas de Comunicaciones, no será mucho más eficaz mejorar las comunicaciones que sean más rentables social y económicamente para lograr vertebrar realmente, realmente la Comunidad? Yo en esa línea creo que, en esa línea está el Gobierno de la Región, y en esa línea se actuará muy puntualmente; y en los presupuestos de la Comunidad y en él, en la parte que hemos podido actuar en el fondo de Compensación interterritorio-

rial hacemos una clara, un claro esfuerzo para conseguir vertebrar esta Comunidad y conseguir integrar fundamentalmente toda la periferia de la Comunidad castellano-leonesa que evidentemente está fuera del ámbito comunitario.

Apunta un tema que yo no he mencionado en mi intervención, el tema de la posibilidad de transporte público, y yo interpreto que se dirige hacia una futura empresa Regional de transporte. El partido socialista, mayoritario en estas Cortes, en su campaña electoral, hablaba de empresa regional de transporte. Yo hoy no lo he mencionado; no lo he mencionado, no porque quiera eludirlo, sino porque yo creo que el tema es de una complejidad y una trascendencia tal que no podemos sustraernos ante los pasos que la Administración Central, el Gobierno de la Nación, vaya a dar en ese tema. El Gobierno de la Nación tiene en su carpeta la futura empresa nacional de transporte, que parece que puede ser un apéndice de la futura Ley de ordenación de transporte que sustituiría a la legislación actual que data del año mil novecientos cuarenta y siete; a partir de ahí, nosotros actuaremos, o no actuaremos, en función de las necesidades concretas de la Región. Lo que sí que es evidente es una cosa: el transporte hay que concebirlo exclusivamente como un servicio público. El Gobierno de la Región tiene la obligación de dotar a todos sus ciudadanos de todas las posibilidades económicas del medio, de un medio de transportes como mínimo para que pueda desarrollar su capacidad social y económica, y eso no se tiene que medir en dinero. La actuación de la Consejería va a ser legislar o actuar de forma tal que las actuales, el sector privado, que actualmente controla todo, la empresa, todo el mercado de transporte por carretera, obtenga unas condiciones de trabajo que contabilicen lo más posible su, sus empresas. Donde no llegue la empresa privada llegará la, el Gobierno de la Región; pero la creación de una superestructura pública competitiva con la empresa privada, en estos momentos me parece que está fuera del alcance de los bolsillos de los castellano-leoneses.

Del tema de transporte sanitario, en fin, coincido con la dificultad, con la dificultad que tiene el tema. Existe un borrador-decreto del transporte sanitario a nivel nacional que creo que va de alguna forma a suavizar los auténticos, el auténtico problema que tiene el transporte sanitario, como es la falta de profesionalización y la interdependencia o las luchas como Ustedes planteaban entre el transporte sanitario y otros modelos de transporte privado. Creo que hay que delimitar, y ahí coincido con las reivindicaciones del sector sanitario de que el transporte sanitario tiene que ser para transportar enfermos y no cualquier otro medio de transporte tiene que servir para trans-

portar enfermos; lo que hay que conseguir es una profesionalización del sector de transporte sanitario, hay que conseguir una regulación muy clara de transporte sanitario, hay que conseguir que las empresas dedicadas a transporte sanitario sean lo suficientemente, estén lo suficientemente saneadas como las que puedan disponer de medios que lo hagan factible. Y luego un problema que Usted plantea, el tema de coordinación con otras Consejerías como puede ser la de Bienestar Social va a ser difícil, porque el problema de coordinar el transporte sanitario, el transporte sanitario su principal cliente y su principal punto de fricción por decirlo de alguna forma precisa por ser su principal cliente es el INSALUD. En estos momentos como Ustedes saben esto, este Gobierno no tiene transferido aún el INSALUD; el día que esté transferido evidentemente podremos, pienso yo, llegar a una mejor coordinación en el tema éste y lograr que el transporte sanitario sea lo suficientemente claro, eficaz y que no sé, no esté enfrentado a otros modos de transporte o a otras actividades como ocurre en este momento.

Del tema Turismo, yo creo que Usted ha dado en la clave del tema. Yo creo que Castilla y León, como decía esta mañana, tiene sus recursos turísticos; potencialmente es algo vendible. Tiene, como decía esta mañana, tiene su cultura, tiene su historia, tiene su arte, tiene sus tradiciones, su folklore, su gastronomía; podemos sacar una lista enorme, enorme de potenciales, de recursos reales turísticos, ¿cuál es el principal problema con que me enfrento, con este tema?, que dé un paquete que yo no digo que si es mejor o peor, que el de otras comunidades, pero que evidentemente puede ser atractivo, ese paquete, esos recursos turísticos hay que saber venderlos, hay que venderlos, el problema no es tenerlos, es que la gente los conozca, es hacer publicidad de eso para que, para que, ya no digo la gente de fuera sino el propio castellano-leonés, conozca las posibilidades de nuestra Región, y una vez conocido, eso se pueda vender. Y ¿cómo se puede vender?; pues sólo se puede vender a través de los canales económicos, de los circuitos económicos que hay establecidos, y los circuitos económicos que hay establecidos son los empresarios de hostelería, de restauración y las agencias de viajes, los tur-operadores.

¿Cuál es la competencia o la responsabilidad de esta Consejería o la responsabilidad del Gobierno de la Región?: conseguir ordenar todos esos recursos, hacerlos un paquete homogéneo, ponerlos un lacito y saberlos introducir en los canales y los circuitos comerciales para que se vendan, y esos circuitos comerciales son, en primer lugar, el turismo de interior, de una importancia efectiva y que sólo podremos lograr con evidentes campañas de información y publicidad. Yo creo

que tenemos que saber llegar o estar en el momento justo en que la inflexión de las, de los modos turísticos o de las apetencias turísticas de los ciudadanos puedan llegar; esa inflexión va a ser, va a llegar en el momento en que el deseo de playa, el deseo de unas vacaciones exclusivamente de ocio sea compatible con otro tipo de turismo cultural de búsqueda de raíces, de saber valorar el folklore, la cultura, el arte, y justo tenemos que estar ahí, en ese momento, cuando se va a producir; porque las corrientes turísticas establecidas nos lo dicen, se va a producir esa inflexión y ese cambio de modos turísticos cuando tenemos que tener ahí preparado nuestro paquete, para que el ciudadano de dentro tanto castellano-leonés como el del resto de las Comunidades del Estado español pueda saber valorar el paquete turístico que Castilla y León le ofrece. Creo, estoy convencido, de que los modos turísticos están cambiando, de que ya la gente no desea tanto, aunque siempre será evidentemente prioritario el turismo de playa, pero ya no desea tanto los treinta días de vacaciones en la playa sino que intenta compatibilizar esos treinta días o repartir esos treinta días en un turismo de playa, pero también otro tipo de turismo es lo que nos tenemos que saber, saber vender a los ciudadanos.

Y luego del tema que plantea el Procurador sobre el libro de reclamaciones. En fin, en este momento desconozco el tema; pero, vamos, imagino que por la misma razón que una hoja de reclamaciones se puede encontrar en un hotel, en un restaurante, en una oficina de turismo se puede ejercitar ese libro de reclamaciones. Y luego hay un tema que plantea que tiene una enorme importancia y que nos encontramos que vamos a heredar una situación que no está excesivamente bien, que es el tema de las oficinas de turismo. Hay varias series de relaciones de oficinas de turismo que no se encontraba que me parece que no mencioné esta mañana, oficinas de turismo actualmente establecidas y que nos transfiere la Administración Central y nos encontramos con que quizá en primer lugar, esta oficina de turismo carece de suficientes proyectos y dotar de interés de la Comunidad. ¿Por qué ha ocurrido esto? Yo intento deducir de que, a medida que se ha iniciado el proceso autonómico y la Administración Central ha sido consciente de que la transferencia de turismo prácticamente se iban todas a las Comunidades Autónomas, de hace a lo mejor dos años, ha dejado de editar en su inmensa mayoría los suficientes folletos de interés para las Comunidades con la intención evidente, quizá sea inevitable, de que sean estas Comunidades las que adoptan sus propios proyectos; quizá se haya producido eso, y por eso Usted —y vamos a mí me ha ocurrido— va a una oficina de turismo de esta

Región, pide un folleto de otra provincia o de la misma provincia y a lo mejor se encuentra con que le dan una fotocopia si es que le dan algo.

Y, por otro lado, quizá nos vamos a encontrar cuando tengamos esta transferencia con que los horarios y actuaciones de esta oficina de turismo no son los más idóneos para atender al cliente potencial turista de que evidentemente a las ocho de la mañana a una oficina de turismo no va ni un turista, pero, a lo mejor, a las seis de la tarde es cuando están los turistas paseando y de compras; es cuando hay que, tiene que quedar abierto. Creo que es un problema y en eso actuaremos sin duda alguna de acondicionar los horarios de las oficinas de turismo a las necesidades del turista, y que no sea al revés; creo que el horario de una oficina de turismo no es el horario de una oficina cualquiera, es un horario de un servicio público especial y dirigido a una clientela específica, que es el turista; y, al ser un servicio público, tienes que condicionar tus horarios precisamente, precisamente, a las necesidades del cliente, que son en definitiva las necesidades del contribuyente.

Luego, cuando me pregunta el tema del circuito básico y el tren turista, ya decía yo esta mañana que nos podemos diseñar aquí ahora un circuito básico y podríamos más o menos hacer la línea básica de lo que tenía que ser este tren turístico; pero yo creo que como decía esta mañana de nada sirve que se hagan cuestiones teóricas si el empresario, si el industrial turístico no lo asume. La elaboración no sólo del circuito básico sino de los circuitos turísticos en general deben hacerse de común acuerdo con los, el sector económico que lo va a vender, que son los tur-operadores, las agencias de viajes, los, todos los agentes turísticos en general. Entonces, no nos sirve de nada el hacer un circuito turístico ideal y muy bonito si no encontramos quien lo vaya a vender, si no encontramos, si no sabemos que en ese circuito turístico hay hoteles suficientes como para poder garantizar al turista esto, si no encontramos que los Ayuntamientos se van a comprometer en ese tren turístico y van a facilitar una serie de atenciones, por decirlo de alguna forma, a esos turistas. Creo que es un tema en que tenemos que comprometer. La idea puede salir de nosotros, pero tenemos que comprometer esencialmente a los empresarios para que sepan vender esta idea que pudiera ser nuestra.

Del tema de la reestructuración de la línea de la zona rural y de paso, contesto también al portavoz del grupo socialista: yo creo que la iniciativa, el compromiso que hago ante esta Comisión es que en el plazo máximo de seis meses vamos a reestructurar las líneas regulares en una zona deprimida, una zona de baja utilización, de baja

densidad de tráfico, logrando que la unión de líneas, la estructuración de esas líneas haga que el servicio sea más eficaz al ciudadano y encima sea más rentable para el empresario transportista. Creo que esta iniciativa pueda parecer muy simple; es de una extraordinaria complejidad, y yo más diría, diría que es de alguna forma pionera de lo que conozco por ahí; puede ser un primer paso, podría haber dicho a sus Señorías que vamos a hacer un estudio de todas las Comarcas y de todas las Regiones, pero creo que sería, puede ser que fuera tirar el dinero. Creo que vamos a empezar por una zona deprimida, una zona de baja densidad de tráfico y con la experiencia de eso podremos ir extendiéndolo al resto de las comarcas de Castilla y León, y creo que eso puede ser mucho más efectivo y esa experiencia, que no sabemos cómo nos va a salir (yo no sé en estos momentos si la experiencia va a ser buena o mala), esa experiencia la podemos ir aplicando en el resto de las comarcas y, si nos sale bien, de alguna forma nos podremos felicitar todos porque habremos logrado algo que no se ha conseguido desde hace muchísimos años.

Creo que he terminado con el Señor Hernández. Y referente a las interpelaciones del Grupo Popular, del Portavoz del Grupo Popular, en primer lugar, si le digo que en documentación sobre los problemas tiene todas las que quiera en el sentido en que mi ofrecimiento creo que ha sido sincero. Lo único que pido es ponerme de acuerdo con el Presidente para las fechas y de venir ante esta Comisión, que es informativa, pero que también entiendo que no sólo es una Comisión de control de Gobierno sino que es una Comisión de colaboración, como Usted decía muy bien antes, de venir a esta Comisión para hablar monográficamente de los diferentes temas que puede haber, y, en concreto, en materia de transporte, pues podemos hablar de transporte de mercancías, de viajeros, transporte escolar, sanitario o ferrocarriles, aeropuertos; lo que sus señorías deseen. Lo único que pido es coordinar el tema para venir lo suficientemente preparado y documentado, para poder, no sé, verlo con la mayor amplitud posible.

Apunta su Señoría un tema que quizá no haya entendido muy bien: el tema del trato igualitario de todas las Regiones. Mire Usted, yo creo, estoy seguro, que este Gobierno no va a pedir demagogías. Sabemos muy bien en la situación en que se encuentra España, pero lo que sí no vamos a consentir, como castellano-leoneses que somos, es una actitud discriminatoria en nada. Y yo no sé si Usted cuando ve eso se refería a ese tema, se refería a la reestructuración de RENFE o a la situación de aeropuertos. Yo creo que no se puede hacer demagogia en los temas; pero sí le digo, categóricamente, que vamos, que lucharemos y que tendre-

mos informada a esta Cámara; lucharemos para que el trato sea igualitario, que si hay que repartir una peseta, sólo una peseta, que se reparta equitativamente entre todas las provincias, y si hay que repartir diez mil millones, que sea equitativamente. No haremos la demagogia de plantear reivindicaciones por encima de nuestras justas aplicaciones y por encima de nuestras justas necesidades. Creo que la solidaridad tiene que funcionar y si yo creo algo que tiene de positivo el proceso autonómico es que precisamente tiene que primar, fundamentalmente, la solidaridad sobre el resto de las reivindicaciones.

Habla el Portavoz del tema de la estación de autobuses. Yo le diría que en los presupuestos del Estado para este año, en materia de estaciones de Autobuses, nos aparecen estación de Autobuses en Ponferrada como complemento, estación de mercancías en Tejares, estación de Autobuses de Soria para terminarla, estación de Autobuses de Aranda de Duero, de Astorga, de Guardo, de Peñaranda, estación de contenedores de Valladolid, la RENFE, estación de Autobuses de Benavente, estación de Autobuses de Zamora. Y en el tema que Usted plantea de León, coincido con Usted. León en estos momentos tiene, tiene un flujo de viajeros de cinco mil viajeros día; cinco mil viajeros día que es uno de los más altos de la Región y, evidentemente, hay que dotarle de la infraestructura adecuada. Yo no creo, no creo que las estaciones de autobuses mejoren sustancialmente los modos de transporte ni haga variar sensiblemente los flujos de transporte y no es más una estación de autobuses, no es más, que dotar de los medios cómodas al usuario; pero entiendo, entiendo, que León, León precisa una estación de autobuses, y en su momento esta Consejería dará cuenta del mismo. Y en el tema de aeropuertos, en primer lugar, desconocemos exactamente cuál es la posición del Gobierno de la Nación en materia de aeropuertos de interés nacional; cuando conozcamos el tema, sabremos lo que tenemos que hacer en esta Región. En esta Región no hay ningún aeropuerto comercial. Aparece el aeropuerto de Villanubla, que es una base militar abierta al tráfico civil con limitaciones y condiciones impuestas fundamentalmente porque es una base militar, y eso no lo podemos olvidar; no tiene una explotación digna. Yo, si quiere, le doy los datos de los movimientos del año ochenta y dos del aeropuerto de Valladolid. Creo que se puede mejorar, pero también pienso, pienso, de que las circunstancias geográficas de esta Región pueden hacer, puede hacer que no tengamos en su día en ningún momento un aeropuerto de suficiente, de suficiente entidad. La posibilidad de Madrid, la posibilidad del aeropuerto de Vitoria condiciona grandemente,

grandemente, el desarrollo de los aeropuertos de la Región.

Por otro lado, el aeropuerto de Valladolid que es el que, entiendo y así el grupo, el Partido Socialista Obrero Español en su programa electoral lo decía, creemos que es el que reúne las condiciones más objetivas para ser un aeropuerto regional en su día. En estos momentos, por parte de, del organismo autónomo, en aeropuertos nacionales se está procediendo (si no se ha hecho ya), no sé, a la instalación de un sistema de aterrizaje, el sistema IEBS para aterrizaje en situaciones climatológicas adversas; incluso, está presupuestada la instalación de un edificio de servicios fundamentalmente que acogiera a los bomberos, que, en estos momentos, no tienen una ubicación adecuada. Y yo creo que una vez que el Gobierno de la nación se pronuncie sobre cuáles son (parece que son dieciséis) los aeropuertos de interés nacional, si algunos aeropuertos de la Región tienen interés nacional o no y en función de eso qué van a hacer con los que no consideren de interés nacional, en estos momentos nos pronunciaremos. Es un poco lo, aquí estando mi intervención del tema de ferrocarril; cuando sepamos lo que va a ocurrir, así podremos actuar, porque sabemos lo que nos va a costar ya que nos arriesgamos; mientras tanto, yo creo que es hacer elucubraciones sobre el futuro de estos aeropuertos.

El tema, bueno ha planteado Usted un tema interesante que es el intrusismo en el transporte de mercancías. Yo creo que he sido muy claro esta mañana y que actuaremos con energía, y que tenemos problemas, por falta de estructura, para hacer las inspecciones adecuadas, de que nos faltan inspectores, y que tendremos que crear esa figura o ampliar las dotaciones; de que el auténtico problema con que nos encontramos es que, hoy día, parar un autocar o un camión en camión en carretera, sólo lo puede hacer la Guardia Civil, que no es competencia, competencia de esta Junta; y lo que hay que hacer, evidentemente, es coordinar la Administración Central y las labores de inspección, y, en este sentido, imagino que sus Señorías han visto una nota de prensa en los últimos días en la que se hablaba de un plan de actuación que se desarrolló durante breves días, un plan de actuaciones que se desarrolló durante breves días, un plan de actuaciones de inspección en colaboración con la Guardia Civil, en colaboración con la Dirección General de Transportes y de hecho el resultado de la inspección que esperamos; que yo creo que tiene una doble vertiente; en primer lugar, ha venido a demostrar que las Comunidades Autónomas, concretamente la Comunidad Autónoma de Castilla y León, tiene medios efectivos y formas necesarias para hacer una labor inspectora adecuada, y, por otro lado, nos

ha servido para detectar lo que ya es sabido, que la situación de transportes de la Región no son los que se quiere. Y en todo, en toda esta labor acontece falta de seriedad, porque hay muchísimo intrusismo. Hay que tomar medidas serias y drásticas, y quizás los datos de esta pequeña campaña, que llegó del diecisiete al veintiuno de Octubre, son extremadamente elocuentes; en primer lugar, el total de vehículos pesados fueron dos mil seiscientos veinticinco, los vehículos sancionados fueron ochocientos uno y la distribución de vehículos sancionados por conceptos de infracción fueron: exceso de carga superior al diez por ciento o inferior al diez, quinientos setenta y nueve; exceso de carga superior al diez por ciento con la consiguiente paralización, veintinueve; carencia de tarjeta, ciento ochenta y cinco; otra situación de menores, cincuenta y dos. Creo que el fluído va a ser positivo por la buena acogida que ha tenido en el sector, sobre todo entre los que viven en la legalidad. Esta actuación demuestra que el trabajar con un marco legal que exceda una, el campo de mejora para todos pero para todos el mismo, en colaboración por parte de todos queremos, en primer lugar, tener los medios adecuados para poder seguir esta labor de inspección; y, en segundo, en segundo lugar, el poder asumir ciertas competencias de la Administración Central que están delegadas de forma tal que podamos coordinar mejor porque es que la Administración Central, sobre todo en la labor de inspección, que no es asumida por las Comunidades Autónomas y...

Me habla su Señoría de la utopía que pueda suponer el programa turístico que se trata en esta Comisión. Yo creo que no es utopía puesto que tienen la palabra sus Señorías cuando se debate la Ley de presupuestos del año ochenta cuatro que es la que tiene que fijar los hechos y las posibilidades de esta Consejería. El Gobierno propone un Presupuesto, pero es la Cámara, el Parlamento, las Cortes de Castilla y León quien aprueba esa Ley. Creo que no es ninguna utopía. Creo que hemos, tenemos muchas más cosas en la cabeza, pensamos que podemos hacer muchas cosas más; pero yo creo que la mayoría del programa que he presentado a esta Cámara se va a realizar en este período de Sesiones. Hay cuestiones que se realizan y que evidentemente se prolongan en el tiempo, pero la iniciación, la iniciación del mismo, se puede hacer perfectamente en este período de Sesiones. Y coincido con un tema que plantea el Procurador, el tema estación de invierno. Yo creo que sí que una, de las imágenes que tiene que vender esta Comunidad es precisamente la Ecología; la Ecología.

Yo creo que si algo tenemos que vender aparte de Arte, de Historia, de Cultura y de, y nosotros mismos que nos podemos vender (el pueblo Caste-

llano-Leonés creo que tiene una propia idiosincrasia); creo que es la Ecología. Y yo creo que es una parte importante; porque los modos turísticos y el nivel, el mayor nivel de vida de la población, no sólo de la Castellano-Leonesa sino de las Comunidades circundantes, van a permitir que el turismo de invierno —que es todavía un turismo minoritario en este País, pero ya vemos que en otros países es un turismo que si bien no es masivo, alcanza cotas importantes—, creo que tiene enormes posibilidades en esta Región. Coincido con sus planteamientos. No sé si lo he recogido en la intervención de esta mañana; pero, evidentemente, eso va dentro de todo el paquete de oferta turística especial que pueda hacer esta Comunidad.

Y el tema de la red de Paradores AT. AT es una empresa que depende directamente del Estado; que no se transfiere. No hay noción de que se vaya a transferir, si bien es cierto que, algunas Comunidades Autónomas han planteado la posibilidad de distanciar sus Paradores de la Región. Yo ahí no me pronuncio, digo lo que Usted; en tanto no conozca las cuentas, yo no sé si hay que reivindicar eso o no, porque lo mismo nos metemos en un callejón sin salida. La red de Paradores de la Región no es mala del todo, no es de las peores de España. Nos encontramos ahora con el enorme hándicap del cierre del Parador de Villacastín y si alguna vez, alguna Comunidad Autónoma reivindica su red, la parte que le corresponde a la red de Paradores nosotros desde luego iniciaremos los trámites para conocer la situación real de los Paradores de la Región y la reivindicaríamos caso de que fuera conveniente la reivindicaríamos en la misma medida. Yo, en principio, el tema de red de Paradores yo creo que la oferta que presenta en estos momentos la red de Paradores es una oferta unitaria a nivel nacional y estimo que es positivo; estimo que es positivo. De la transferencia de esa red de Paradores, si se mantuvieran unas constantes de oferta similar para todas las Comunidades que pudieran hacer que no se rompiera la imagen de unidad y de coordinación en estos momentos, en ese caso sería favorable; pero fraccionar todo el montaje de red de Paradores que tiene el Estado Español en las diecisiete Comunidades Autónomas pudiera ser que fuera perjudicial para los intereses económicos del conjunto del Estado.

Del tema que plantea el Portavoz del Grupo Socialista, planteó el tema que creo que es elemental que es el tema de las relaciones con nuestro vecino País que es Portugal, y lo plantea en dos vías: en primer lugar, el tema de fronteras el tema de relaciones de Comunicaciones. Yo creo que, en primer lugar, no es competencia de este Gobierno ni va a ser competencia nunca, porque interviene directamente el Ministerio de Asuntos Exteriores;

pero yo creo que había que estrechar lazos pero lazos reales para el mismo. En este momento, nosotros, este Gobierno, sin competencias, sin competencias pero de una forma decidida, está haciendo gestiones para la posible apertura de un puesto fronterizo en la Fregeneda.

Nos preocupa las últimas medidas del Gobierno Portugués de impuestos especiales para la salida de los Portugueses hacia el extranjero, que en su caso, en la mayoría de los casos, salvo los que vayan por vía férrea, por vía aérea o vía marítima, tiene que ser por nuestra Comunidad; y, en ese sentido, elevamos nuestra preocupación al Gobierno de la Nación y nos consta que en uno de los temas de la conversación del Presidente del Gobierno de la Nación, en su próxima visita a Portugal, va a ser precisamente el tema de estos impuestos que entendemos que son discriminatorios y evidentemente perjudiciales para España y muy fundamentalmente perjudiciales para la Comunidad Castellano-leonesa.

Y plantea un tema que no he mencionado esta mañana que es el tema del transporte fluvial y yo me imagino que, concretamente, sus señorías se refiere al controvertido tema del muelle de Veraterrón. El gobierno de la Región no está en contra de este puerto fluvial; pero si hemos considerado los estudios técnicos, que pongo a su disposición, y avalan que, en estos momentos, el puerto fluvial de Veraterrón sobre el Duero no tendría ninguna viabilidad económica, porque el auténtico problema con que se encuentra el puerto es que está absolutamente incomunicado. Es muy difícil que aquel puerto, que tenía que ser una vía de salida para los productos Castellanos-Leoneses para la exportación fundamentalmente para América, tanto Sudamérica como Norteamérica, digo que es muy difícil que las empresas castellano-leonesas se arriesgasen a llevar sus productos allí cuando tienen enormes dificultades de acceso y cuando les resulta mucho más rentable económicamente la tonelada transportada hacia otras Comunidades como puede ser Asturias, Cantabria o el País Vasco, que no el llevarlas allí. Creo que es prioritario, antes de abordar el tema del muelle de Veraterrón, prioritario, hacer las vías de acceso a aquella zona y, una vez allí, una vez eso, habría que dar más pasos. En primer lugar no olvidemos que el límite de la Fregeneda, el muelle de Veraterrón, es precisamente un País amigo, hermano y todo lo que Ustedes quieran, pero no deja de ser un País extranjero que es Portugal. Habría que llegar a un acuerdo de tasas y de posible impuestos para utilización de las esclusas por todo el Duero a partir de la frontera; y, entonces, solucionados los problemas de comunicaciones y solucionado el problema de la viabilidad y del acuerdo bipartito para utilizar la parte portuguesa del

Duero y las correspondientes contribuciones para el uso de las múltiples exclusas, bien, hecho eso, en ese momento, creo que se podría plantear. Yo creo que, y así se lo he de decir a los castellano-leoneses de la Fregeneda, creo que el hacer el muelle de la Fregeneda, en estos momentos, sería como hacer un restaurante en medio del desierto, no iría nadie; ni iría nadie, porque no tiene condiciones objetivas de acceso ni para mercancías ni para viajeros.

Habla del tema de las jornadas del plan director y yo aquí quería anunciarles que no sé si lo habrán recibido ya, una invitación expresa, los miembros de esta Comisión para asistir los días diecisiete y dieciocho de este mes, la próxima semana en León en el Hostal San Marcos a las jornadas técnicas de presentación y discusión del plan director de transportes de Castilla y León. Entiendo, comprendo, que son malas fechas para sus señorías; pero entiendo que sería de un enorme interés para esta Comisión el poder asistir al debate y participación en estas jornadas técnicas, estas jornadas técnicas que, como les digo, se celebran en el hotel San Marcos y a las que han sido sus Señorías debidamente invitados. Lo que se pretende como objetivo claro es presentar o dar a conocer el desarrollo de los trabajos del plan y promover un intercambio de puntos de vista entre todos los sectores afectados, tanto económicos como sociales, y los resultados de estas jornadas incluirlos, incluirlos como un punto más y como un libro más a los resultados técnicos que los redactores del Consulting que se ha dedicado a elaborar este plan en el presente y que va a ser la base de trabajo, ya no digo para esta Consejería sino para futuras, para futuros Gobiernos que pudieran seguir al actual.

Se van a desarrollar en dos días en jornadas de mañana y tarde y van a tener, van a tener, varias ponencias, como son la ponencia de transporte interurbanos de viajeros por carretera, ponencias de infraestructura de carreteras, ponencia de transporte ferroviarios, transporte urbano y luego ya una sesión que clausura el día dieciocho a las cinco de la tarde. La gente que en principio va a estar presente en estos paneles en esta mesa de trabajo, entendemos que recogen todo la realidad técnica, económica y social de la Región y de, incluso expertos venidos de otras comunidades, que pretendemos que sean lo más eficaces posible para sus resultados puedan ser de enorme utilidad para esta Consejería y puedan ser de enorme utilidad, en definitiva, para toda la Comunidad Castellano-Leonesa.

Y apunta también el Portavoz del Grupo Socialista el tema del patronato regional de turismo en el que yo quisiera incidir de alguna forma especial. Yo creo que Castilla y León es potencialmente

una Región rica en recursos turísticos, creo que ha trabajado y se trabaja mucho en vender nuestra Región; pero estoy seguro —y en esto coincidirán sus Señorías conmigo— de que la oferta que se está ofreciendo es una oferta difusa, una oferta localista y, como mucho, es una oferta provincial. Y, como les decía antes, en definitiva el turismo no es más que un comercio; lo que hay que hacer es ofrecer, ofrecer un producto homogéneo, un producto lo suficientemente atractivo para que los compradores, que en definitiva no son otros que los tur-operadores, puedan ver en ese producto algo interesante. Yo estoy convencido que, salvo pequeñas excepciones, hoy día nuestra Comunidad castellano-leonesa, de una forma individual por localidades o incluso de una forma provincial, hoy día tiene muy, muy difícil venta; muy difícil venta. Y estoy convencido que o vendemos, o sabemos ofertar una imagen global de la Comunidad con sus peculiaridades pero con una oferta suficientemente atractiva, o difícilmente podremos, podemos lograr los objetivos que tanto esta Consejería como esta Comisión, según las manifestaciones de todos los Portavoces, pretenden. Y para ello, y como estoy convencido de que el patronato no debe ser un, no digo iniciativa, sin un tanto que se apunte exclusivamente la Consejería sino que ahí es donde quiero ver, donde quiero ver todas las buenas palabras que a veces se dicen pero que muchas veces hay que plasmarlas sobre el papel de colaboración y ahí quiero comprometer a esta Comisión y quiero comprometer a los tres grupos que forman esta Comisión para trabajar en esa línea.

La creación del patronato que sobre el papel es sencilla no lo va a ser tanto; vamos a chocar con localismos, vamos a chocar con provincialismos y vamos a chocar con la falta de integración de esta Comunidad Autónoma de Castilla y León. Y quiero y deseo y solicito a esta Comisión de Transportes, Turismo y Comunicaciones de las Cortes que colaboren con esta Consejería de la redacción de los correspondientes Estatutos para comprometer a toda la Comunidad Castellano-Leonesa en esta tarea que considero esencial para el futuro del turismo de nuestra Región, y, para ello, a través de su Presidente, demando una Comisión donde por parte de mi Consejería, mía propia y de mis colaboradores, se pueda hacer una presentación de lo que pueden ser las líneas maestras de estos Estatutos en esta reglamentación, para que sea la Comisión la que consensuadamente, consensuadamente pueda cerrar, estos Estatutos y pueda hacer algo que quizá pueda ser atípico a una Comisión parlamentaria donde fundamentalmente lo que tiene que debatir son Leyes y fundamentalmente lo que tiene que hacer es controlar la labor del Ejecutivo, pero que también yo entiendo que encaja perfectamente en la filosofía de lo que es

una Comisión informativa, de debate de cuestiones que no son estrictamente legales; si bien es cierto que, en su momento, podrá articularse algún tipo de disposición legal para regular este futuro patronato; para ello no quiero ser más extenso en el tema pero sí quiero llevar al ánimo de sus señorías la necesidad de un compromiso formal de esta Comisión para trabajar sobre este tema que entiendo que va a ser árduo, pero entiendo que debe tener carácter prioritario y debemos darle salida a la mayor brevedad posible.

Y el tema de Centrales de Reserva que apunta su señoría; el tema es complicado. Vemos que la oferta de turismo rural está muy diseminada, que hay cierta oferta, que evidentemente vamos a potenciar esa oferta rural; pero nos encontramos con la dificultad que van a tener todos esos ciudadanos que se metan en la aventura del turismo rural por su propia ubicación y por su distancia de los centros administrativos y por su dispersión van a poder canalizar su oferta a los circuitos turísticos, a las agencias de viaje o a los operadores; y entendemos que es una misión de la Administración, una misión de este Gobierno de la Región, el poder servir de punto de apoyo para canalizar esa oferta y para canalizar las posibles peticiones de turismo rural que vengan tanto de la propia Comunidad como de otras Comunidades. Tenemos puestas grandes esperanzas en esto, porque vemos cómo países con buena importancia turística y que quizá en algunos productos turísticos van más avanzados que nosotros como puede ser Francia, el turismo rural tiene una enorme importancia tanto para el turismo interno como para el turismo externo; fundamentalmente para el turismo interno. Y creemos que se puede dar una salida, y, en esa medida, colaboraremos creando esta Central de Reservas de turismo rural que para canalizar toda la oferta y toda la demanda para este tipo de turismo y esto de alguna forma nos puede servir también un poco de experiencia para un proyecto mucho más ambicioso —y que evidentemente no he mencionado aquí porque podría resultar un poco utópico— como puede ser una futura Central de Reservas de la Región Castellano-Leonesa para todos los modos de turismo. Es un tema que lo tengo en agenda, y que el día que sea factible económicamente y sea factible por las circunstancias del propio mercado turístico, podré presentar ante estas Cortes de Castilla y León. Yo creo que he pretendido no dejarme nada sobre la mesa y estoy abierto a las preguntas que sus señorías quieran hacerme sobre los temas.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias señor Consejero. Va a haber un turno de réplica por parte de los Por-

tavoces de los Grupos. Ruego que se atengan estrictamente al tiempo concedido de tres minutos, y, a continuación, cada uno de los Procuradores pertenecientes a esta Comisión podrán intervenir en el mismo Orden de los Grupos, de los Portavoces de los Grupos; es decir, empezando por el Grupo Mixto, y les ruego ahora que levanten la mano las personas, los Procuradores, que quieran intervenir para programar esta situación última. Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Mixto.

EL PORTAVOZ DEL GRUPO MIXTO (SEÑOR HERNANDEZ HERNÁNDEZ): En tres minutos ahora y en los diez siguientes, no queda mucho tiempo para cortesías; por eso ruego al señor Consejero que no me tome en cuenta la falta de expresión del agradecimiento y demás cosas que se pueden decir en estos casos; y que de hecho, en este momento, por mi parte, es de corazón.

Acepto el ofrecimiento a esos debates a que nos hemos referido o se han referido los otros dos Grupos y se ha referido el Consejero y que yo tenía al final de la exposición que no he podido terminar antes en los diez minutos.

Acepto también, en nombre del Grupo Mixto, esa responsabilidad de alzar esas voces de petición de derechos por parte de nuestra Comunidad; pero le recuerdo al señor Consejero que la iniciativa en estos temas le corresponde a la Junta.

En cuanto a la oportunidad del ferrocarril del Valle del Tiétar, no me da tiempo y además no me ha parecido oportuno entrar en esta disquisición; pero sí que le diría a usted que lo que me ha gustado mucho es eso que ha dicho usted en esta su segunda intervención que en esa línea, no en concreto en esa línea férrea, sino en esa línea está el Gobierno de la Región. Hablando de la comunicación de esas regiones periféricas en cuanto a lo de la empresa regional de Transportes, yo también veo con complacencia esa frase de usted que dice que donde no llegue la empresa privada, llegará el Gobierno de la Región, y eso es lo que yo quería escuchar realmente.

Tendría que decir, referente a algo que me quedé antes sin decir, los cursos de estudiantes extranjeros que tienen implicaciones en la Consejería de Cultura en el Ministerio de Educación y Ciencia, que yo entiendo que es muy importante por parte de la Consejería que usted preside el que no se olvidase que en esos cursos pueden acceder a ciudades que no son simplemente las ciudades que tienen Universidad, sino que hay ciudades que tienen un acervo histórico y cultural suficiente y una capacidad turística importante como para poder ser el soporte o el lugar donde se celebran esas actividades.

Hablaba usted también de una biblioteca de

temas castellano-leoneses, de un artículo fotográfico, de un fondo de publicaciones. Yo no sé exactamente si éstas van a ser más bien entidades, diría yo, a nivel de simplemente de ficción —sin querer utilizar un término despectivo—, o van a ser concretamente hechos. Y, si son hechos, yo le preguntaría a usted qué criterios existen para su ubicación; ¿van a ser todos siempre en la capital de la Provincia que sustenta en este momento la ubicación de los Organos Autonómicos o se va a hacer también descentralizando en ese tema? Yo estoy básicamente de acuerdo con lo que usted ha expresado aquí de carteles, mapas, folletos, etcétera. Me parece a primera vista que son cifras bajas; no lo sé, no puedo, no puedo valorarlo en este momento, pero se me ocurre hacer ofrecimiento de esos calendarios sobre los que usted hablaba antes y que parece ser según dicen las técnicas, o que usted decía, que son un buen medio de ofrecimiento del programa turístico o de las posibilidades turísticas; decía yo que se me ocurre que podían ofrecerse esos calendarios a las empresas privadas para que pudieran adquirirlos y con ese capital, poder crear más folletos, más libros, etcétera.

No me ha hablado usted, decía ahora que creía que no se había olvidado nada, y si se ha olvidado usted de hablarme de la situación de las estaciones de ferrocarril, de los servicios complementarios y me parece una cosa importantísima. Yo vuelvo a repetir que la primera imagen que tiene un turista, que tiene un viajero de Castilla y León es, por ejemplo, la estación de ferrocarril a la que llega. Yo sigo pensando que la imagen en este momento es desastrosa y que realmente la situación de los servicios que se prestan es inadecuada. Usted antes hablaba de horarios y le recuerdo, que desde luego es curioso, pero hay estaciones y me estoy refiriendo a las que conozco, que a las diez de la noche, el viajero, el turista o el ciudadano, simplemente, y usuario no puede tener información por estar cerrada la oficina de información de la estación, no puede comprar un periódico porque está cerrado el quiosco y la cafetería no la puede usar porque desde luego está en unas condiciones de salubridad y de presentación que son indignas.

Bueno, como veo que se me ha acabado el tiempo, y ha pedido el señor Presidente que fuéramos concisos en el tema, yo nada más terminaría diciendo que le pediría a su Consejería que las iniciativas marchasen con la urgencia de las ambulancias, con la rapidez del avión, con la constancia, que no con la puntualidad del tren, sin elogio propio de esa civilización que usted nos apuntaba antes y desde luego, todo en pos de que Castilla y León vaya sobre ruedas.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): El Portavoz del Grupo Popular tiene la palabra.

EL PORTAVOZ DEL GRUPO POPULAR (SEÑOR MARCOS OTERUELO): En primer lugar, en nombre del Grupo Popular, creo que estoy en condiciones de ofrecerle la colaboración real y sin reticencias de ninguna índole para, primero, la fundación sobre buenas bases, y después para el funcionamiento del Patronato de Turismo Regional; porque yo, personalmente, comparto la oportunidad de ese patronato.

En segundo lugar, me alegra de que más o menos coincida en que una de las atracciones importantes para el turismo de nuestra Región pueda ser el fomento de las estaciones de invierno; y únicamente sugerir que no se empiece la casa por el tejado en el sentido de que no se construyan unas instalaciones y restaurantes y hoteles en las alturas y luego no tengamos carretera para llegar a ellas. No me contestó, en fin, un lapsus, pero ni a lo mejor merece demasiada contestación, mi alusión al miedo a que en la propaganda pues caigamos en un exceso, en una inflación de papel, que a lo mejor pues gastemos en burocracia y en imprenta dinero que nos haría falta para hacer las obras.

Después, me parece muy bien también, en eso estoy de acuerdo y vamos a ver si es posible que no lo sé, una filosofía que en principio no parece que sea concordante con su partido a nivel nacional si en esta Región se lleva a efectos, que consiste en no crear Entes Públicos; por ejemplo la empresa regional de transporte, me parece que sería añadir un Ente innecesario, sobre todo hasta que no hayamos visto todas las posibilidades de la iniciativa privada en ese campo. Yo creo que antes hay que tratar de ver hasta dónde llega la iniciativa privada; si las empresas privadas son capaces de resolver nuestros problemas y sólo allí, efectivamente, donde ya no lleguen (porque no se le puede imponer a un particular el sacrificio de hacer sin rentabilidad un servicio), allí puede acudir, la Junta o el Gobierno de la Región a resolver el problema, naturalmente sin necesidad de crear empresas nuevas.

En cuanto al desarrollo legislativo al que usted aludió, si no en este momento, por no decir por la mañana, que creía que dada la complejidad y el volumen de la actividad turística que va a acometerse en esta Región, va a ser necesario un gran desarrollo legislativo en este campo, entonces me dio un poco de miedo el que citara, «habrá que hacer muchas Ordenes, muchos Decretos». Yo creo personalmente que el asunto es tan complejo, pero además tan sustancial e importante, que merecería tal vez una legislación con carácter de Ley

de Cortes; por lo menos un marco general dentro del cual luego vendrían las Ordenes y los Decretos.

Y por último no quisiera pensar yo que el cambio de imagen necesario en la Región para atraernos al turismo, explotar debidamente los valores que tenemos, no quisiera que fuera tal vez el portillo para de alguna manera meter ahí la politización que hasta ahora ha estado ausente de esta sala con gran júbilo por mi parte por lo menos. Pienso que Castilla y León tiene valores suficientes, propios, típicos (además no se repiten en los demás) y tradicionales monumentos, recursos ecológicos etcétera, suficientes, como para no necesitar inventar nuevos valores más o menos con la disculpa de la progresiva o cosa por el estilo; es decir, yo creo que lo que hay que hacer es vender cada uno lo que tiene y así como la Costa Brava vende el mar y su sol, etcétera, y la Costa del Sol lo mismo, nosotros debemos vender nuestras catedrales, debemos vender nuestras montañas y nuestros deportes de invierno, y debemos vender también el sosiego, la seriedad del hombre de Castilla y León y no tenemos por qué inventarnos, con la disculpa de crear imagen, no sé, montajes folklóricos más o menos progresistas. Simplemente esto.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Señor portavoz del Grupo Socialista.

EL PORTAVOZ DEL GRUPO SOCIALISTA (SEÑOR GONZALEZ MARCOS): Sí, gracias Señor Presidente. Bueno, en primer lugar para agradecer la colaboración que he creído interpretar de los Grupos de ámbito parlamentario; se entiende, en nombre del Grupo Socialista.

En segundo lugar, decirle al Señor Consejero que efectivamente el Grupo Parlamentario Socialista va a apoyar totalmente el programa que ha sido expuesto que, como decía antes, nos parece magnífico y que va a contar con toda nuestra colaboración para poder hacer una realidad en la medida de las posibilidades y lo antes posible.

En tercer lugar, un factor nuevo que se desprende de una intervención que tuvo en el segundo turno, en lo que se refería a la negociación de transferencias o de competencias, no sólo de las que se habían hecho, sino de las que estén en negociación futura, ante la sugerencia que dijo que algunos se habían asumido sin dotaciones aceptables, si sería bueno que al menos nos explicara un poco el criterio político de la Junta en este aspecto, a los miembros de la Comisión, y la conociéramos; porque el Grupo que represento lo que sí tiene claro es la idea política de que hay que aceptar las competencias que veamos que pueden servir para el desarrollo de la Región Castellano-Leonesa, que tanto lo necesita, como tantas veces

aquí se ha dicho, y naturalmente, aquellos que vayan acompañados de una dotación de medios no sólo económicos, sino también humanos y de infraestructura que hagan posible la realización de algo positivo en esas competencias.

Y terminé con un matiz sobre el tema que antes expuse y compartiendo la respuesta que me ha dado el señor Consejero en relación con la colaboración necesaria con la zona fronteriza Oeste de la Comunidad Castellano-Leonesa. Es indudable, acepto y comparto lo que usted ha dicho sobre el tema, pero en lo que sí insisto es en que tiene que ser una preocupación constante por parte de la zona, porque en la medida que logremos crear una infraestructura adecuada y transitable en relación con nuestros vecinos portugueses, estaremos en condiciones de poder estar mejor preparados para tener relaciones también turísticas y de transporte, y no sólo turísticas y de transportes, sino en general con ellos, cosa necesarias para una Comunidad Autónoma que tiene muchos kilómetros de frontera con españoles. Nada más. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): El señor Consejero tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): En primer lugar quiero pedir disculpas por haber omitido antes contestaciones, lo cual me dice que lo que tengo que mejorar son mis anotaciones. El señor Representante del Grupo Mixto habla del tema de Estaciones de ferrocarril; yo ahí le digo claramente que ese tema es competencia exclusiva de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles. Ahí sí que no hay forma de hincarle el diente. Pero apunta un tema de competencia no de nuestra Consejería pero sí de la Junta, como es el tema del estado sanitario en que se encuentran muchas estaciones. La estación de ferrocarril son un lugar público, un servicio público, y, por tanto, debe de estar dotado de los medios higiénicos adecuados para que ejerza esta función pública; y, evidentemente, la Junta, por esta competencia, a través de la Consejería de Bienestar Social, tendrá que actuar no sólo en estaciones de Ferrocarril sino en tantos otros sitios para poder dotarnos de condiciones sanitarias mínimas a nivel de país europeo o como el que somos o como al que nos pretendemos parecer. El tema de los cursos para extranjeros, pues el ejemplo de Salamanca como experiencia real positiva en estos momentos; no dije que tuviera que ser en ciudades universitarias. Yo estoy convencido de que si a determinados países de rentas económicas altas, en determinadas universidades se les va con una oferta homogénea pero con claridad, con fotogra-

fía incluso de lugares de ubicación de sus estudiantes, para hacer cursos de español, estoy convencido de que hay posibilidad de ubicación o el lugar de esas reuniones no sería tan importante como la infraestructura que demos a esos ciudadanos extranjeros con niveles de vida realmente altos o que están acostumbrados a unas condiciones quizá muy superiores a la media de España.

Estoy convencido de que, en colaboración con la Consejería de Educación y Cultura y en colaboración con el Ministerio de Educación y Ciencia, el Ministerio de Asuntos Exteriores y la Secretaría General de Turismo, podemos obtener que para muchas poblaciones (no digo qué características tienen que tener, yo creo que cualquiera reúne condiciones objetivas para ello), que estén dotadas de una infraestructura turística adecuada y se oferten profesores adecuados con esa infraestructura adecuada, quizá se puedan canalizar, estoy convencido de ello, cursos periódicos de a lo mejor quince o veinte días para exclusivamente aprender el idioma castellano, incluso para conocer y poderles ampliar nuestra oferta cultural castellano-leonesa. Soy optimista en este tema, aunque reconozco la dificultad de contar con la infraestructura adecuada, quizá en poder contar con las Universidades adecuadas, para que puedan recibir esta oferta. Cuando habla usted de archivos o cuando he pretendido yo esta mañana hablar de Archivos, Bibliotecas y todas estas cuestiones, no hacía referencia a crear ninguna institución especial, sino que creo que es un elemento esencial para el trabajo de la Consejería. Mire Usted, nos encontramos en estos momentos con que vamos a recibir las transferencias de turismo y esta Consejería, porque así nos lo van a dar, inevitablemente va a estar falta de las suficientes bibliotecas de Archivo Fotográfico, de Archivo Literario para poder trabajar en condiciones objetivas. En el tema por ejemplo de un archivo fotográfico, un archivo literario, lo importante sería que esta Consejería hiciera o pudiera elaborar artículos periodísticos que pudiera canalizar tanto a la prensa de la Región como al resto de la Nación o al extranjero, pero ya perfectamente estructurado y elaborado, acompañando de la correspondiente fotografía para que, o bien de forma inmediata o bien para que sirvieran de archivo de esa revista o de esos periódicos, pudieran publicarlo en su día. Eso tiene un coste mínimo, tiene una rentabilidad promocional importante; el que en un periódico de tirada media, extranjero, pudiera aparecer mañana un artículo sobre la gastronomía Castellano-Leonesa; por muy poco dinero que haya valido ese artículo y muy poco dinero que haya valido la publicación de esa fotografía, nos encontramos con media página en un periódico que van a leer miles de personas. Para eso, yo creo que ese

archivo no va a tener una ubicación distinta que la Consejería, que va a ser la que va a poder servir de archivo para que cualquier persona, institución, pública o privada, pueda acercarse a nosotros y pueda pedir una fotografía sobre el paisaje del Valle del Tiétar del que hacía referencia Usted antes, porque va a hacer no sé qué institución, un artículo o va a hacer cualquier cuestión relacionada en el Valle del Tiétar; creo que es importante y es absolutamente necesario contar con ese centro, y, centralizado en la Consejería, ese centro bibliográfico o fotográfico para poder hacer una labor promocional mínima.

¿El tema de carteles de cifra bajas? Quizá usted lleve razón; yo, lo que he pretendido esta mañana, era presentar un programa de lo que vamos a hacer en la inmensa mayoría de los puntos que presentábamos, dentro del período de sesiones en que nos encontramos; que la experiencia sería no sería inclusive dando la pauta de que a lo mejor para futuras tiradas, tengamos que duplicar o triplicar las mismas, con lo cual nos sentimos absolutamente optimistas si logramos el poder distribuir tan enorme cantidad de material gráfico. El tema de calendarios, evidentemente, lleva razón, creo que estoy convencido de que tiene una, de que con un coste económico muy bajo tiene una importancia promocional grande; porque como decía mi exposición, se pone dinero y dura hasta Diciembre y ya no sólo, y ahí coincido con usted, pueden estar en los establecimientos públicos en la Comunidad Autónoma de Castilla y León sino que serán ofertados gratuitamente a las instituciones privadas que deseen tener esa fotografía de esa imagen de la Región y que a ellos les presta el servicio de calendario y a la Comunidad les presta el servicio de promoción, el Servicio de Proyección de la imagen de nuestra Comunidad que, en definitiva, va a ser una imagen turística.

También pido disculpas al señor Portavoz del Grupo Popular referente al tema de no haberle contestado en el tema de propaganda. Los proyectos que tiene la Consejería en materia de propaganda, en tema de carteles, folletos y tal, aparte de ser un elemento esencial, o sea, lo que se va a encontrar un ciudadano alemán cuando vaya a la oficina española de turismo de Dormut, y quiera pedir algo sobre España o algo sobre Castilla y León, al final no se transmite con palabras lo que tiene que tener plasmado en un folleto, que pretendemos que todos, excepto los que sean ya muy profesionales, sean sobre todo eficaces, que, en el primer vistazo sepan proyectar realmente la imagen de la Comunidad y que de un vistazo contengan toda la relación de direcciones y lugares de interés para esa Comunidad. Creo que el coste es bajo, estoy convencido de que es bajo (por lo me-

nos los proyectos que he presentado ante esta Comisión), y la rentabilidad es alta; e independientemente de ese dinero, creo que es inevitable y prioritario el poder contar con una biblioteca de folletos y de propaganda para poder proyectar una imagen no sólo dentro de la Comunidad sino incluso en el extranjero.

Agradezco el ofrecimiento de colaboración para el tema del Patronato Regional de Turismo; coincidió con usted en el tema de las estaciones de invierno; no coincidió tanto en el tema de los Entes Públicos que se puedan crear. En primer lugar, creo que cuando hace usted referencia al Gobierno de la Nación creo que el Gobierno de la Nación está dando una ejemplar actuación de defensa y protección de la iniciativa privada, pero lo que sí le digo y de forma enérgica, aunque no dé voces porque estoy ronco ya, de forma enérgica, que donde no llegue la iniciativa privada llegaremos nosotros en la Región y el Gobierno de la Nación, seguro que llegará al resto de la Nación. Es evidente que una serie de servicios mínimos que son de interés público hay que mantenerlos; si llega la iniciativa privada y lo hace en condiciones objetivas y serias y encima le son rentables, encantados; si no, llegaremos nosotros, porque esa es nuestra obligación.

El tema del desarrollo legislativo, yo esta mañana quizá haya sido parco en el tema de promesas legislativas, porque quiero poner los pies en el suelo; yo no quiero decir que no vaya a presentar ante las Cortes de Castilla y León Leyes, sino que en estos momentos no me considero capacitado, mi Consejería no se considerará capacitada, para prometer ninguna Ley. Cuando para regular algún aspecto concreto veamos que es precisa una Ley, la presentaremos sin ningún temor. El prometer una Ley, ahora, por prometer y por salvar la cara de que se van a hacer Leyes, me parece que puede ser extremadamente delicado, porque ahí tenemos todo el acervo legislativo de la historia de este país, de gran cantidad de Leyes que no sirven para nada y que incluso son enormemente contraproducentes para la propia mecánica social y económica de la Nación. Y cuando habla usted de politización de la imagen de la Región, le digo, y desde luego se lo garantizo, que en la campaña turística de la Junta de Castilla-León no va a ir el puño y la rosa en ningún momento.

En primer lugar, también al representante del Grupo Socialista, agradecerle muy seriamente el apoyo que hace a esta Consejería en el programa que he presentado esta mañana. Cuando me habla del tema de las suficientes dotaciones de los Decretos de transferencia, yo le diría dos cosas: en primer lugar, cuando el Presidente tuvo a bien nombrarme Consejero de Transporte, Turismo y Comunicaciones, me encontré con que las trans-

ferencias que había en materia de transportes; que son las mismas que las que hay ahora, no estaban suficientemente bien dotadas, y hace quince días el Decreto quince o veinte apareció en el Boletín Oficial del Estado, y a la Comunidad Autónoma de Castilla y León, en materia de Transportes Terrestres, no se aumentan competencias, pero sí se aumenta sustancialmente, en el orden del treinta y seis por ciento, las dotaciones de personal y medios económicos a la Comunidad Autónoma para desarrollar las mismas competencias, e incluso, yo diría más, en materia de transportes y en esa línea estamos y en esa línea nos hemos puesto en contacto con la Administración Central; estamos dispuestos a asumir por Delegación las competencias en materia de Transportes Terrestres, que no hay posibilidad de transferencia, porque corresponden constitucionalmente e instantáneamente al Estado; nos comprometemos a que si nos dotan del resto de los medios que tienen en la periferia en la Administración Central, nos dotan a la Comunidad Autónoma de Castilla y León, nos comprometemos a hacer por Delegación las funciones de la Administración Central. Es un tema que está ahí sobre la mesa, el compromiso por nuestra parte está hecho y creemos que lo podremos lograr. Incluso cuando siguiendo el tema de dotaciones, el Anteproyecto del Real Decreto de Turismo, que fue aprobado en sus líneas maestras por la Comisión Mixta el veintisiete o el veintitrés de Junio de este año, no se ha podido publicar —a pesar del enorme interés que tenía la Administración Central de publicarlo—, porque hemos encontrado pequeños errores, pequeños errores pero para nosotros significativos en la confección de los anexos; errores técnicos que, en alguna forma, hipotecaban a esta Comunidad en materia económica y de personal, y hemos pretendido y preferimos no sólo en esta Consejería, sino que habla en nombre del Gobierno de la Región, preferimos no tener competencias, a asumir competencias para salir en los periódicos y que estén mal dotadas. Yo le digo de antemano que, o se resuelven esas pequeñas divergencias técnicas y económicas que encuentro en el Decreto de Turismo, o solicitaré de mis compañeros de la Junta que se devuelva el Real Decreto a la Comisión Mixta para que se vuelva a negociar; porque como Castellano-Leonés que soy, no puedo consentir que se transfieran menos medios de los precisos a la Comunidad o incluso se puedan transferir a la Comunidad deudas anteriores al Decreto, sólo por el mero hecho de salir mañana en los periódicos diciendo que somos responsables y tenemos competencias en tal o cual materia. Es mejor esperar e ir por la vida diciendo que no tienes competencias en una materia, pero que cuando asumas la competencia, la asumas con todas las consecuencias y que la crítica luego, tanto del ciudadano como

de los representantes del pueblo, sea seria. Cuando tienes una competencia, tienes que asumirla con todas sus consecuencias. Coincido con usted en el tema de Portugal, creo que es un tema esencial; es un pueblo con el que tenemos que tener relaciones personales, culturales y económicas de una forma inevitable, ya no sólo Portugal y España y fundamentalmente a través de la Comunidad Castellano-Leonesa, será siempre beneficiosa para ambos pueblos, no digo sólo para los castellanos-leoneses; y, en esa línea, estamos actuando, aún a pesar de que en muchos aspectos carezcamos y quizás no tengamos nunca competencia sobre el mismo.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): El señor Hernández tiene la palabra.

EL SEÑOR HERNANDEZ: No he pedido la palabra.

EL SEÑOR PRESIDENTE (JUAN CARLOS ELORZA GUINEA): Señor Sáinz.

EL SEÑOR SAINZ: Gracias señor Consejero por su asistencia a esta Comisión.

He escuchado atentamente todo su plan; le encuentro ambicioso, pero a mi juicio, adolece de poco concreto. Posiblemente no sea culpa del señor Consejero, pero él tiene unas responsabilidades y nosotros le vamos a exigir esas responsabilidades. Pienso, señor Consejero, que quizá sea la Administración Central, la que le haga ser poco concreto en este sentido.

En lo que se refiere a la acción estatal, yo la entiendo y la defiendo, pero sin invadir nunca campos privados existentes; coexistiendo hasta llegar a una implantación positiva desarrollando su actividad, utilizando las condiciones generales de financiación, confianza que hará realidad el despegue privado. Yo aspiro, y con carácter de urgencia, a una definición de objetivos: a configurar el sector en un exacto contenido y encaje dentro del marco del Estado Español; exigir que el sector cumpla el papel que toda economía de mercado demanda; separar de las realizaciones y actuaciones del Estado en el sector los pagos por prestaciones y servicios a la Comunidad y las auténticas ayudas; difundir ante toda la sociedad el rol del sector, los logros y el coste social derivado como forma de valorar la eficiencia que en ellos se produzca; y programar el principio de solidaridad intersectorial para que no recaigan sobre los sectores deprimidos los costes sociales anejos a planes de reestructuraciones y reconversión.

Entre todo su plan, yo tengo que pedirle que me aclare tres puntos. Primero, he oído hablar de

líneas de débil tráfico, ¿a qué se llaman estas líneas de débil tráfico?, ¿qué índice se va a seguir para catalogarlas? y una vez catalogadas, ¿qué tipo de compensaciones van a dar con el fin de que no desaparezcan, dada la índole fundamentalmente social que tiene?

En segundo lugar, referente a la restauración de líneas regulares, o sea unificación de líneas, ¿qué se va a hacer con aquellos que no tienen posibilidad de hacerlo porque no son coincidentes con otras?

Y en tercer lugar, y termino señor Presidente, existen hoy concesiones a líneas nacionales e internacionales que nacen y pasan por nuestra Región, ¿cuando caduquen estas concesiones, qué criterio se va a seguir para su concesión?, ¿se les va a seguir concediendo a los mismos de siempre?, ¿por qué no se les conceden a las asociaciones de este Ente Autonómico, incluso como compensación de su grave problema económico, ya que en realidad son las empresas que aportan los viajeros exteriores?

Muchas gracias señor Consejero, y piense que además nosotros, yo particularmente colaboraré con Usted, pero exigiremos una oposición justa eficiente y eficaz. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Señor Alonso Almodóvar, tiene la palabra.

EL SEÑOR ALONSO ALMODOVAR: Muchas gracias señor Presidente, señor Consejero, señores Procuradores. Mi intervención va a ser muy breve, porque, dado además que el número de solicitudes de palabra va a prolongar esta sesión quizá excesivamente ya, he observado a lo largo de esta Sesión, que lo mismo en la exposición de la mañana, que en el debate de esta tarde, nos hemos centrado bastante ampliamente, casi exhaustivamente, en dos de las denominaciones de esta Comisión y de esta Consejería, que es la de Transportes y Turismo; pero existe una tercera que hemos olvidado casi absolutamente en esta sesión, que es la de Comunicación. Quería por eso, dedicar unos segundos, medio minuto solamente, a un comentario en torno a este tema.

Cierto que las actuaciones en el tema de las Comunicaciones es muy limitado y muy reducido, porque se trata de un campo en el que la inmensa mayoría de las actuaciones posibles escapan del ámbito de esta Comunidad y de la Junta de Gobierno, puesto que se trata de servicios estatales como Correos o Telégrafos o empresas privadas o semiprivadas, como es la Telefónica. Pero el hecho de que realmente el campo de actuación sea corto y sea limitado, no impide que pueda haber una política de comunicaciones o incluso una filo-

sofía de comunicaciones. Creo que éste es un tema que merece una mayor reflexión y un estudio más detenido, en vez de la ligereza y la superficialidad con el que hemos pasado sobre él. Yo por eso querría preguntar un poco al Consejero, cuál es su punto de vista en torno a este tema, puesto que hay alguna serie de acciones que indudablemente aunque no tengamos competencias específicas, competencias institucionales, por supuesto, en este tema, sí hay vías, múltiples vías políticas para actuar, para sugerir, incitar, promover, realizar acciones de muy diversa naturaleza de gestión, promoción, apoyo; en fin, en una serie de cuestiones relacionadas con las Comunicaciones. En el tema del teléfono ésta es una Comunidad en la que, sin duda alguna, existen todavía cientos de pequeños núcleos rurales faltos del teléfono, que es uno de los servicios y de los derechos elementales y sociales hoy día imprescindibles. Creo que éste es un campo en el que, aun cuando, naturalmente, no sea la capacidad de decisión propia de la Junta, sí hay amplio margen de actuaciones y de posibilidad de influencia en él; menos posiblemente que en los otros, aunque en estos días precisamente ha saltado a la Prensa la noticia o el rumor por el momento, de la posibilidad de transformar a Correos en una empresa pública. Esto, naturalmente, rebasa la esfera de actuación de nuestra Comisión y de nuestras Cortes, pero...

(Le interrumpen diciéndole privada.)

EL SEÑOR ALONSO ALMODOVAR: Perdón, ¿eh?, no, no pública, cómo va a ser privada, pública, una empresa pública que de alguna manera, con el cambio de Estatutos Jurídicos, influiría y modificaría las relaciones que existen en este aspecto. No me quiero extender más detallando quizá posibles acciones en estos temas que están a la vista de cualquier observador; pero creo que sí merece la pena que de alguna manera se puntualice, se aclare, se comente, cuál es la política general en materia de comunicaciones y la filosofía que sobre este tema mantiene la Consejería de esta Junta. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias. Señor Olea por favor.

EL SEÑOR OLEA LOSA: Señor Consejero, señor Presidente, señores Procuradores, estoy de acuerdo fundamentalmente con nuestro Portavoz en dos cosas. Primero, en la felicitación que ha hecho por el trabajo que usted ha realizado; pero también estoy de acuerdo con él en la crítica que ha realizado en su exposición. Lo ha considerado como un tópico también voluntarista, poco práctico. Fundamentalmente yo estoy en contra de la exposición que ha realizado porque, partiendo de una filosofía política completamente opuesta, para

nosotros y para mí concretamente, la filosofía del Grupo Popular se basa en la autonomía y en la descentralización. Usted ha hablado en cuanto esta autonomía y esta descentralización en cuanto a la Administración, ha dicho que se base fundamentalmente en la eficacia y en la descentralización. Estoy completamente de acuerdo, pero en su exposición existe una contradicción; porque después de haber dicho que existe eficacia o que busca esta eficacia y esta descentralización, después se han olvidado ustedes en su organigrama de las Direcciones o Delegaciones Provinciales y las han sustituido por las Delegaciones Territoriales; y en segundo lugar han hablado siempre de Región, fundamentalmente han hablado de ese gran Ente, pero han olvidado por completo y siempre, una referencia clara, concisa, breve y concreta sobre la Provincia, y la Provincia, el artículo 19 del Estatuto determina que es una Entidad Legal fundamental en la Comunidad y ustedes en su exposición, me parece que han dicho única y exclusivamente dos veces la palabra Provincia. Esta es nuestra gran diferencia. Nosotros buscamos la potenciación de las Provincias y la potenciación de las Diputaciones, la descentralización, no el través de un Estado Centralista tan criticado, concretamente por ustedes y por todos nosotros también, para que se venga a centralizar otra vez dentro de la Región, y desaparezca esa descentralización en las Provincias. Yo le pregunto, concretamente, si esto es así ¿qué rol, qué papel va a jugar la Provincia en su política?; pregunta primera.

Segunda pregunta, en materia de Turismo nos ha hablado de ese gran Ente Regional, ese gran Ente que va a recoger toda esa política de Turismo; pero yo le digo: en muchas provincias está constituido o se va a constituir el Patronato Provincial de Turismo, ¿es que estos Patronatos que esencialmente recogen lo fundamental de cada una de las Provincias, van a desaparecer?, ¿es que tiene que quedar integrado en ese gran Ente Regional?, ¿dónde está la descentralización?, ¿dónde está la autonomía? Entonces la pregunta es ¿qué va a pasar con estos Patronatos?

Tercera pregunta, esta es una pregunta muy concreta, concretamente en Zamora, y esto ya es un tema muy concreto y determinado, me dicen que administrativamente no se resuelve un expediente hace muchísimo tiempo. ¿Cuál es la dificultad para esto, cuál es la causa de que no se resuelvan estos expedientes? Me parece que es la Consejería de Transportes, esto no está constatado y por tanto, en principio, no quería haberlo expuesto, pero ya que estamos aquí para velar por la marcha de la Administración, porque ésta sea eficaz y funcione. Y por último ya incidiendo también en otro punto que ha expuesto nuestro

Portavoz, usted dijo con relación a las funciones legislativas, que iba a hablar únicamente y exclusivamente de Ordenes y Decretos. Ya se ha comentado con anterioridad. Si resulta que la función de las Cortes, fundamentalmente es la de elaboración de Leyes, función legislativa, yo pregunto: ¿Cuál va a ser nuestra labor? ¿Cuál va a ser la labor de los Procuradores? ¿Cuál va a ser la labor de las Cortes de Castilla y León? Porque desde últimos de Julio, no se han reunido las Cortes en Pleno; actualmente se están reuniendo estas sesiones informativas; pero, en el futuro, si usted no va a presentar ninguna Ley a esta Comisión, esta Comisión no va a presentarle a las Cortes el Proyecto de Ley. ¿En qué va a quedar nuestra función, única y exclusivamente en fiscalizar, en controlar al Gobierno?, y su función fundamental en todo Derecho constitucional que es la labor de elaboración de Leyes, ¿se va a dejar a un lado? Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Está en el uso de la palabra el Señor Villaverde.

EL SEÑOR VILLAVERDE: Señor Presidente, señor Consejero, quiero, en primer lugar, hacerle un ruego al señor Consejero y es que yo le agradecería que, en lo sucesivo, al igual que se ha hecho en otras Comisiones de este tipo, la documentación que se nos facilite se nos haga llegar con el tiempo suficiente como para considerarlo un instrumento de trabajo y poder estudiarlo de una forma detenida, y no que se nos entregue aquí.

Después, yo quisiera hacerle una pregunta, y es que usted se ha referido a la insuficiente dotación de personal en algunas Provincias (en concreto en la que a mí me afecta, que es Soria), como representante que soy de la misma, yo quisiera preguntarle qué medidas va a adoptar el señor Consejero para paliar este déficit, y en qué plazo.

Por otra parte, quiero preguntarle al Señor Consejero que, bueno también, no es sólo el personal lo que a veces escasea, sino que vemos que a veces son los medios con los que no cuentan estos funcionarios, y es muy frecuente que ustedes lleven a cabo, si no esta Consejería, la de Obras Públicas, una serie de medidas encaminadas a evitar delitos o infracciones, como pueden ser la del exceso de peso, pero creo que no se cuenta con medios, creo que en la mayoría de las ocasiones es muy fácil el saber cuándo se está efectuando un pesaje de vehículos y que esto corre como la pólvora. Creo que hay que dotar a estos funcionarios de unos métodos, de un material, un poco más sofisticado que estas básculas que son fijas. Hoy día existe tecnología suficiente como

para efectuar pesaje por sorpresa y efectuar pesaje con unas básculas que son portátiles.

Después, y tengo que reiterarme también en el tema de ferrocarriles porque esto es un tanto sensacionalista y la verdad es que a nuestros representados les preocupa (indudablemente hay unas Provincias a las que les preocupa más que a otras). Como representante de Soria, tengo que decirles que Soria es la cenicienta de nuestra Región, en lo que se refiere a comunicaciones, a comunicaciones por ferrocarril, pero también a comunicaciones a través de medios de comunicación como puede ser el autocar. Tengo que decirle que está publicado por la Prensa que es inaudito que se tengan que emplear siete horas para trasladarse desde Soria a Valladolid en el tren, haciendo una serie de transbordos, pero esto todavía se puede paliar de alguna forma (puede tomarse un tiempo suficiente), pero si se suprimen estas líneas ni siquiera tendremos esas siete horas para trasladarnos, y cuando cualquier ciudadano de Soria tenga que venir a solucionar un problema de tipo administrativo al Gobierno Regional, tendrá que hacer dos noches en Valladolid para solucionar este problema.

En el tema de transporte sanitario, también me gustaría hacerle ver que existe problemas en cuanto a los medios con que se cuenta. También creo que existe una problemática que ha sido enunciada en repetidas ocasiones como es la del abusivo y anárquico precio que se cobra en muchas ocasiones en este transporte. Creo que esto es una cosa que se está vigilando poco. Y, por último, decirles que también se está dando un uso inadecuado a este medio de transporte, cuando se transportan cosas que desgraciadamente ya han dejado de pertenecer al mundo de los vivos, creo que existe una labor a este respecto que realizar, que quizá corresponde más a la Consejería de Bienestar Social; pero creo que se están utilizando inadecuadamente este tipo de transportes. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Señor Marcos Oteruelo.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Bien, ahora una pregunta puntual. La Junta de Castilla y León, creo que concretamente esta Consejería, subvencionaba su crédito para las empresas turísticas con el dos coma cinco, al tres coma cinco por ciento; esta subvención va destinada a creación y ampliación de las empresas, entonces mi pregunta concreta es ésta: ¿no podría ser también, incluso no sería mejor, que fuera destinado a reforma y modernización de las mismas?

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias. Señor Cela Martín.

EL SEÑOR CELA MARTIN: Señor Presidente, Señor Consejero. Quiero hacer una sugerencia para las acciones especiales que se proyectan en materia de turismo y es que yo echo en falta un plan de campañas de circuitos culturales que lleven en las mejores condiciones de calidad y economía, el teatro, la música, las artes y las ciencias, a tantos rincones de nuestra Comunidad que no pueden recibirlos en muchos casos sin el patrocinio oficial; creo que ya en otra ocasión se ha hecho por nuestra propia Comunidad y creo que deberíamos seguir por este camino.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Señor Pedrero:

EL SEÑOR PEDRERO ALONSO: Sí; es una puntualización a una pregunta concreta, señor Presidente. Señor Consejero, si me podía explicar con un poco de mayor amplitud este proyecto experimental de potenciación del turismo rural, en qué zona, en qué sitio. Y sugerirle que la Provincia de Zamora tiene dos enclaves que reúnen ciertas condiciones para ello, como son Sanabria y como es la zona de Ariste que son dos zonas que tienen unos medios de comunicación bastante malos, y que son auténticos bolsones de subdesarrollo; quiero que usted lo tenga en cuenta. Y si también se me puede explicar esta experiencia piloto del turismo rural. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias. El Señor Fernández Merino tiene la palabra.

EL SEÑOR FERNANDEZ MERINO: Bueno, algo se ha concretado, pero a mí me preocupan, de cara a la oferta de turismo regional, grandes zonas de verdadera belleza natural que tiene nuestra Región, y me estoy acordando del norte de alguna de nuestras Provincias sobre todo de montaña, que, a pesar de esa belleza que en muchos casos es comparable con la que tienen otras Regiones y explotan muy bien, el problema en este momento es que, carentes de una infraestructura desde hotelera hasta de carreteras, pues ni a los propios vecinos de esas Provincias les apetece ir en muchos casos a verlo por las dificultades que tienen. Entonces, en este momento, los más próximos tienen sus dificultades, y, además, si lo intentan, en muchos casos tienen que buscar un guía de la zona para que les diga donde está el lugar precioso que quieren ver porque es difícil encontrarlo, ya que no hay ni una sola señal como usted ha indicado antes. Yo creo que sería prioritaria una actuación urgente en este tipo de zonas, y hablo de zonas concretas y para no hacer provincialismo, no señalo ninguna de mi Provincia —que las hay—, que digo que tienen verda-

dera belleza; que, en algunos casos, creo que son comparables a Valles como el Valle de Ordesa, y otros que otras Regiones explotan con verdadero interés turístico. Esto, requiere a mi juicio una atención prioritaria. Yo lo único que quería saber es si contempla o tiene previsto la Consejería (y entiendo que tiene además una relación directa con otras como pueden ser Agricultura y Obras Públicas fundamentalmente), la posibilidad que tenemos de estructurar o mejorar la infraestructura de esas zonas; porque, de lo contrario, a la hora de ofrecer un paquete turístico de las Regiones, sería imposible incluirlas puesto que no iba a ser posible o no iba a ser atractivo para nadie acceder a ver o a disfrutar de estas zonas. Y hay un segundo tema que cuando yo preparaba la pregunta no lo había tocado el Señor Consejero; pero ya, haciendo alusión a la central de reservas para el turismo rural, ha insinuado la posibilidad fundamental de reservas a nivel de turismo global de la Región. Creo que eso no se debe dejar mucho en el olvido hasta ver qué pasa con la primera, porque en este momento gran parte de los hoteles de esta Región están prácticamente en manos de centrales de reservas y fundamentalmente catalanas, que, además, disponen, publican y utilizan como si fueran propiedades (sin haber puesto un solo duro, simplemente una oficina y un teléfono), los hoteles de nuestra Región; ofertan y condicionan, y de alguna manera subcontratan; es decir, explotan a los propios hoteles de esta Región, incluso atándoles de tal manera que en un momento dado si se intenta salir de esa cadena o de esa central de reservas, ponen en peligro su rentabilidad su debilidad como hotel. Me parece que el tema es prioritario; es decir, que tiene sus necesidades y reconozco las dificultades, pero que quizá fuera bueno que no solamente quedara la mente de que pueden ser necesarios, sino que se trabajara en la posibilidad de hacerlo, reconociendo la dificultad que tiene, reconociendo que además eso hasta que no se está montado es difícil que ningún propietario u hotelero se lance a entrar en ello, con lo cual es difícil, pero yo creo que es importante. Es decir, en estos momentos reflejo la realidad de los hoteles de esta Región que están en manos de centrales de reservas ajenas (y fundamentalmente por lo que conozco, catalanas). No tengo nada contra los catalanes pero yo creo que los castellanos también podemos hacerlo. Gracias.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Discrepo con lo que manifiesta el Señor Sáinz; o, por lo menos, no entiendo yo

que sea así, que el programa no es concreto. Si algo se puede tachar a lo que he dicho esta mañana es que es excesivamente concreto en muchos aspectos. Entonces yo reconozco que no queda más remedio que hacer lanzar ideas generales porque es muy difícil transcribirlas luego en una intervención.

Las líneas del débil tráfico son aquellas que, por las circunstancias que ponía esta mañana, del transvase de clientela de estas líneas regulares de servicios públicos al de transportes privados, fundamentalmente por la motivación privada que sufre esta Región, y que evidentemente como decía esta mañana todavía no ha alcanzado el techo previsible, pues para los próximos años por las circunstancias que sea, su utilización está siendo muy baja, con lo cual nos encontramos muchísimas líneas de esta Región que están dando problemas. Estas líneas regulares la ventaja que tienen para el transportista, es que le da una serie de derechos para el tanteo de Servicios Discrecionales o para Transporte Escolar u otro medio de transporte que le compensa en gran medida de las pérdidas que esa línea regular tiene.

Y usted va más allá y dice que es el tema de las subvenciones; el tema de las subvenciones al que yo no he hecho ninguna referencia esta mañana porque entiendo que, antes de entrar a hablar de ese problema, hay que conocer exactamente la situación del sector; hay que intentar estructurar con medidas técnicas y legislativas el sector a través de actuaciones concretas en las comarcas y luego nos va a quedar residuo inevitable sobre todo en determinadas Provincias, fundamentalmente las limítrofes, en que las condiciones en que están trabajando los transportistas son penosas porque no dan para más esas líneas. Entonces una vez reestructuradas esas líneas y viendo exactamente y cuantificando cuál podría ser el montante de las subvenciones nos plantearíamos: primero, subvenciones.

Segundo. — ¿Accedemos el Gobierno de la Región a través de una empresa pública a cubrir ese servicio? No lo sé. Y es un tema en el que he tenido contactos con las empresas del sector que de alguna forma ha solicitado el tema de las subvenciones y que estoy convencido de que en muchas de esas líneas (estoy convencido porque conozco muchas de esas líneas, como van días y días con un viajero solo), estoy seguro que están perdiendo dinero. Ahora, sí que le digo que no me atrevo a dar el paso de subvencionar determinada línea sin saber exactamente a cuánto puede subir el montante de subvenciones de la Región; porque, a lo mejor, creyendo que me meto en una operación de un millón de pesetas, estoy hipotecando el futuro de la Comunidad para siempre. Creo que hay otras medidas anteriores, y quizá residual-

mente el tema de las subvenciones no lo descarto; no lo descarto, pero quiero conocer la realidad del montante que supone el subvencionar las líneas deficitarias o las líneas de débil circulación. Usted hablaba, me parece que hablaba de transportes internacionales; lo que decía de transportes internacionales es un tema ajeno a nosotros. En temas internacionales, no hay posibilidad de meterle mano; la Comunidad no tiene competencias, ni va a tener competencias de acuerdo con la Constitución. Bueno, podría llegar a tener; de momento no tiene. Pero sí que hay un tema que me preocupa, que plantea usted, que es la concesión determinada en líneas generales. Yo he visto experiencias de otras Comunidades, experiencias difíciles pero que quizá haya que abordar en su día, que es que se podía concretar en la asignación de las líneas regulares que sean competencia de la Junta, cómo se tiene que producir esa asignación, qué medios hay para ello para que sean suficientemente objetivas y para que sea suficientemente justa la asignación. Creo que hay vía Legislativa que por eso, en caso de que algún día nos planteásemos el tema, podríamos recurrir a una ley que se llamase de algo así como Ley de asignación o de adjudicación de las líneas regulares de propiedad de esta Comunidad.

El señor Alonso Almodóvar plantea el tema de las Comunicaciones. Ha sido en ese aspecto, visual al menos, al darse cuenta de la composición de la Consejería y de la Comisión ésta de que no se ha hablado del tema de Comunicaciones. Evidentemente, de momento —y yo no preveo en un futuro inmediato—, competencias en materia de Comunicaciones a resultas de escribir la Constitución y el Estatuto de Autonomía. Si bien es cierto que en no sólo en el tema ese sino en todos los demás temas, el Gobierno de la Región tiene una acción puntual que hacer, que es servir de punta de lanza de las reivindicaciones de la Comunidad. Y plantea, concretamente, el tema de teléfonos, que la Compañía Telefónica de momento, ni creo que la Empresa Pública que parece que se va a crear de Correos, vaya a ser divisible o distribuable entre las Comunidades; que ya, y en ese aspecto nos hemos adelantado, no hay creada la Dirección General de Comunicaciones porque no habría competencias para ello, pero sí existe una competencia moral de que esta Consejería hiciese de avanzadilla de la Comunidad para reivindicar mejoras en el Servicio de comunicaciones de la Comunidad. En ese aspecto, ya se han hecho cosas; ya se pidieron los proyectos de programa —que no he traído— de la Compañía Telefónica Nacional de España, directamente a su Presidente, para las actuaciones en los próximos años, me parece que era, de la Compañía Telefónica en la Comunidad, e incluso se hicieron algunas observaciones a título indicativo porque evidentemente no puede ser a

título imperativo. Creo que no son tema de comunicaciones sino en los demás temas donde no hay competencia y donde, a lo mejor, en alguno de ellos jamás la habrá, constitucionalmente hablando. Creo que la Junta de Castilla y León tiene que asumir esa punta de lanza que precisa la Comunidad para reivindicar ante el Gobierno de la Nación, sea el que sea, que se hagan valer nuestros derechos. Nosotros ahí estamos limitados por el Estatuto de Autonomía que el Gobierno éste no ha hecho, que se ha encontrado con él y que nosotros respetamos y que intentaremos que se ejecute, sobre todo el desarrollo del Artículo 29, mediante vía de Ley Orgánica; y ya hemos empezado a dar los primeros pasos para asumir el mayor número posible de competencias en el menor breve plazo, en lo posible, sin dejar transcurrir los los cinco años a que el propio artículo 29 condiciona en sus apartados; queremos que, mediante Ley Orgánica, en su día comprometeremos a estas Cortes de Castilla y León a que, se nos transfieran determinadas competencias, que de momento tendríamos que esperar cinco años para poder asumir.

El señor Olea plantea el tema de las Delegaciones Territoriales, y me lo intenta enfrentar a las Provincias. Primero, le digo que las Delegaciones Territoriales no es un invento mío, lo aprobaron ustedes; o sea, lo aprobaron las Cortes de Castilla y León en la Ley número uno que se aprobó en estas Cortes donde se queda perfectamente definido qué son las delegaciones territoriales. No es un invento personalmente mío, ni de ninguno de mis compañeros de la Junta de Castilla y León; no hacemos más que respetar, escrupulosamente, la nomenclatura a que hace referencia esa Ley 1/1983. La configuración de la Administración periférica no va a ser otra que las Provincias; existirán la Delegación Territorial de la Consejería de Transporte, Turismo y Comunicaciones en las nueve provincias, y justo con esa estructura administrativa de la Comunidad castellano-leonesa. No hay un enfrentamiento provincial, es cuestión de nombre, con lo cual, no existe una disparidad entre la acción provincial o la denominación provincial y la denominación territorial; y es más, yo le digo, más que el auténtico problema de descentralización, no está en denominarlo de una forma o de otra, sino en hacerla realmente descentralizada, y para hacerla realmente descentralizada, es dotar a las Delegaciones Territoriales, Delegaciones Territoriales que son Provinciales, dotarlas del personal, los medios y la Delegación de competencias del Consejero suficiente como para que, como decía esta mañana, cuando un ciudadano vaya a su tierra (dijo que era de Zamora), vaya a su tierra a resolver papeles de transporte o de turismo lo pueda resolver ahí, y sólo en casos esporádicos

y residuales por la envergadura del tema, tuviera necesidad de acudir a los Servicios Centrales del Gobierno de la Región.

Creo que la auténtica descentralización está en dotar realmente bien, de medios de personal y, sobre todo, de delegación de funciones; de saber delegar las funciones más amplias posibles en las Delegaciones Territoriales, para que todo ciudadano, en el ámbito de su Provincia, pueda resolver sus papeles y pueda resolver sus problemas. Creo que por ahí tiene que ir, y en esa línea está configurada la estructura orgánica, no sólo de esta Consejería sino de las ocho Consejerías restantes; por ahí va el tema de la descentralización, que es un tema que nos preocupa sobremanera y que si usted lee con detenimiento la estructura orgánica de todas las Consejerías, verá cómo está interrelacionada del deseo real y efectivo, y no son sólo palabras de lograr una Administración ágil, eficaz y descentralizada. ¿Dónde?, en las unidades territoriales que son las Provincias. Con lo cual, existe una competencia propia de la Comunidad y una competencia de las Diputaciones.

Este era un tema que tendrán en más ocasiones Sus Señorías, en no muy largo plazo, de poder debatir a través de la futura Ley de Diputaciones, que ya el Señor Consejero de Interior anunció en un Pleno reciente pero lejano, reciente pero lejano; y la estructura de delegaciones de funciones de la Comunidad Autónoma de las Diputaciones, creo que son dos Entes que están reflejados en la Constitución, que están reflejados en el Estatuto de Autonomía, que vienen perfectamente sentenciados aún más por la famosa LOAPA o LPA o LOAPILLA como la llaman, que existen ahí, que respetamos y que respetaremos por condición, por condición pero también por mandato constitucional y legal; pero son dos Entes distintos y cada cual tiene que cumplir su función, coordinándose a través de esa Ley y delegando funciones del ente superior, que es el Gobierno de la Región, en esas Diputaciones. Creo que ese será el momento de debatir las funciones de la Diputación y las funciones de Gobierno Regional; y nosotros no estamos en contra de las Diputaciones, estamos a favor de las Diputaciones por convicción teórica y política, y por imperativo constitucional y legal. Y entonces, cuando me remite al tema de los Patronatos Provinciales, yo le digo que no estoy en contra de los Patronatos Provinciales, que creo que deben existir, que creo que se deben potenciar no sólo los provinciales, sino los locales y cualquier otro tipo de iniciativa que sean un elemento promocional del turismo de la Región; pero también, y eso creo que me han reflejado todos ustedes en esta sesión, creo que todos estamos concienciados de que hay que dar una imagen turística de la Región, y la imagen turística de la Re-

gión no del sumatorio sólo de Provincia. Creo que el Patronato Regional no está coaccionando el desarrollo de contratos provinciales, sino que está complementando, a nivel regional, esa imagen turística que tenemos que saber vender de nuestra Comunidad en su conjunto, y desde ese Patronato Regional, desde esa Consejería se apoyará a cualquier iniciativa de cualquier tipo; pero, bien entendido, de que el auténtico problema con que nos encontramos —y lo reitero en estos momentos una vez más—, lo reitero, de que tenemos mucho activo, tenemos muchas cosas que vender, tenemos potencialmente una buena oferta turística, hay muchísimas iniciativas en la Región. Pero el problema de todo eso es que no está suficientemente coordinado y hay que hacer, como le decía antes, un paquete homogéneo, un paquete atractivo, ponerle un lacito como lo decía gráficamente esta mañana, o esta tarde, no recuerdo, y saberlo incluir en los circuitos turísticos no sólo nacionales sino incluso internacionales. No; el Patronato Regional no va contra los Patronatos Provinciales, sino complementa e intentar cubrir una laguna que es evidente y que yo me alegro mucho que esta Comisión haya reconocido.

Me habla usted del tema de la falta de agilidad administrativa en Zamora. No digo ni sí, ni no. Sí le digo —y antes contestaba al portavoz del Grupo Socialista— que cuando nosotros hemos tomado posesión de este Gobierno, nos hemos encontrado con que en materia de transporte estábamos muy infradotados; que sólo hace quince días, hace muy pocos días vino un Real Decreto por el que se nos aumentaban medios y servicios y, evidentemente, cuando yo me hice cargo de la Consejería (y eso lo tengo que reconocer) me encontré muchísimas actuaciones administrativas pendientes, incluso de hacía muchos meses, en primer lugar por falta de estructura administrativa que tenía el extinto Consejo General y también por falta de medios humanos y materiales. Creo que, en estos momentos, creo (le digo de memoria) que está todo al día, salvo lo que no tenga que estar porque implique una serie de plazos legales que, como usted sabe en todo proceso administrativo a veces son excesivos pero que ahí están y no los puedes evitar; pero todos los demás están perfectamente al día y, evidentemente, sí se ha producido una congestión y un cuello de botella desde que en el año setenta y ocho, desde septiembre u octubre del setenta y ocho, se publicó el Decreto 3.391 por el que se transferían competencias en materia de transportes terrestres, hasta que hace quince o veinte días, vino publicado el nuevo Real Decreto por el que se transfería muchísimo más personal con las mismas competencias. Creo que eso está resuelto y de cualquier forma agradezco la sugerencia de Su Señoría y estoy abierto a que cualquier queja

en este aspecto me sea comunicada para poner remedio. Ha planteado un tema que tiene un trasfondo político grande, que es el tema de la actividad de esta Cámara o de esta Comisión, o de las Cortes de Castilla y León en materia Legislativa; evidentemente, los Parlamentos tiene dos funciones muy claras: una es hacer Leyes y otra es de control del Ejecutivo.

El control del Ejecutivo, es una función que evidentemente tiene y para eso estoy aquí como Consejero, tiene esta Cámara; pero quizá ustedes manifiesten —y yo comparto, porque también soy Procurador— el criterio de que falta actividad legislativa. Estoy de acuerdo con ello pero también le voy a decir una cosa: yo creo que cuando se está montando una Administración que pretendemos que sea perdurable y pretendemos que sea la mejor Administración posible, y cuando se nos está modificando una parte importante en esta actividad, asumir competencias, organizarlas y describirlas, y cuando en definitiva estamos haciendo una Comunidad, el prometer que se van a traer multitud de Leyes como pueda tener el Congreso de los Diputados o el Senado puede ser una insensatez política; y se lo digo, porque el hacer Leyes que no sirven para nada o que son contraproducentes para la situación Social o Económica de una Región, en definitiva, lo que están es hipotecando su futuro. E incluso le digo: compare usted la actividad legislativa de otras Comunidades Autónomas (algunas de ellas con mucha más historia que ésta, que en definitiva lleva muy poco tiempo), sume el número de Leyes que han hecho, y verá como es así; y es así porque no debe ser de otra forma. De cualquier forma, sí que le garantizo, no sólo de mi Consejería, sino del Gobierno de la Región, que cada vez que haya que regular una cosa y cada vez que estemos seguros que hay que tomar una iniciativa legislativa, no nos van a faltar recursos para traérselas a ustedes. Ahora, lo que sí que le digo ya de antemano, y yo en nombre propio, le digo que no traigo una Ley para que no sirva nada más que para dar actividad a esta Cámara; creo que tenemos que asumir muy claramente el papel que corresponde a estas Cortes de Castilla y León, que es hacer una Región, y para hacer una Región a veces o en este caso, lo más importante no sólo van a ser Leyes, quizá haya otras actividades más importantes y que las Leyes ocuparán su lugar. Pero quizá por desgracia (y lo digo por la sensación de impotencia y frustración que puede sentir un parlamentario, que yo también lo soy), el que no podremos estar aquí cada semana estudiando anteproyectos de Ley. Creo que tenemos que asumir ese papel por el bien de Castilla y León. Ustedes tienen la iniciativa de presentar todos los proyectos y anteproyectos en Propositiones de Ley o no de Ley; pero yo creo que cuando ustedes se planteen el

tema con seriedad y con la responsabilidad política que sin duda tienen, verán cómo no se puede estar haciendo Leyes todos los días y que hay que hacer sólo las Leyes justas y precisas para ir construyendo, lentamente, pero de una forma segura esta Comunidad de Castilla y León.

El Señor Villaverde me plantea el tema, que me lo esperaba, el tema de la documentación previa. Yo quiero ser absolutamente respetuoso con las normas de juego, y las normas de juego que tenemos en estos momentos es el Reglamento del Congreso de los Diputados que dice, y muy claramente o no me obliga muy claramente a que yo les tenga que presentar a ustedes documentación previa antes de las Comisiones. Si cuando, en su día, elaborem o elaboren ustedes el Reglamento de las Cortes de Castilla y León, en el apartado de Comisiones se pone que hay que entregar la documentación con cuarenta y ocho horas antes o una semana antes, yo seré estrictamente riguroso y respetuoso con el Reglamento. En estos momentos nos movemos con el Reglamento del Congreso de los Diputados; yo me lo he leído, y, si no me contradice nadie, no estoy obligado, y hay que estar al juego. Yo creo que el Reglamento es el Reglamento y hay que respetar, como muy bien decía antes el Presidente, y corroboraban Sus Señorías, si hay un Reglamento, hay que respetarlo, y si son diez minutos, quizá pueda parecer poco, pero es la regla de juego. Cambiemos las reglas de juego y seamos todos respetuosos —es una sugerencia—, pero que decirle de antemano que sólo en la medida en que me obligue el Reglamento lo haré. De cualquier forma, hoy les he entregado a ustedes, pero con carácter, como les diría yo, respetuoso con esta Comisión, he entregado documentación que entiendo suficiente. Cuando tenga obligación de presentar más documentación, la entregaré. Yo me ofrezco a ustedes a entregarles toda la documentación que precisen, de la que tenga y pueda transcribirles; pero no me obliga nadie a que en una Comisión por iniciativa mía o por iniciativa de Sus Señorías tenga que presentar previamente el discurso de mi intervención, o las líneas de mi intervención, porque quizás pueda ser contraproducente. De cualquier forma, si el próximo Reglamento de las Cortes de Castilla y León me obliga a ello lo aceptaré gustosísimamente, y lo llevaré a rajatabla.

El tema del personal de Soria. Quizá sí lleve razón de que en materia de Turismo, cuando venga el Decreto de Turismo, quizá no vamos a estar mal; pero en materia de transportes nos hemos encontrado con que antes estábamos mal y con el nuevo Decreto de Transferencias, no estamos todo lo bien que deseáramos e incluso yo hacía referencia a mi intervención de esta mañana de que necesitaríamos más gente; y, evidentemente, lo

que no voy a consentir, ni yo, ni este Gobierno de la Región, ni ustedes nos deben dejar que lo consintamos, es que no llevemos una Administración ágil, eficaz y todos los adjetivos que quiera dar, por falta de personal. Y yo si le digo de antemano que sí (y creo que en Soria se da un caso, se da el mismo caso) en Soria hacen falta más personas de carácter técnico que se necesiten, bien sea administrativo o técnico, se proveerán esas plazas y se expondrán las vacantes oportunas para que se las cubra por los medios reglamentarios en vigor. Y me ha hablado del tema de inspección de básculas, y yo estoy de acuerdo con usted en que hay que mejorar. En primer lugar, nos hemos encontrado con que las trece o dieciséis básculas transferidas no están en excesivo buen estado, excepto alguna aislada; y estamos en la línea de tener nuestra propia báscula móvil que creemos que es a efectos de sopesar, de un efecto mucho más práctico que las básculas fijas; y esperemos o que bien en los próximos Presupuestos, o bien de alguna forma, podamos incluir una partida para ese respecto. Estoy de acuerdo con usted en el tema del ferrocarril de Soria. Creo, que el problema de Soria es su alejamiento, no sólo de esta Comunidad, sino su alejamiento en sí. Y a este Gobierno nos preocupa sobremanera toda la Comunidad; pero si algo nos llama la atención, es esa densidad de población de nueve habitantes por kilómetro cuadrado de Soria.

Si algo nos preocupa, es el crecimiento negativo, o decrecimiento, de la Provincia de Soria. Y creemos que tenemos que hacer actuaciones ya no sólo en materia de Transportes o Comunicaciones y de Obras Públicas, sino actuaciones muy claras para lograr invertir ese proceso de degradación y desertización real que lleva la Provincia de Soria. Y por eso, el tema que plantea del ferrocarril, de acuerdo; en eso estamos de acuerdo.

Cuando habla del tema del transporte sanitario, tema de precios, y uso abusivo, no es competencia de esta Junta, sí le adelanto, y sí le podría facilitar, le enviaré por correo (lo voy a apuntar), el anteproyecto del Decreto de Transportes, de evolución de Transporte Sanitario, que, en alguna medida puede paliar el tema; porque a lo que se va es a una mayor profesionalización y clarificación de este tipo.

El Señor Marcos me plantea el tema de créditos turísticos. Yo, esta mañana, hablé de dos tipos de actuaciones económicas, una era el tema de subvenciones. El tema de subvenciones iría a regular la iniciativa que pudieran tener, sobre todo en Comarcas que pudieran ser de interés especial para este Gobierno, por su pobre oferta, o porque tuviéramos interés especial en potenciar esa oferta, subvencionar a fondo perdido las actuaciones en materia de empresas turísticas.

Pero existe otra actuación económica, que son los Créditos Turísticos, que es similar a los Créditos que tenía regulados, y está regulado por la Secretaría General de Turismo; y que, en definitiva, nosotros, lo que proponemos es que intentaremos, negociaremos con las Entidades de Crédito de la Región para conseguir una cosa similar al Crédito Turístico, pero Regional. De forma tal que con dinero público se pidan préstamos, y nosotros —como ocurre en la mayoría de las ayudas oficiales—, subvencionemos con un diferencial, no de dos y medio a tres y medio, sino de dos a tres puntos, como decía esta mañana, el tema de iniciativas en empresas turísticas fundamentalmente hoteleras.

El Señor Cela plantea el tema de los circuitos culturales. Yo creo que es un producto turístico más. El tema de los circuitos culturales, evidentemente, no sería tema de esta Consejería, sino competencia de Educación y Cultura, y la competencia de esta Consejería sería lograr que esa iniciativa cultural, encima, se vendiera; y que no sólo fuera recreativa o de formación cultural, sino que sirviera como polo de atracción para turistas, tanto interiores, como exteriores. Creo que por ahí va el tema, y recojo la seguridad que, evidentemente, es un producto turístico más, que no es desdeñable, ni mucho menos en esta Comunidad con tanta tradición Cultural.

El Señor Pedrero, habla del tema del turismo rural. Yo creo que en el tema del Turismo Rural, lo que hay que llegar es a la concienciación de los ciudadanos, de los fundamentalmente, de los que viven en el ámbito rural, de que podría ser una fuente de actuación de ingresos suplementaria a sus rentas normales, que serían las rentas obtenidas en el campo, las rentas agrarias. Y yo creo que en ese aspecto, cabría hacer en primer lugar una labor de concienciación de que eso puede ser bueno; que en su día se hizo y no tuvo mucho éxito por lo menos en esta Comunidad. Y yo creo que, una vez llegada a esa concienciación, no me pronunciaría por zonas; yo creo que la Comunidad tiene muchas zonas, no todas las zonas serían las más aptas para este tipo de turismo, pero nuestra Comunidad tiene muchísimas zonas, en todas las Provincias, en todas sin excepción, que podrían ser receptoras de este turismo, de este producto turístico, del turismo rural, que, de alguna forma, sería nuevo en nuestro país, y que yo estoy convencido de que tiene un futuro grande, a tenor de lo que está ocurriendo en países limítrofes.

El Señor Fernández Merino me habla de lugares de belleza de Provincias que no quiere mencionar. Yo creo que en toda la Comunidad hay miles de atractivos turísticos, de atractivos geográficos y de todo tipo, que merecían la pena hacer resaltar. Yo creo que, si llegamos a la conciencia

con una acción decidida de potenciar las zonas deprimidas, y si llegamos a la conciencia de que una industria hotelera a nivel familiar, que fuera no excesivamente grande (yo creo que hoteles de quinientas habitaciones, en medio de cualquier Región, no tiene sentido, pero sí veo factible, y eso hay que potenciar, que una familia, o un pequeño grupo de familia, tenga la iniciativa de la construcción de un hotel, de veinte, treinta o cuarenta plazas), que puedan mantener entre ellos mismos y que puedan desarrollar ellos mismos, creo que podrían dar lugar a la creación de un foco de atracción turística, porque habríamos dotado de la suficiente infraestructura a la determinada Comarca.

Y la Central de Reservas, y coincido con usted, yo creo que el problema está en que quizá las Agencias de Viajes de la Región no sean lo suficientemente punzantes, o no tengan la suficiente habilidad de agrupamiento. Los esfuerzos son muy dispersos; yo estoy convencido que una gran Agencia de Viajes Regional por unión, por acuerdo comercial, mercantil entre las Agencias de Viaje de la Región, les iba a ayudar en gran medida a deshacerse del monopolio, oligopolio que supone el mercado Turístico. Y en ese aspecto, yo ya he hecho actuaciones concretas de apoyo moral, que desde un puesto político como el que ocupó tiene su transcendencia, a la creación de tour-operadores de grandes agencias turísticas de nivel regional que agrupen los pequeños esfuerzos, a veces indudablemente insuficientes, que están llevando las Agencias de Viaje de la Región. Y, evidentemente, una forma de esa protección, podría ser un ambicioso proyecto, una central de reservas de todo tipo, ya no sólo del ámbito rural, que podría ayudar a este sector empresarial a desvincularse de este monopolio en que en estos momentos se encuentran, en oligopolio, en manos de no más de media docena de grandes tour-operadores que son los que hacen y deshacen tanto en la oferta como en la demanda turística.

Creo que no me he dejado nada, esta vez sin que sirva de precedente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Los Señores Procuradores presentes, que quieran intervenir, tienen un turno de tres minutos cada uno. Señor Caballero.

EL SEÑOR CABALLERO MONTOYA: Gracias Señor Presidente. Al Señor Consejero para hacerle una demanda de dos puntualizaciones muy concretas. Esta mañana él hizo una mención sumamente interesante respecto de una línea de crédito preferente para los transportistas, destinada a la renovación de nuestro material. En este tema, yo quería rogarle al Señor Consejero que, aparte de

que le urja porque es sumamente interesante su consecución, tenga muy en cuenta la petición que le formulamos los transportistas de la Región, ya que en este momento, yo hablo no sólo como Parlamentario, sino como transportista, en el aspecto de que es muy interesante al obtener un crédito, el cuidar mucho los tipos de interés que van a devengarse; pero se están descuidando otras líneas de crédito preferente, algunas otras puntualizaciones que tienen también mucho interés, como es el de la dignidad de las personas que van a firmar las pólizas de Crédito, o las hipotecas que van a recaer sobre estas personas, que en algunos momentos han obligado casi diríamos un poco jocosamente a tener que ir a buscar a los chicos al colegio para que vengan a firmar también la póliza de crédito. Esto no esperamos que sea lo que se obtenga a través de esta Consejería para los transportistas de la Región, y aparte de la insistencia de encarecer la urgencia del tema, por favor, cuídenos este detalle.

El otro tema, al que se ha aludido ya con reiteración pero no se ha concretado, y que consideramos los transportistas del máximo interés, es el de estas reuniones de puntualización con el Señor Consejero. Y que yo pienso que, puesto que el campo que abarca la Consejería es sumamente amplio, debía empezar a merecer puntualizaciones muy exactas, muy detalladas, muy concretas; y, por tanto, debía promoverse a plazo lo más corto posible, dos reuniones que consideramos fundamentales: una, con los transportistas de carretera de mercancías; y otra, con los transportistas de carretera de viajeros. Y yo suplico a nuestro Presidente, que puesto que él es la persona adecuada para establecer esta concreción con el Señor Consejero, si pudieran formularlo hoy, no lo dejen para mañana. Nada más, muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): El señor Fuentes.

EL SEÑOR FUENTES HERNANDEZ: Señor Consejero, Señores Procuradores. En este planteamiento absolutamente, es mi opinión personal por supuesto como Procurador que no forma parte de la Comisión, absolutamente dirigista en lo que se refiere a la exposición del Señor Consejero, que no me extraña, pues es la línea general de la intervención de todos los Consejeros, que uno tiene por su calidad de Portavoz el deber de escuchar durante estos días, me gustaría —porque por supuesto no comparto—, que diga algo más sobre la Empresa Regional de Turismo, y si sabe el Señor Consejero en qué aventura económica está diseñando y se pueden estar metiendo. Que concrete y profundice más también en esa Escuela Regional de Hostelería, y qué números son los realizados,

o sólo es un flash informativo. Si en la confusión, que ya va siendo muy normal en todas las Consejerías, que se meten y salen en competencias unas de otras, circunstancia mimética que se repite también con la Administración Central y que no se ha modificado, y que seguimos heredando con el cambio, ¿qué tiene que ver usted en los temas de entornos, y de premios sobre Arquitectura Popular, cuando hay una Dirección General de Arquitectura de Castilla y León?; y no vamos a empezar a repetir la catastrófica política del Gobierno Nacional, metiéndose unos con otros en sus competencias. Bueno, en esa misma línea, en el curso de extranjeros y circuitos culturales que parecen más propios, más auténticos, y más claros en áreas de otra Consejería.

Quien nos ha garantizado que ciertas imágenes no aparecerán en los carteles, la línea dirigista es tan clara, que me gustaría saber cómo se va a determinar esa imagen de Castilla y León, y por tanto, si va a haber concurso público de ideas, que es en una sociedad competitiva lo lógico (y por favor menos Consulting, porque ya estamos bastante hartos de Consulting); igual en todos los temas de folletos, calendarios, toda esta gama de propaganda, en la cual parece que se sigue garantizando la no presencia de determinados anagramas, si para todo esto va a haber concurso público de ideas, de imagen, en fin, de lo que es una sociedad competitiva.

Y en el tema de paradores, a la inversa; porque, y aunque no tengamos competencias, lo que no podemos consentir es en un área de oferta unitaria —que yo comparto a nivel de Estado Español, no uniformada—, que se den casos tan peregrinos, todavía en este verano y en este otoño; de ir a Hoteles, Paradores Nacionales, donde pedir un vino de esta tierra equivale el mismo sistema a recibir un vino clásico, pero de otro territorio que no es el nuestro; y, por lo menos, vinos en Castilla y León los tenemos buenos y de calidad. En esto sí que el Señor Consejero, en lo que se refiere a oferta de productos en los paradores nacionales de nuestro territorio, aunque no sea nuestra competencia, debe ser de nuestra sensibilidad, y algo más sugestivo, para todas esas instituciones, como los Centros de Iniciativas y Turismo, multitud de asociaciones dedicadas al fomento de turismo, iniciativas privadas, hoteleras, etcétera, en las cuales usted se ha comprometido a escucharles, pero poco más; y no hemos oído nada de incentivo, a esos Señores que han mantenido claramente hasta ahora, lo poco, lo malo y lo escaso, que según el Señor Consejero, tenemos, pero que hoy por hoy es el noventa por ciento de eso escaso y malo, exclusivo de la iniciativa privada, y para ellos hay que dedicarles algo, al menos en las palabras de la exposición, y no sólo reunirles en jornada, no

sólo escucharles, sino incentivarles con algo más concreto.

El tema de los artículos en periódicos con fotos, dirigidos, pues también me recuerdan a campañas más propias de etapas pasadas. Y como me imagino que me paso de tiempo, me callo. Nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE: Señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO (SEÑOR LORENZO MARTIN): Bueno, Señor Caballero, el tema de Transportes, evidentemente que lo dejé claro esta mañana, que nosotros tomaremos nuestra iniciativa como Gobierno de la Región para llegar a acuerdos que me imagino, que evidentemente no sólo tienen que ser para transportes, sino para todos los sectores industriales, para todo sector económico de la Región, para conseguir que la financiación de las Entidades de Crédito y Ahorro de la Región quede realmente aquí. Y me preocupa, como a usted le preocupa eso, y me preocupa por una razón muy sencilla: yo estoy convencido de que el sector transportes, no sólo de nuestra Región sino de todo el Estado Español, está realmente obsoleto; y me preocupa el futuro, no sé si lejano o no, ingreso en la Comunidad Económica Europea que puede suponer un auténtico crack para el sector transporte de la Región, porque no va a ser en absoluto competitivo por la obsolescencia y la falta de modernización, no sólo de sus medios, sino incluso de la actuación que tiene el sector transportes. Creo que sí hay algo que tenemos que hacer —y yo sé que no sólo en esta Comunidad—, es modernizar el sector transporte, con un objetivo muy claro que es la Comunidad Económica Europea. Como no lo logremos, evidentemente, el sector transportes, como otros sectores, se irán al garete.

Y el tema de las reuniones, yo quizá no lo haya entendido bien; yo me refería a unas reuniones informativas de esta Comisión. Aparte de las reuniones que yo institucionalizaré de alguna forma, y que existen, con los sectores transportistas de viajeros, mercancías, y cualquier otro sector, yo lo que pretendo, y a lo que me he brindado ante la Comisión, es a mantener reuniones para ampliar, para debatir, para fomentar, el sector de transporte, o el sector turístico, y ampliando lo hoy dicho aquí, que por razones obvias quizá no hayamos podido extendernos todo lo que hubiésemos deseado. Entonces, las reuniones serían exclusivamente de los Parlamentarios, de los miembros de la Comisión y de los Procuradores que quieran asistir para debatir este tema; pero, al margen del sector de transportes, que tiene su cauce de actuación distinto, que es directamente a través de la Consejería, independientemente de las iniciativas que Sus Señorías como Parlamentarios tienen.

El Señor Fuentes me habla de dirigismo. Sí; yo creo que si tenemos algo que hacer un Gobierno, sea el que sea, es que tenemos que llevar una política. Nos equivocaremos, les gustará a unos o a otros; pero evidentemente somos responsables de lo que tenemos que hacer. Y tenemos que dirigir porque somos responsables. No podemos ir preguntando por ahí qué es lo que tenemos que hacer. Tenemos que saber muy claramente lo que tenemos que hacer. Si eso se llama dirigismo, lo acepto. Otro tipo de dirigismo creo que no existe en la realidad.

Me habla del tema de la Empresa Regional de Turismo. Yo creo que he sido muy comedido en mi intervención al hablar de la Empresa Regional de Turismo, por una razón que creo que compartimos Su Señoría y yo. Creo que no podemos meternos en aventuras de crear Empresas Públicas para colocar una placa a la puerta que esto fue inaugurado por «fulanito de tal». Creo que eso tiene que estar reservado a la iniciativa privada. Pero también le digo —y recalco lo que le decía antes—, que donde creamos que tiene que haber una mejor oferta, y veamos que la iniciativa privada no actúa en consecuencia, nosotros iremos, con nuestros propios medios, para abrir brecha. En definitiva; si usted recuerda, cuando se fundaron los Paradores el objetivo fue empezar a abrir brecha en las rutas turísticas, y yo creo que en muchos casos (en otros no, porque hay muchos paradores que se han quedado ahí aislados, en medio del desierto), pero en muchos casos, fue la punta de lanza que creó iniciativas a su alrededor, que produjo o fomentó los flujos turísticos, los proyectó hacia esa zona, y a partir de ahí fue la iniciativa privada la que se fue beneficiando de ello. Creo que soy claro. No me voy a meter en ninguna aventura, y eso también se lo garantizo porque no voy a hipotecar a esta Comunidad; pero la política turística de la Comunidad, la tiene que fijar este Gobierno, y donde creamos que la iniciativa privada no llega, llegaremos nosotros para completar esa deficiencia.

Luego me habla en torno a su belleza y circuitos culturales que son de otra competencia. Yo creo que hay que darle el enfoque turístico, creo que existe una Dirección General de Patrimonio, que tendrá sus competencias, y que quizá los premios o actuaciones que haga esa Dirección General no tengan valor turístico. Pero habrá otras cosas, que pueden ser de un tercer escalón de la promoción cultural, y sin embargo, sí que tendrán un evidente relanzamiento turístico. Yo creo que hay que separar ambas cosas, y sí le digo de antemano, que si hay errores que tuvo la Administración, este Gobierno no los va tener. Que, en primer lugar, coincido con usted en que hay competencias que no se pueden separar de una Consejería a

otra, porque confluyen; es inevitable. No es una cosa estable las competencias. Creo que hay competencias que están a caballo de diversas Consejerías, y la facultad de un Gobierno como éste, que es corto en número de Consejeros, y que es mucho más próximo, mucho más cercano, tiene menos problemas que una Administración Central, es precisamente poder aunar y coordinar las actividades de las distintas Consejerías en estas competencias que van a caballo de una a otra.

Los circuitos culturales. Ya le dije yo anteriormente al Señor Vela, que eso no es competencia de esta Consejería; pero que si esta Consejería tiene algo que hacer, es coger esa iniciativa cultural para saberla vender turísticamente; que son, entiendo, dos cosas distintas. Cuando me habla del tema de imagen, yo creo que la imagen de la Comunidad, sin perjuicio de las cuentas que tengamos que dar a esta Comisión y a las Cortes de Castilla y León (cuentas, porque nos interesa, en el sentido de que lo que queremos es aunar objetivos, y lo que queremos es consensuar cosas que entendemos que son prioritarias), la responsabilidad, en principio, de la imagen turística, que en definitiva, no son más que slogans para poder vender nuestros productos turísticos, es competencia de este Gobierno, y es competencia de esta Consejería. En lo que sí que estoy de acuerdo con usted, es que, a la hora de plasmar esa imagen que esta Consejería elaborará, o este Gobierno elaborará dando cuenta a esta Comisión, y a estas Cortes de Castilla y León, para plasmar eso se necesita, imprimirlo en carteles, hacer vallas, o hacer concursos radiofónicos, o slogans radiofónicos y tal. Para eso, tienen que haber unos cauces de contratación, que son los que fija la Reglamentación vigente, y que en ningún momento es intención mía el saltármelos a la torera.

Creo que la capacidad de la imagen es nuestra; a la hora del concurso lo llevaremos escrupulosamente conforme marca la Reglamentación vigente, y creo que ahí todo está claro.

Y el tema de paradores, ya le dije antes que coincido con usted. Lo que me da miedo ahora es decir que vamos a reivindicar el tema de paradores, porque a lo mejor nos estamos metiendo en el callejón económico al que usted hacía referencia anteriormente, de meternos en aventuras económicas que pudieran hipotecar a esta Comunidad. Creo que, he dicho que soy muy prudente en el tema, y coincido con usted en que este Gobierno tiene que ser «punta de lanza» para que en los paradores de la Región se vendan productos exclusivamente castellano-leoneses. Esa labor sí que le garantizo que lo haremos por convicción política.

El tema de los CIT. Creo que he hecho referencia anteriormente; coincido con usted en que han

hecho una labor inestimable, en que quizá lo que ha faltado ha sido la coordinación. Esta Consejería ya ha dado sus pasos para lograr que los CIT de la Comunidad castellano-leonesa se federen a nivel regional y se cree la Federación Regional de CIT de Castilla y León; con un doble objetivo: En primer lugar creo que deben participar en los proyectos promocionales de la Comunidad, fundamentalmente a través del Patronato Regional de Turismo, y ahí tiene que estar representado el CIT, y evidentemente, no van a estar representados CIT por CIT, ahí tiene que ser la Federación Regional, la que elija sus representantes en el número de miembros que se determine en sus respectivos Reglamentos; y, en segundo lugar, el tema del apoyo a los CIT, creo que he hecho referencia anteriormente, si mal no recuerdo, confío en que esta Consejería, en su capítulo de Presupuestos, tendrá un capítulo que se llama subvenciones; el tema está en cómo dar esas subvenciones a entidades sin ánimo de lucro, como puede ser un CIT. Creo que el problema que me tengo que plantear es cómo hago el Decreto, puesto que tiene que ser un Decreto en el que se regulen las subvenciones a las Instituciones y Entes, sin ánimo de lucro que promocionan el Turismo. Evidentemente, yo creo que ese Decreto tiene que tener unas coordenadas claras: en primer lugar, que la actuación de ese CIT, de ese ente promocional turístico tiene que ir en consonancia con el objetivo turístico promocional de la Comunidad que representa este Gobierno esencialmente, y en segundo lugar, marcar las condiciones objetivas precisas, en cuanto a tipo de promoción, justificación de gastos, etcétera, dieciocho cosas que podría enumerar, para poder dar esa subvención. Yo estoy convencido de que los CIT tienen que hacer una labor promocional importante, y en esa medida los apoyaremos siempre, dentro del marco de la actividad promocional de la Región, y de acuerdo con la política y directrices que marque este Gobierno en materia de promoción turística.

Siento no coincidir con usted en el tema de los artículos de prensa. Creo que tiene una importancia impresionante, y creo que, cuando antes les hablé a ustedes de crear un concurso de artículos literarios, fue con un doble objetivo: en primer lugar, implicar a literatos, o escritores de interés en temas de Castilla y León, con lo cual de alguna forma se está promocionando el tema; y en segundo lugar, lograr una biblioteca de artículos periodísticos que pueden ser útiles ahora o en el futuro. Imagínese usted, que un escritor, de enorme prestigio y categoría a nivel nacional o internacional, escribe un artículo sobre la importancia del folklore en la Comunidad, o en determinada Provincia, o en determinado lugar, la importancia de proyección exterior, por el poco coste económico que tiene la publicación de ese artículo en un

periódico, o en una revista de tirada nacional de quinientos mil ejemplares, o en «Le Monde», o en cualquier periódico de tirada importante. Creo que ahí, con un esfuerzo económico muy bajo, podemos tener unos efectos promocionales muy grandes, y creo que no es ninguna cosa a despreciar el tema del artículo de prensa, sin que sea eso una panacea. Es un punto más, dentro de la actuación de promoción turística que, en más de treinta casos, les he enumerado esta mañana.

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

EL SEÑOR CABALLERO MONTOYA: Por favor, un momento.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muy bien, puede hablar.

EL SEÑOR CABALLERO MONTOYA: Únicamente decirle al Señor Consejero que comprendo perfectamente el carácter honorífico de la reunión y que me parece correcto, y que en función de esto lo que haremos será someterle por escrito a través de la Comisión, los interrogantes del Grupo de viajeros y del Grupo de mercancías, para así convocar una nueva reunión, que se celebrará a través de la Comisión como efectivamente el Estatuto determine.

EL SEÑOR CONSEJERO (SEÑOR LORENZO MARTIN): Sí; pero no sólo eso, sino que de antemano le indico que estoy abierto, como Consejero, a esas reuniones; es decir, sin necesidad de que sea la propia Comisión la que intervenga, sino como Consejero, tranquilamente, los acepto de antemano, porque es mi obligación, y porque creo que esas reuniones hay que mantenerlas con todos los sectores implicados en el tema del transporte, para cambiar impresiones, y para que cuenten sus problemas, y contar nuestros propósitos. Y de esa forma todos aprendemos.

EL SEÑOR CABALLERO MONTOYA: Muy bien, pues, muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Además, a este respecto quiero aclararle al Procurador, señor Caballero, que no tenga miedo de que esas reuniones sectoriales no se van a producir, esas Comisiones sectoriales de esta propia Comisión, porque según el Reglamento del Congreso, su artículo 42 dice que las Comisiones serán convocadas por su Presidente, de acuerdo con el del Congreso, por iniciativa propia, o a petición de dos Grupos Parlamentarios, o de una quinta parte de los miembros de la Comisión; consiguientemente, cuando se produzca uno de estos condi-

cionantes (un quinto de los representantes o dos Grupos Parlamentarios, o por iniciativa propia del Presidente), se podrán convocar estas reuniones de Comisión, lo que esto no significa que el Consejero tenga ni la obligación de su asistencia, ni sea preceptivo que esté en todas ellas presente, sino que, simplemente y por cortesía, se le comunicará, por si es el caso de que, dentro de sus posibilidades pueda asistir; pero la Comisión será una Comisión de trabajo interno de los Procuradores que forman parte de la Comisión para tratar de temas puntuales y sectoriales, que, evidentemente, en este caso son muchos, puesto que la Consejería es de denominación y de contenido tan amplio que, en una Sesión como la de hoy, bastante esfuerzo hemos hecho todos para poder tener una elemental noción de por dónde están discurriendo los problemas que ahora nos afectan. Por alusiones el Señor Fuentes Hernández.

EL SEÑOR FUENTES HERNANDEZ: No; es una breve precisión, sí, en razón a que en la última exposición de los artículos periodísticos, me alegra que el Señor Consejero, haya dicho un concurso de artículos, porque la exposición quizá por la rapidez que lo hizo en su lectura, y por ser una, dijo incluso, dijo elaboración, que yo cogí, e incluso con fotografías, etcétera; y entonces, en esa línea, es donde yo le hacía la pregunta y me alegra que en la segunda parte haya aclarado más concretamente este aspecto.

EL CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Yo, si me permite, en mi intervención de esta mañana, en el apartado dos, de las actividades especiales, lo primero era participación y ferias turísticas nacionales e internacionales; en el dos, hablé, cito textual: Concurso Artículos Periodísticos, y dije: Están siendo elaboradas las bases de un Concurso Literario Nacional, sobre la realidad autonómica desde los puntos de vista artístico y monumental, cultural, gastronómico, de costumbres y fiestas populares, etcétera. Y hablé incluso, de que habrá tres premios, etcétera. Todo esto habrá que reglamentarlo en un Decreto y en una Orden que desarrolle ese Decreto.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Antes de terminar esta sesión informativa quiero nuevamente agradecer al Señor Consejero, cuantas informaciones nos ha facilitado; evidentemente, se ha tratado de un esfuerzo de preparación intenso, y de un esfuerzo de presentación suficientemente asequible para el conocimiento de todos. Quiero agradecerles a todos ustedes su presencia y su participación e insistir en que, tal vez por esa ausencia de práctica parlamentaria en estas Cortes de Castilla y León, que

con tan escasa frecuencia se reúnen en Plenos, las Comisiones se podrán reunir cuantas veces sea necesario, y que aclarando una intervención del Señor Villaverde, las Comisiones según el Reglamento del Congreso en su artículo 44, «Las Comisiones, por conducto del Presidente del Congreso, en este caso de las Cortes, podrán recabar la información y la documentación que precisen del Gobierno y de la Administración Pública». Por tanto, si usted, o cualquiera de los otros Procuradores necesitaran documentación sobre los temas pertinentes a esta Comisión, a través del Presidente de las Cortes lo pueden solicitar, y de la misma manera dice que «las Comisiones por conducto del Presidente del Congreso podrán recabar la presencia ante ellas de los miembros del Gobierno para que informen sobre asuntos relacionados con sus respectivos Departamentos», es decir que, una vez confeccionados los temarios que consideremos oportunos en las Comisiones sectoriales, si la Comisión en su conjunto, lo considera necesario, a través del Presidente de las Cortes, podrá recabar la presencia ante esta Comisión del Consejero correspondiente.

EL SEÑOR FERNANDEZ MERINO: Un ruego, un ruego al señor Consejero, simplemente, y es que nos fuera presentado el equipo, porque además están presentes, y así podemos conocer un poco las personas que asumen junto con él la responsabilidad de su gestión.

EL SEÑOR VILLAVERDE: Yo, en ningún mo-

mento había intentado exigir nada al Señor Consejero, sino que había hecho un ruego, una sugerencia, puesto que así lo habían desarrollado otras Consejerías que me habían facilitado en concreto toda la información sobre temas transferidos, y era muy importante contar ya con una documentación; ni mucho menos sobre el desarrollo de su intervención que eso creo que es personal e intransferible. Pero creo que el facilitar documentos sobre materias transferidas, creo que no va a revelar ningún secreto, y que nos hubiese hecho mucho más fácil el trabajo; únicamente eso.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Pido disculpas porque no había entendido la pregunta; y, evidentemente, ahí me brindo. Yo la había entendido por el desarrollo de la intervención; le pido disculpas, porque lo había interpretado mal. Y, no tengo ningún inconveniente en presentar, y les ruego a los colaboradores que se pongan en pie, a los tres nombramientos habidos en la Consejería hasta el momento: a la izquierda de ustedes, Don Fafael Ruiz Requena, que es el Secretario General de la Consejería; a continuación, en el centro, Don Alejandro Gómez Marco que es el Director General de Turismo; y, a la derecha, Don Gregorio Sanz Aguado, que es el Director General de Transportes.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Se levanta la sesión.