



# CORTES DE CASTILLA Y LEON

## DIARIO DE SESIONES

Año 1986

I LEGISLATURA

N.º 154

### COMISION DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

**Presidente: Don Juan Carlos Elorza Guinea**

Sesión celebrada el día 3 de Junio de 1986, en Fuensaldaña

#### ORDEN DEL DIA:

1. — Preguntas con respuesta oral ante la Comisión.

1.1 Pregunta con respuesta oral ante la comisión de Transporte, Turismo y Comunicaciones 210-I, del Procurador D. Manuel Fuentes Hernández, relativa a acciones promovidas por la Junta en cumplimiento de la Resolución del Pleno sobre catalogación, protección y mejora de zonas naturales y turísticas.

2.2 Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes, Turismo y Comercio para informar a la Comisión sobre el estado actual de los servicios de transportes de viajeros establecidos para sustituir a los de los ferrocarriles suprimidos el uno de Enero de mil novecientos ochenta y seis.

#### SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
El Presidente, Sr. Elorza Guinea, da comienzo a la sesión y comunica a la Comisión el acuerdo de la Mesa por el que se modifica el Orden del Día.	4.834	Intervención del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transportes, Turismo y Comercio.	4.834
Intervención del Procurador Sr. Fuentes Hernández (Grupo Popular), para hacer una petición al Sr. Presidente.	4.834	El Presidente, Sr. Elorza Guinea, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	4.834
		Intervención del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transportes, Turismo y Comercio, informando a la Comisión.	4.835

	Págs.		Págs.
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Alonso Rodríguez (Grupo Mixto).	4.843	turno de preguntas para los Sres. Procuradores.	4.849
Contestación del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transportes, Turismo y Comercio.	4.843	En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Olea Losa (Grupo Popular).	4.849
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Alonso Rodríguez.	4.844	Contestación del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transportes, Turismo y Comercio.	4.950
En turno de Portavoces, interviene el procurador Sr. Marcos Oteruelo (Grupo Popular).	4.844	En turno de preguntas interviene el Procurador Sr. Cela Martín (Grupo Socialista).	4.851
Contestación del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transportes, Turismo y Comercio.	4.846	Contestación del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transportes, Turismo y Comercio.	4.852
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. González Marcos (Grupo Socialista).	4.848	El Presidente, Sr. Elorza Guinea, levanta la sesión.	4.853
El Presidente, Sr. Elorza Guinea, abre un		Se levantó la sesión siendo las trece horas cincuenta minutos.	4.853

(Se inicia la sesión.)

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA):** Señores Procuradores, Señor Consejero, buenos días. Ruego disculpen mi tardanza y consiguiente retraso en la iniciación de esta Comisión, pero ha sido motivada por causas de fuerza mayor y espero comprendan la situación.

El Orden del Día de esta sesión incluye un primer punto, que es: «Preguntas con respuesta oral ante la Comisión.—Pregunta con respuesta oral ante la Comisión de Transporte, Turismo y Comunicaciones 210-I, del Procurador D. Manuel Fuentes Hernández, relativa a acciones promovidas por la Junta en cumplimiento de la Resolución del Pleno sobre catalogación, protección y mejora de zonas naturales y turísticas».

El señor Consejero me transmite que, dado que la pregunta, que además ha de ser respuesta coordinada de varias Consejerías, ha sido recibida muy tarde y que no ha habido tiempo material de preparar una respuesta satisfactoria, en aplicación del punto cuarto del Artículo 151, que dice: «La Junta podrá solicitar motivadamente, en cualquier momento y por una sola vez respecto de cada pregunta, que su propuesta para el Orden del Día de la siguiente sesión Plenaria... que sea pospuesta, salvo en este caso, etcétera»... entonces, a tenor de esta disposición normativa legal, el señor Consejero se compromete a, en una próxima comparecencia, dar cumplida respuesta a lo solicitado por el señor Procurador D. Manuel Fuentes Hernández.

Tiene la palabra el señor Fuentes.

**EL SEÑOR FUENTES HERNANDEZ:** Gracias, señor Presidente. Yo lo único que me gustaría, si fuera posible, que ese compromiso que yo acepto, y por supuesto estoy de acuerdo en que se cumpla el Reglamento y por tanto en acceder al retraso, con independencia de que mi pregunta es-

ta hecha el diecisiete de febrero del ochenta y seis, sí que desearía que fuera formal el hecho de que, en razón a que se interrumpe el período de sesiones en este mes, desde luego fuera antes de que se despida el período de sesiones y esta pregunta no pasara a ser contestada por escrito. Nota más.

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

**EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMERCIO (SEÑOR LORENZO MARTIN):** Yo creo que el Presidente ha expuesto fielmente el problema. Realmente, ha habido un día sólo para poder coordinar a cuatro Consejerías, y yo creo que no estaba la información lo suficientemente depurada por este Consejero, dado que se estimó, y entiendo que con criterios que se ponderaron en su día, que fuera esta Comisión la que recibiera la información y no otras, como podía haber encajado perfectamente en la Comisión de Bienestar Social, la de Obras Públicas o la de Agricultura. Yo entiendo que necesitaría tres o cuatro días para poder refundir la amplia información que hay por parte de todas las Consejerías y poder hacer una exposición ante Sus Señorías como se merecen.

Esta mañana, repasando la documentación, dado que sólo hubo ayer tiempo para poderla depurar, entendí que no estaba en condiciones esa información de poder satisfacer la pregunta del señor Fuentes y de ponerla ante esta Comisión, y por eso yo creo que me comprometo a que en una semana —me pongo de acuerdo con el Presidente— máximo podamos tener otra Comisión con este tema y otros que el propio Presidente pudiera sugerir, o yo mismo pudiera sugerir.

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

Pasamos, pues, al segundo punto del Orden del

Día: «Comparecencia del Excelentísimo señor Consejero de Transportes, Turismo y Comercio para informar a la Comisión sobre el estado actual de los servicios de transportes de viajeros establecidos para sustituir a los de los ferrocarriles suprimidos el uno de Enero de mil novecientos ochenta y seis».

El señor Consejero tiene la palabra.

**EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMERCIO (SEÑOR LORENZO MARTIN):** Gracias, señor Presidente. Señorías. Como ustedes recordarán, el acuerdo de Consejo de Ministros de Octubre del ochenta y cuatro obligaba a que a partir del uno de Enero del ochenta y cinco los servicios de viajeros suprimidos en las cinco líneas que luego les voy a relacionar fueran debidamente sustituidos por servicios de carretera.

En la práctica, esto no ha sido exacto así, en cuanto a la sustitución fiel de los servicios ferroviarios por servicios de carretera con el mismo itinerario, sino que, en uso la Consejería de la Comunidad Autónoma de las únicas atribuciones que tenía la Comunidad Autónoma al respecto, lo tuvimos que hacer en dos meses, con largas negociaciones con los propios concesionarios y sobre un esquema que yo creo que Sus Señorías compartirán, de intentar —y así lo hemos logrado— en primer lugar cubrir las necesidades en condiciones de servicio público adecuadas, y en segundo lugar, como esquema que este Consejero mantiene y que considero positivo para la Comunidad, intentar que no se produjera ningún déficit en los mismos. Quiere decir, que no hubiera subvenciones públicas, en este caso de la Comunidad Autónoma, a favor de empresas concesionarias que tuvieran que hacer esos servicios.

Ello nos obligó a un complejo entramado de negociaciones, de modificaciones de concesiones, que permitiera que con las concesiones ya existentes y otras cuantas, que fueran legales y por tanto no interfirieran en los derechos de los concesionarios en ese momento, cubriéramos las necesidades de los pueblos afectados por la supresión de los servicios ferroviarios sin tener que soltar un duro. Y eso tengo que decir aquí que la Comunidad no ha tenido que poner ni un solo duro vía subvención en transferencias corrientes, que es lo que procedería en este caso, para poder sufragar estos servicios. En la práctica, y mirándolo con una perspectiva de conjunto, con una perspectiva de Estado, lo que ha ocurrido es que el Estado en su conjunto ha reducido el déficit público dejando de subvencionar a una empresa pública como es la RENFE para la prestación de determinados servicios de transportes de viajeros, que han sido sustituidos, en mi opinión en condiciones aceptables, por servicios de carretera, y el

déficit del Estado en su momento no se ha transferido a la Comunidad Autónoma y la Comunidad Autónoma ha podido atender esas necesidades a su riesgo y ventura y sin ningún otro tipo de colaboración, yo diría, más que la propia aplicación de la legalidad vigente en condiciones idóneas y desde luego, subrayo como filosofía, «sin tener que soltar un duro».

No quiere decir que la política de no subvenciones para transporte de viajeros sea una política que haya que llevarla hasta sus últimas consecuencias. Es más, yo les puedo adelantar que para el próximo ejercicio, en la próxima Ley de Presupuestos mi Consejería propondrá determinadas cantidades de transferencias corrientes a empresas de servicio público de viajeros en zonas deprimidas, sobre todo de montaña, zonas rurales de montaña, como cuestión yo diría experimental, y yo diría que teniendo en cuenta las experiencias negativas que ha habido en otras Comunidades Autónomas, que sacaron normativas al respecto que hicieron que en la práctica se estuvieran transfiriendo dineros sin haber depurado, bajo el punto de vista administrativo, las diversas concesiones de transporte regular, que ha provocado un déficit importante y ha obligado a esas Comunidades Autónomas a dar marcha atrás.

Esta filosofía de no transferencia de gastos corrientes es la filosofía que los diversos Gobiernos del Estado han mantenido siempre, tanto en esta Administración Socialista como en Gobiernos de Derecha anteriores; mantuvieron esa filosofía que yo considero acertada, acertada en cuanto al enorme agujero muchas veces imprevisible que hay. Y yo creo que la Comunidad Autónoma, después de la depuración que se ha hecho de las doscientas cincuenta concesiones de las que somos titulares, estamos en condiciones de poder entrar en nuevos servicios, con costes de transferencias corrientes muy pequeños, y atender yo diría que prácticamente al noventa y cinco, noventa y ocho por ciento de la población de nuestra Comunidad Autónoma, prestando un servicio público en condiciones suficientes para poder atender sus necesidades, su movilidad, diríamos, bajo un punto de vista social y económico.

Subrayando que lo que se ha hecho no es una sustitución, diríamos, total de los servicios de viajeros, sino que se han aprovechado las concesiones existentes para que, modificando las distintas... las negociaciones, poder atender a esos pueblos, la situación actual que yo les quiero exponer es la siguiente.

Quizá pueda ser un poco engorroso el tema, en función de que aparecen muchos nombres de poblaciones, pero quizá pueda ilustrar mejor a Sus Señorías.

Les voy a separar por las diversas líneas suprimidas, y empiezo por la línea Plasencia-Astorga,

Palazuelo-Astorga, que como ustedes saben quedó suprimida al tráfico de viajeros y no así al de mercancías, que sigue funcionando... bueno, que empieza a funcionar ahora bien. En estos momentos, hay datos de que se está captando el doble de tráfico de mercancías en estos momentos, con lo cual hace pensar, en primer lugar, que las sugerencias que hizo la Comunidad Autónoma al Ministerio y a RENFE al respecto parece que están dando resultados, y eso puede provocar, que es el objetivo último de la Consejería, puede provocar que, dado que la situación económica de esa línea, bajo un punto de vista comercial es buena, podría en su día, sin tener que soltar un duro, por parte sobre todo de la Comunidad Autónoma, ni de las Diputaciones, ni de los Ayuntamientos, volver a un servicio de viajeros en condiciones yo diría que competitivas, si bien es cierto, y en opinión de este Consejero, que en los servicios que en estos momentos se prestan por carretera, con algunos pequeños retoques todavía en zonas rurales desperdigadas, son suficientes para atender la movilidad de los ciudadanos.

En la línea Plasencia-Astorga, las estaciones del trayecto que estaban afectadas son las siguientes. Bueno, aparecen una serie de pueblos de Extremadura: Plasencia, Oliva, Villar de Plasencia, Casas del Monte, Aldea Nueva de Ordás y Valle de Monte Mayor. Y luego ya aparecemos por tramos en nuestra Comunidad Autónoma que son: Puerto de Béjar, Cantagallo, Béjar, Navalmoral de Béjar, Sanchotello, Ladrada, Fuentes de Béjar, Guijuelo y Campillo, Pizarral, La Maya y Fresno, Siete Iglesias de Tormes, Alba de Tormes, Los Arapiles, Salamanca, Valdeinfiel, Huermos, Cardenosa, Cubo del Vino, Corrales del Vino, Casaseca de Campeal, Perdígón, Morales del Vino, Zamora, Cubillos, Moreruela de los Infanzones, Piedrahita, Manganeses, Granja de Moreruela, Villafáfila, Santovenia de Escla, Bercial del Barco, Benavente, Villabrázaro, Pobladura, Saludes, Valdecabo, Cebrones del Río, La Bañeza, Santa María de la Isla, Riego de la Vega, Valderrey y Astorga.

Estos pueblos estaban servidos por los siguientes servicios a sustituir, servicios ferroviarios: un ferrobús diario en cada sentido, Palazuelo-Plasencia-Salamanca; tres ferrobuses diarios en cada sentido, Salamanca-Astorga; un tren-ómnibus diario en cada sentido, Cáceres-Plasencia-Salamanca; un expreso diario en cada sentido, Cáceres-Plasencia-Salamanca-Bilbao; un tren diario en cada sentido Madrid-Salamanca-Astorga-Ferrol; y un Ter diario en cada sentido Gijón-Astorga-Plasencia-Sevilla.

Las líneas de carretera vigentes que afectaban y que coincidían parcialmente con estos servicios ferroviarios, con este trayecto ferroviario, eran las siguientes: Torre Don Miguel-Villar de Plasencia, que es la concesión cuatrocientos cuatro, con

paradas comunes con el ferrocarril en Plasencia y Villar de Plasencia.

La concesión tres mil cuatrocientos seis, de Badajoz a Irún, con Guijuelas, con paradas comunes con el ferrocarril en Plasencia, Aldea Nueva, Baños de Montemayor, Puerto de Béjar, Cantagallo, Béjar, Guijuelo y Salamanca.

La concesión mil ochocientos ochenta y tres, Sevilla-Valladolid, que coincidía con el ferrocarril en Plasencia, Béjar, Guijuelo y Salamanca.

La concesión Camino Morisco-Plasencia, que es la número dos mil doscientos cuarenta y cuatro, con paradas en Oliva y Plasencia.

La concesión tres mil doscientos cuarenta, Puerto de Béjar-Zarza de Granadilla, que coincidía con el ferrocarril en los pueblos de Plasencia, Aldea Nueva, Ordás, Baños de Montemayor, Puerto de Béjar, Cantagallo y Béjar.

La concesión Avila-Béjar, la ochocientos setenta y cuatro, que coincidían Béjar y Baños de Montemayor.

La concesión seiscientos setenta y seis, Béjar-Lagunilla, con paradas comunes con el ferrocarril en Béjar, Cantagallo y Puerto de Béjar.

La concesión dos mil trescientos noventa y siete, Béjar-Villaescusa, con paradas en Béjar, Fuentes de Béjar, Guijuelo, La Maya, Fresno y Salamanca.

La concesión dos mil ochocientos dieciocho, Salamanca-Soterrano, con paradas comunes con el ferrocarril en Salamanca y Béjar.

La concesión mil noventa y seis, Salamanca-Piedrahita, con paradas comunes con el ferrocarril en Salamanca, Alba de Tormes, Siete Iglesias de Tormes y Fresno.

La concesión dos mil quinientos dos, Salamanca-Campillo de Salvatierra, con paradas comunes con el ferrocarril en Salamanca y Campillo.

En el tramo Salamanca-Zamora, la concesión mil cincuenta y tres, Salamanca-Zamora, con paradas comunes con el ferrocarril, entonces, Salamanca, Cubo del Vino, Corrales del Vino, Morales del Vino y Zamora.

La concesión Peñausén de Zamora, que es la número mil ciento noventa, con paradas comunes con el ferrocarril en Zamora y El Perdígón.

En el tramo Zamora-Benavente, la concesión setecientos veinticinco, Zamora-Villalva de la Lampreana, con paradas comunes en Zamora y Piedrahita.

La concesión ochocientos cincuenta y siete, Zamora-Villafáfila, con paradas comunes con el ferrocarril en Zamora, Granja de Moreruela, Villafáfila y Benavente.

La concesión cero novecientos, Zamora-Valladolid, con paradas comunes con el ferrocarril en Zamora y Benavente.

La concesión dos mil seiscientos setenta y cinco, Zamora-Pontejos, con paradas comunes con

el ferrocarril en Zamora, Cubillos y Moreruela de los Infanzones.

La concesión dos mil novecientos veintiocho, Zamora-León, con paradas comunes en Zamora, Granja de Moreruela, Santovenia de Esla, Bercial del Barco y Benavente.

La concesión tres mil doscientas noventa y una, Zamora-Puebla de Villaverde, con paradas comunes en Zamora y Benavente.

En el tramo Benavente-Astorga, la concesión dos mil novecientas noventa y cuatro, Benavente-Astorga, que coincidía con el ferrocarril en los siguientes pueblos: Benavente, Pobladura, Saludes, Valcabado, Cebrones del Río, La Bañeza, Santa María de la Isla, Riego de la Vega y Astorga.

La concesión tres mil trescientos diecisiete, Madrid-Ribadeo, que coincidía con el ferrocarril en Benavente, La Bañeza y Astorga.

La concesión setecientos cincuenta y dos, Cebreros del Río-León, que coincidía con el ferrocarril en Cebreros del Río y Valcabado.

La concesión mil novecientos cincuenta y siete, La Bañeza-Laguna de Negrillos, que coincidía con el ferrocarril en Cebreros del Río y Valcabado.

La concesión dos mil ciento cinco, La Bañeza-Truchas, que coincidía con el ferrocarril en La Bañeza y Astorga.

La concesión dos mil doscientos cincuenta y uno, La Bañeza-Castrillo de Valduerna, que coincidía con el ferrocarril en La Bañeza y Astorga.

Y la concesión dos mil trescientos sesenta y dos, La Bañeza-Valencia de Don Juan, que coincidía con el ferrocarril en La Bañeza, Cebreros del Río, Valcabado y Saludes.

Si seccionamos el tramo entre Plasencia y Astorga por tramos, de arriba a abajo, nos encontramos los siguientes servicios en estos momentos, que son éstos, más los añadidos, y con datos de itinerarios y horarios que pretenden ilustrar a Sus Señorías sobre las condiciones en que se mueven los ciudadanos en estas Comarcas.

En el tramo Astorga-Benavente persiste la concesión dos mil novecientas noventa y cuatro, con el siguiente itinerario, coincidente con el ferrocarril. Un itinerario de sesenta y cinco kilómetros, que va de Astorga a Benavente, con paradas en Astorga, Celada, Riego de la Vega, Toralino, Toral del Fondo, Palacios de la Valduerna, San Mamés, La Bañeza, Regueras de Arriba, San Martín de Torres, Cebreros del Río, Moscas del Páramo, Valcabado del Páramo, Pozuelo del Páramo, Saludes de Castro Ponce, San Adrián del Valle, Pobladura del Valle, Torre del Valle, Paladines del Valle, San Román del Valle y Benavente. Y luego a esta concesión, diríamos, Madrid, se le añaden (no se la redactó para no aburrir a Sus Señorías) cuatro desviaciones o hijuelas, como se conocen en términos técnicos, de diversas longi-

tudes, pedo evidentemente inferiores a estos de sesenta y cinco kilómetros, que es la concesión principal.

Los horarios de la dos mil novecientas noventa y cuatro, que es la concesión Astorga-Benavente, tienen salida... tienen tres salidas de Astorga, a las siete veinte, diez cero cinco y dieciocho horas, y tres llegadas a Astorga, que es a las doce treinta, quince diez y veinte quince. Esto lunes, martes, miércoles, jueves y viernes laborables. Los lunes, martes, miércoles, jueves, viernes y sábados laborables, además de ésta, tiene una salida de Benavente a las ocho treinta y cinco, con llegada a Benavente, pasando por Astorga en doble sentido, a las trece cuarenta y cinco. Los sábados, aparte de éstas, los sábados laborables, hay otras dos salidas de Astorga a las siete veinte horas y doce treinta y cinco horas, y dos llegadas a Astorga, a las dieciséis quince horas y diecinueve veinticinco horas. Y luego, los domingos y festivos aparecen dos salidas, una salida de Astorga a las quince quince horas, y una llegada a Astorga a las diecisiete cuarenta horas.

Aparte de estos servicios, entre Astorga y Benavente hay todos los martes laborables, entre La Bañeza y Astorga, hay un vehículo que sale a las nueve horas de La Bañeza y que llega a Astorga las nueve treinta y cinco y sale de Astorga a las doce treinta y cinco y llega a La Bañeza a las trece quince. Además de todos los servicios que les he relatado, los sábados laborables hay otros dos servicios, que salen de Astorga a las diez cero cinco y trece treinta, llegan a La Bañeza y vuelven a salir otra vez, para volver a llegar a Astorga a las once cincuenta y cinco y trece veinticinco. Y entre La Bañeza y Benavente, aparte de todos los servicios referidos, todos los jueves laborables sale de La Bañeza un vehículo a las nueve que llega a Benavente a las trece, y sale de Benavente a las nueve cincuenta y llega a La Bañeza a las trece cincuenta.

Además de estos servicios que afectan a esta concesión, y además de todas las concesiones que les relaté anteriormente, aparece la concesión tres mil novecientos veintiocho, que es de León a Zamora, los siguientes pueblos afectados por el ferrocarril con una longitud de ciento treinta y cinco kilómetros, que van de León a Zamora y viceversa (luego les digo los servicios que hay): León, Onzonilla, Cembranos, Villalobar, Benamariel, Villamañán, San Millán de los Caballeros, Villademor de la Vega, Toral de los Algadefes, Villamandos, Villaquejida, Cimanes de la Vega, San Cristóbal de Entreviñas, Benavente, Bercial del Barco, Villaveza del Agua, Santovenia, Granja de Moreruela, Riego del Camino, Fontanilla de Castro, Montamarta, Roales y Zamora.

Este servicio, que es la concesión tres mil novecientas veintiocho, León-Zamora, tiene de nuevas

expediciones ocho de ida y siete de regreso de Benavente a Zamora, en laborables excepto sábados.

Existe la mil novecientas veintiocho, de Benavente a Zamora, que tiene servicios los sábados, laborables, domingos y festivos.

Aparte de eso, se hizo una bifurcación, una hijuela, por acceso a Manganeses de la Lampreana, como concesión ochocientas cincuenta y siete, que ahí sí que se produjo un problema delicado en cuanto que por Manganeses de la Lampreana pasaba el tren y sin embargo en la carretera no pasaba, de forma tal que se estableció un servicio de Villanueva... salida de Villanueva a las siete horas y llegada a Zamora... salida de Villanueva a las siete horas, Manganeses ocho veinticinco y llegada a Roales ocho cincuenta; luego coge ya la carretera nacional para llegar a Zamora.

Y esto son tres servicios de ida y dos de vuelta, con entrada en Manganeses, excepto los sábados, que es uno de ida y otro de vuelta. Con lo cual, podemos asegurar que en el tramo de la línea de Astorga-Benavente quedan ampliamente cubiertas, no hay necesidades de movilidad de los ciudadanos, dado que había concesiones y se han añadido otros nuevos servicios.

En el tramo Salamanca-Zamora, que afecta también a esta parte de la concesión, existen trece expediciones de ida y vuelta, ocho los sábados y cuatro los domingos, con salidas de Zamora (les enumero así para que se sitúen, el número de servicios que hay) a las siete cuarenta y cinco de la mañana, siete cuarenta y cinco, nueve, diez quince, once treinta, doce cuarenta y cinco, dos de la tarde, dos treinta, tres quince, cuatro treinta, cinco cuarenta y cinco, siete diez, ocho cincuenta y diez quince de la noche.

Trece servicios con expediciones de ida y vuelta en el tramo Salamanca-Zamora, con lo cual, como pueden comprender Sus Señorías, las necesidades están más que cubiertas en ese tramo.

En el tramo Salamanca-Astorga, antes hemos visto Salamanca-Zamora, en el tramo Salamanca-Astorga existe un «pul», creado por nosotros, con los tres concesionarios que cubrían todo ese servicio, que se lo reparten en cuanto a cobertura de vehículos y por tanto disponibilidades económicas, que nos consta que la recaudación mensual en estos momentos es inferior a los costes de mantenimiento, sin que por ello... obviamente, están buscando no perder derechos en esa concesión para el día de mañana. En estos momentos, los gastos de explotación son inferiores a los ingresos en el «pul» éste, que hace el siguiente itinerario, de ciento noventa y cuatro kilómetros de longitud: Celada, Valderrey, Riego, Toralino, Toral, Palacios, La Bañeza, San Martín, Cebrones, Valcabado, Pozuelo, Pobladura, La Torre, San Román, Benavente, Bercial, Villaveza, Santovenia, Granja

de Moreruela, Riego del Camino, Fontanilla de Castro, Montamarta, Roales, Zamora, Morales, Corrales, Peleas, Cubo de Tierra del Vino y Castellanos, con parada para tomar y dejar viajeros en todos los puntos indicados.

Que tiene en días laborables dos expediciones de ida y vuelta, la primera con salida en ida de Astorga a las ocho treinta horas y regreso de Zamora saliendo a las doce treinta horas, y paradas en todos los puntos del itinerario que les he referido, y la segunda con salida de Astorga a las doce treinta horas y regreso a Salamanca a las diecisiete horas, con paradas intermedias y con alguna prohibición de tráfico. Este servicio es nuevo y derivado de lo que en su día va a ser una nueva concesión y que en estos momentos es un «pul» o agrupación de concesiones, entre Salamanca y Astorga, con los tres concesionarios que tenían derecho preferente sobre esa línea.

Además de todos los servicios referidos, existe un Salamanca-Plasencia que afecta a algunos pueblos del recorrido y que se basa fundamentalmente en las concesiones mil noventa y seis, de Piedrahita a Salamanca, y la concesión tres mil trescientos cuarenta y cuatro, de Béjar a Plasencia, de setenta y ocho coma siete kilómetros. Así como la concesión Béjar-Villaescusa, concesión número dos mil trescientos noventa y siete, de ciento ocho kilómetros, que afecta a muchos pueblos del recorrido.

Aparte de eso, hay un nuevo servicio entre Salamanca y Béjar, servicio posterior al cierre de líneas, cuyo itinerario es entre Colmenar de Montemayor y Salamanca, pasando por Pineda, con entrada en esta localidad tres días por semana, por Horcajo de Montemayor, Valdehijaderos, La Calzada de Béjar, Naval Moral de Béjar, Sancho-tello, Sedrada, Nava de Béjar, Guijuelo y Salamanca, con paradas en todos los puntos indicados del recorrido, con una expedición diaria de ida y vuelta en días laborables, con salida de Colmenar de Montemayor a las siete quince horas y de Salamanca regreso, a las veinte quince horas, excepto en sábados que se efectuará a las catorce treinta horas.

Además de estos servicios, está afecto la línea de la que estamos hablando por la concesión tres mil cuatrocientos seis, Badajoz-Irún, que es un servicio de ida y vuelta diario, con salida de Plasencia a las seis cincuenta y cuatro horas y llegada a Salamanca y salida de Salamanca a las diez veinticinco horas. Además, existe un servicio Valladolid-Sevilla, que es diario, uno de ida y vuelta, un servicio de ida y vuelta diaria.

Resumiendo, además de todos los servicios que les he referido, entendemos que todo el tramo Astorga-Palazuelo, por lo menos hasta el límite de la provincia de Salamanca, quedan cubiertos todos los pueblos afectados por la supresión de los

servicios de viajeros de ferrocarril, utilizando las concesiones existentes y habiendo hecho algunas pequeñas modificaciones y alguna división de nuevas concesiones, que entendemos que en estos momentos está cubriendo objetivamente, aceptablemente el servicio.

En la línea Valladolid-Ariza, que como ustedes saben quedó suprimida para el tráfico de viajeros, aunque no así de mercancías, habiendo un nuevo servicio regular y otro a la demanda en toda la línea del recorrido, aparecen los siguientes servicios afectos a los pueblos por los que pasaba el ferrocarril.

Las estaciones del recorrido afectadas, o las poblaciones afectadas son las siguientes: Valladolid, Laguna, Tudela de Duero, Traspinedo, Sardón de Duero, Quintanilla de Onésimo, Quintanilla de Arriba, Peñafiel, San Martín de Rubiales, Roa de Duero, Aranda de Duero, Valdecondes, Miranda de Duero, Velilla de Duero, San Esteban de Gormaz, Osuna, Quintanal, Quintana de Gormaz, Berlanga de Duero, Almazán, Coscurita, Morón de Almazán, Chórcos, Monteagudo de las Vicarías y Ariza.

Y había que sustituir los siguientes servicios ferroviarios: un Ter —diario— en cada sentido, Salamanca-Valladolid-Ariza-Barcelona, y un automotor diario en cada sentido Valladolid-Ariza-Catalayud.

Las líneas coincidentes con el ferrocarril, en todo o en parte, que hemos utilizado para sustituir los servicios de viajeros, son las siguientes:

La concesión trececientos noventa y tres, Valladolid-Segovia, con paradas comunes en Peñafiel y Valladolid.

La concesión setecientos cincuenta y uno, Valladolid-Campaspero, con paradas comunes en Valladolid, Tudela y Traspinedo.

La concesión mil ochocientos setenta y dos, Valladolid-Quintanamanvirgo, con paradas comunes en Valladolid, Tudela de Duero y Peñafiel.

La concesión dos mil treinta y nueve, Valladolid-Zaragoza, con paradas comunes con el ferrocarril en Valladolid, Peñafiel, Aranda, Velilla de San Esteban y San Esteban de Gormaz.

La concesión dos mil cincuenta y uno, Valladolid-Aranda de Duero, con paradas comunes en Valladolid, Tudela, Sardón, Quintanilla de Onésimo, Quintanilla de Arriba, Peñafiel y Aranda de Duero.

La concesión dos mil quinientas treinta y seis, Valladolid-San Cristóbal de Cuéllar, con paradas comunes con el ferrocarril en Valladolid y Laguna.

La concesión ciento treinta y cuatro, de Aranda de Duero-Quintanamanvirgo, con paradas comunes en Aranda, Berlanga y Roa de Duero.

La concesión tres mil ciento sesenta y uno, Burgos-Padilla, con paradas comunes en Roa y Berlanga.

La concesión dos mil ciento sesenta y tres,

Aranda de Duero-Almazán, con paradas comunes con el ferrocarril en Aranda, Valdecondes, Langa de Duero, Velilla de Duero, San Esteban de Gormaz, Berlanga de Duero, Rebollo de Duero y Almazán.

La concesión novecientos sesenta y tres, Soria-Langa de Duero, con paradas comunes en San Esteban de Gormaz, Velilla y Langa de Duero.

La concesión dos mil trescientos tres, Soria-Ariza, con paradas en Almazán, Coscurita, Morón de Almazán, Monteagudo de las Vicarías y Ariza.

Y la concesión mil ochocientos diecisiete, Gómara-Ariza, con paradas en Monteagudo de las Vicarías y Ariza.

Seccionando el tramo Valladolid-Ariza, en el primer tramo, Valladolid-Aranda de Duero, existe la concesión dos mil cincuenta y uno con itinerarios que no voy a aburrir a Sus Señorías, que prácticamente recogen la mayoría de los pueblos afectos por la supresión del ferrocarril, con tres expediciones de ida y vuelta, con salida de Valladolid a las ocho de la mañana, llegada a Aranda a las diez, otro a las veinte horas, salida de Aranda a las dieciocho horas y llegada a Valladolid a las veinte; y otro, salida de Peñafiel a las catorce cuarenta y cinco y llegada a Valladolid a las quince treinta; nuevas concesiones que, con un cuadro amplio de movimiento de viajeros y de horarios de cada uno de los pueblos de recorrido, que pongo a su disposición.

Además de eso, existe alguna hijuela nueva que se ha abierto para cubrir necesidades. Nuevas expediciones, una diaria de ida y vuelta en Valladolid-Aranda de Duero por la carretera Nacional ciento veintidós; una diaria sencilla parcial, Peñafiel-Aranda, prolongando la de Valladolid-Peñafiel por la carretera ciento veintidós; una sencilla los viernes, de Valladolid a Aranda, por la carretera Nacional ciento veintidós; una sencilla los viernes, Peñafiel-Aranda, por Roa; una parcial sencilla los domingos y festivos, Aranda-Peñafiel, por Roa.

En el tramo Aranda-Almazán, está afecto por la concesión dos mil ciento sesenta y tres, con nuevos servicios creados a raíz de la supresión de servicios de viajeros. Aranda-Burgo de Osma-Almazán, con horarios que entendemos cubren las necesidades, salida de Burgo de Osma a las siete, en Almazán ocho quince, con salida a las ocho y veinticinco y llegada a Aranda a las diez treinta horas. Y luego otra de regreso, una expedición diaria de ida y vuelta y la adición de dos de ida y vuelta entre Burgo de Osma y Almazán.

En el tramo Almazán-Ariza, está afecto por la concesión dos mil trescientos tres, con un itinerario Ariza, Pozuelo, Monteagudo de las Vicarías, Alentisque, Morón de Almazán, Coscurita, Almazán, Lubia, Rábanos y Soria, con horario similar al que había, con una hijuela que va desde Alen-

tisque a Chércoles, de doce kilómetros, y una expedición diaria de ida y vuelta.

En el tramo Valladolid-Soria aparece un nuevo servicio, creado a partir del uno de enero del ochenta y cinco, que va de Valladolid a Soria, con salida de Soria a las siete horas y llegada a Valladolid a las diez horas, salida de Valladolid a las dieciocho horas y llegada a Soria a las veintiuna horas, que lamentablemente tiene una cobertura baja. No podemos olvidar que entre Valladolid y Soria no había ningún servicio ferroviario sin hacer trasbordo, y por desgracia este nuevo servicio tiene una media de seiscientos viajeros mes, seiscientos viajeros mes, que da una media de veinte viajeros, o una media de diez viajeros por cada autobús, diez viajeros por cada autobús. Y además en este eje, aparte de todos los servicios que les he enumerado, existen afectos las siguientes concesiones: Valladolid-Zaragoza, una diaria; Salamanca-Barcelona, una diaria, con una nueva expedición parcial desde Aranda a Barcelona, y en tramitación en estos momentos una Valladolid-Ariza, como parte de una Valladolid-Palencia en estos momentos existente. Aquí tengo a disposición de Sus Señorías una amplia relación de datos de estas concesiones.

En la línea Calatayud-Ciudad Dosante, para no alargar el tema, está afecto... y seccionando el tramo Burgos-Villarcayo, que es páficamente el que existía, la concesión trescientas ochenta y dos, Miranda de Ebro-Villarcayo, con un itinerario que va por Miranda, Comunión, Fonteche, Puente Larra, Bergüenda, Sorondo, Balvilla, San Martín de Don, Barcina del Barco, Quintana, Quintana María, Palazuelos de Cuesta, Trespaderne, Las Fuentes, Moneo, Medina de Pomar y Villarcayo. Una concesión de setenta y nueve kilómetros que combina en Trespaderne a las siete cuarenta y cinco horas y en regreso a las diecinueve quince horas.

Luego está la concesión Bilbao-Burgos, la dos mil cuatrocientos cuarenta y nueve, un itinerario que omito pero que afecta a muchos pueblos del recorrido, y diversas hijuelas.

La concesión dos mil ochocientos noventa, Miranda de Ebro-Santander, un itinerario que afecta a muchos pueblos de la línea.

En el tramo Burgos-Soria existe la concesión tres mil doscientos dieciocho, con un itinerario que afecta a los siguientes pueblos: Burgos, Venta, Saldaña, El Palacio, Olmosalbos, Venta de la Petra, Hontoria de la Cantera, Cubillos de Campo, Cuevas de San Clemente, Ortigüela, Cascajares de la Sierra, Barbadillo del Mercado, Salas de los Infantes, Castillo de la Reina, Palacios de la Sierra, Bibriestre, Quintanar, Canicosa, Regumiel, Duruelo, Cobaledas, Salduero, Molinos de Duero, Minuesa, La Muela, El Rollo, Langosto, Hinojosa, Oteruelos, Pedrajas, Toledillo y Soria. Una concesión

de ciento cincuenta y dos kilómetros, con horarios de salida de Burgos a las siete quince horas y llegada a Soria a las nueve cuarenta y cinco; salida de Soria a las catorce quince y llegada a Burgos a las dieciséis cuarenta y cinco horas. Existen dos expediciones de ida y vuelta y un itinerario adicional, entre Navaleno y Salas de los Infantes, como hijuela.

En el tramo Soria-Calatayud existe la concesión mil doscientos, Cigüela-Soria, con un itinerario Cigüela, Beza, Mazaterón, Almazul, Gomara, Almenar y Soria, con servicios diarios todos los días excepto los festivos y con un horario que pongo a disposición de Sus Señorías:

En el tramo... en el servicio La Fregeneda-Fuentes de San Esteban, que como saben Sus Señorías queda suprimido al tráfico de viajeros y de mercancías, las estaciones afectas por el mismo son Fuentes de San Esteban, Boada, Villares de Yeltes, Villavieja de Yeltes, Bogajo, Olmedo y Cerralvo, Lumbrales, Hinojosa de Duero y La Fregeneda. Y había que sustituir un servicio diario de ferrobús procedente de Salamanca y con destino en Barca D'Alba, en el Estado de Portugal.

Las líneas regulares afectas, coincidentes con el trayecto... parcialmente con el trayecto ferroviario, es la concesión dos mil novecientos sesenta y cinco, de Salamanca a Villares de Yeltes, con paradas comunes con el ferrocarril en Fuentes de San Esteban y Villares de Yeltes; la concesión tres mil diez, Salamanca-El Maillo, con paradas comunes con el ferrocarril en Fuentes de San Esteban, Boada y Villavieja de Yeltes; la concesión tres mil doscientas noventa y cinco, La Fregeneda-Salamanca, con paradas comunes en La Fregeneda, Lumbrales y Terralbo, Hinojosa de Duero, Villavieja de Yeltes, Fuentes de San Esteban.

Con estas tres concesiones, la tres mil doscientas noventa y cinco, tres mil diez y dos mil novecientos sesenta y cinco, quedan suficientemente atendidas al tráfico todas las localidades en que tenía parada el ferrocarril, en sus relaciones con la capital de la provincia y con Vitigudino como centro comarcal de dichas poblaciones.

Aparece una concesión, la tres mil novecientos noventa y cinco, de Fuentes de San Esteban-La Fregeneda, como les decía anteriormente, con dos servicios de ida y vuelta; la concesión El Maillo-Salamanca con un servicio diario; y la concesión Villavieja de Yeltes-Salamanca, con un servicio diario y una longitud de ochenta y cuatro kilómetros.

Y exclusivamente queda ya el servicio Quintanilla-Barruelo, que ha sido complejo en cuanto a las condiciones en que se desenvolvía ese tramo, que, como ustedes saben, en cada ferrocarril que llegaba a Quintanilla había otro a disposición de los usuarios para subir a Barruelo, aunque muchas veces ese servicio fuera vacío —práctica-



mente había diez al día—, o si no vacío, con dos o tres personas.

El problema ha sido el poder conjugar todas las concesiones y, sobre todo, el poderlo conjugar con los servicios ferroviarios que había, que llegaban a las estaciones.

En estos momentos, las líneas regulares afectadas a este servicio, coincidente prácticamente con el trayecto ferroviario, es la concesión dos mil trescientos setenta, Aguilar de Campoo-Barruelo de Santullán, con paradas en Barruelo, Villamayor y Aguilar de Campoo, y la concesión dos mil cuatrocientos cuarenta y nueve Bilbao-Burgos, con paradas comunes que tenía con el ferrocarril en Quintanilla y Aguilar de Campoo.

Y el problema fundamental ha sido el poder coordinar los servicios como le decía, de llegada a la estación de Aguilar para enlazar a los viajeros con Barruelo de Santullán.

En estos momentos hay los siguientes servicios, alguno de ellos... en todos casos son servicios públicos, si bien alguno de ellos, y de ahí se deriva una parte del problema, que están ocupados como si fueran transportes de obreros, concretamente en determinadas fábricas de Aguilar de Campoo de galletas, pero que pueden ser utilizados por cualquier ciudadano.

Los servicios... los trenes que llegan en estos momentos a Aguilar de Campoo por la mañana, es un tren que viene de Valladolid y sale a las ocho cuarenta y cinco y otro que sale de Santander a las ocho dieciocho, el primero llega a Aguilar de Campoo a las once diez y el segundo a Aguilar de Campoo a las diez cincuenta y dos, que están atendidos por el servicio Aguilar-Barruelo de Santullán que sale a las doce treinta horas de Aguilar de Campoo y llega a Barruelo de Santullán a las trece horas.

Posteriormente llega un tren que sale de Madrid-Chamartín a las ocho cincuenta y llega a Aguilar de Campoo a las trece cuarenta y cinco, que en estos momentos sale de la estación de Aguilar de Campoo un vehículo a las trece cuarenta y cinco horas y llega a Barruelo de Santullán a las catorce veinte horas.

Otros dos trenes que llegan a Aguilar a Campoo, uno viene de Medina a las quince diez y otro de Santander a las catorce cincuenta y cinco, que llega el primero a Aguilar a las dieciocho veintitrés y el segundo a Aguilar a las dieciséis cuarenta y tres, que pueden enlazar con el autocar que sale de Aguilar de Campoo a las diecinueve quince horas y llega a Barruelo a las diecinueve cuarenta y cinco horas.

Posteriormente llegan dos trenes, uno desde Valladolid y otro desde Santander, uno de Valladolid que llega... que sale a las diecinueve y diez y que llega a Aguilar a las veintiuna treinta y ocho, y otro que sale de Santander a las dieciocho trece

y llega a Aguilar a la veinte cincuenta y tres. Ambos pueden ser tomados a las... Teóricamente. Ese es precisamente el punto negro que tenemos ahí en Aguilar. Podrían teóricamente ser tomados a las veintiuna cuarenta y cinco horas para llegar a las veintidós veinte. Bien es cierto que el servicio éste, por razones concesionales, no funciona habitualmente.

Pero, en cualquier caso, tienen un servicio que sale de Aguilar de Campoo a las veintidós horas y llega a Barruelo de Santullán a las veintidós treinta horas. Es un servicio público que, aunque habitualmente... habitualmente lo está utilizando personal de la fábrica Fontaneda, no por ello deja de ser público, no por ello deja de ser público, de forma tal que podría ser utilizado por cualquier ciudadano. En estos momentos, está en trámite, utilizando el artículo 35 que faculta este Consejero a hacerlo, para ponerse en servicio a partir del día quince de junio, servicio Barruelo de Santullán-Palencia, con salida por la mañana en hora que está negociándose por el concesionario y regreso por la tarde de Palencia a Barruelo de Santullán, a partir del día quince de junio, que cubriría muchas de las necesidades que en estos momentos tienen los ciudadanos de Barruelo utilizando el ferrocarril, de forma tal que utilizando horarios comerciales podía quedar perfectamente cubierto este nuevo servicio, estas nuevas necesidades. De forma tal que el único punto negro, que podría ser los ciudadanos que llegaran de Santander en el último tren, tendrían en cualquier caso el vehículo de las veintidós horas que les regresa, que llega a Barruelo de Santullán a las veintidós treinta horas, con lo cual quedarían atendidas todas las necesidades que tenía en ese momento.

Yo he querido ser intencionadamente pesado con Sus Señorías, al objeto de hacer una extensa exposición de la gran cantidad de concesiones que en estos momentos están circulando por las localidades que estaban afectas a los servicios ferroviarios.

Y he querido ser expresamente pesado al objeto de que Sus Señorías pudieran valorar la gran cantidad de servicios que en estos momentos se están prestando, servicios que en el noventa y cinco por ciento de los casos son los anteriores, adecuados en cuanto a paradas, horarios e itinerarios, adecuados incluso en cuanto a coincidencia en determinados puntos para poder enlazar con otros servicios, y sólo ha habido necesidad de crear muy pocos servicios nuevos, y que en cualquier caso —y lo subrayo— han sido sin tener que desembolsar la Comunidad Autónoma ni un solo duro.

Mi opinión, mi opinión es que en este momento, en general, quedan pequeñas lagunas, de pueblos de poca importancia, que tengo aquí relacionados y que seguramente Sus Señorías, con buena pers-

picacia, preguntarán, que quedan... cuyo ferrocarril pasaba por el medio del pueblo y que la carretera, pues les queda a dos kilómetros. Hay pequeñas lagunas de difícil solución en estos momentos, de difícil solución con la legalidad vigente, que nos queda por cubrir. Yo creo que lo fundamental, que es las necesidades de transporte, han quedado cubiertas; que, en cualquier caso, los servicios ferroviarios que la Administración Central suprimió prácticamente no se utilizaban, porque tenían servicios en aquel momento ya por carretera que lo cubrían en todos los casos en menor tiempo; que las relaciones entre diversas localidades a veces dan auténticas sorpresas. Muchas veces, cuando hemos visto el tema de Soria, la incomunicación de Soria, cuando hemos creado, con déficit estructural para la propia concesionaria, un Soria-Valladolid en horarios comerciales y administrativos nos encontramos con que la media de ocupación de ese vehículo es de diez viajeros por autobús, lo que denota las pocas relaciones que existían en ese momento y que de alguna forma justificaban... dan a entender que justificaban la supresión de los servicios de viajeros. En cualquier caso, es evidente que el malestar ciudadano es lógico, en cuanto que anteriormente tenían dos opciones a elegir, ferrocarril y autobús, aunque no eligieran nunca ferrocarril, prácticamente eligieran siempre el autobús, y que ahora sólo tienen una.

En la medida de nuestras competencias, y con el esquema que he dicho anteriormente, hemos intentado modificar las concesiones negociando, porque no había otra alternativa, con los propios concesionarios. Hemos creado los servicios sustitutorios mínimos e imprescindibles para cubrir esas necesidades. En estos momentos, puntos negros quedan muy pocos, puntos negros que, en cualquier caso, anteriormente existían en cuanto que a lo mejor los servicios ferroviarios que se estaban prestando no eran de la calidad y cantidad adecuada como para poder notar su ausencia de una forma grande.

Yo tengo muchos más datos. Les he querido aburrir intencionadamente para que se den cuenta de la cantidad de servicios que hay en estas líneas, que todavía —no podemos pecar tampoco de ingenuos—, todavía hay necesidades claras en esta Comunidad Autónoma, pero, en mi opinión, las necesidades claras que tiene esta Comunidad Autónoma no están precisamente en estas líneas en general, sino que están precisamente en zonas deprimidas de los bordes de la Comunidad, zonas de montaña, en núcleos diseminados, fundamentalmente núcleos de menos de doscientos cincuenta habitantes.

Que estamos trabajando en esa línea en función de intentar crear nuevos servicios con el menor coste económico para todos, y que estamos

convencidos que, aunque tenemos una rémora importante, que es la nueva aprobación en este período de sesiones de la Ley de Transporte, que como saben Sus Señorías ha sido devuelta al Gobierno al disolverse las Cámaras Generales, las Cortes Generales, nos ha producido un retraso en nuestro esquema de trabajo. Pero, en cualquier caso, yo creo que la legislación actual tiene algún resorte a favor de la Comunidad Autónoma que permitirá crear nuevos servicios en condiciones de subvención y con poco coste económico para la Comunidad, negociando servicios buenos y servicios malos. Estamos montando en la zona... una de las zonas más deprimidas de nuestra Comunidad Autónoma, como es la zona noroeste de la provincia de Zamora, se han abierto nuevos servicios, dentro de unos días se abre un nuevo servicio vía subvención, con poco coste para la Comunidad; posteriormente iremos a la zona de Sabria... perdón, a la zona de los alrededores de Ponferrada, con servicios nuevos, algunos de ellos con alguna subvención, y posteriormente iremos al norte de la provincia de Burgos y bordes de la provincia de Avila.

Con ello yo creo que van a estar atendidas, con muy poco coste, que Sus Señorías cuando vean los presupuestos lo podrán valorar, muy poco coste para la Comunidad, tener cubiertas las necesidades mínimas de transporte de viajeros, que nunca son suficientes en cuanto que la adecuación del transporte público con determinados horarios y recorridos hace que no siempre se presten a satisfacción de todos, pero sí yo diría que en condiciones suficientes para que una Comunidad tan diseminada y tan extensa como la nuestra pueda tener al menos un servicio público en condiciones aceptables.

Yo me pongo a disposición del señor Presidente y Sus Señorías para cualquier consulta o aclaración.

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA):** Muchas gracias, señor Consejero. No solamente no nos ha aburrido, sino que ha sido un refrescar la memoria de nuestra geografía y nuestros pueblos, que muchas veces desconocemos.

Yo puedo asegurar a los señores de la Comisión que ha sido muy benévolo el señor Consejero, pues yo que estoy a su lado he visto que se ha saltado muchos listados de pueblos, precisamente —pienso— en la buena intención de no cansarnos.

Reglamentariamente habría que hacer un descanso de cuarenta y cinco minutos mínimo. Si los Portavoces de los tres Grupos tienen la bondad de acercarse, podemos llegar a un acuerdo sobre el tiempo.

(Pausa).

De acuerdo. Puestos de acuerdo los Portavoces, no se interrumpe la sesión, sino que se da comien-

zo al turno de preguntas y observaciones por parte de los Grupos Parlamentarios. El señor Alonso Rodríguez tiene la palabra.

**EL SEÑOR ALONSO RODRIGUEZ:** Bueno, al recordar al Consejero, viene a la memoria de uno la alegría que cuando niño y vivía en estos pueblos del noroeste de Zamora, la zona más deprimida, la alegría con que recibíamos los autobuses; es decir, que salíamos todo el pueblo a recibir a los autobuses. Hoy ya nadie sale a recibir a los autobuses. Y podemos, digamos, retroceder, y que cuando en la escuela nos mandaban pintar algo, sólo pintábamos autobuses y camiones, y todos queríamos ser chóferes del autobús y del camión. Hoy ya el autobús no es un atractivo.

Lo único que me ha gustado oír al señor Consejero, aunque ya lo conocíamos por la prensa, es que se han abierto todas estas nuevas líneas, sobre todo en las zonas de Zamora, zonas... y que siguiera en esa ruta, en ese camino de que pudiera enlazar todos los pueblos con menos de doscientos cincuenta habitantes que él habla; es decir, que eso es una ironía, esos tienen menos de cien habitantes casi todos. En fin, que subir dice que diez viajeros por autobús ya es bastante éxito, verdaderamente, en esas zonas, porque en esas zonas la mitad de los habitantes que viven en esas zonas, cuando se suben se suben en ambulancia para que los lleven a Zamora a hacer un reconocimientito. Es decir, que eso es nuestra geografía, en fin, y el decir otra cosa es decir bobadas, decir mentira, como en estos períodos de tiempo lo van a decir esos cuneros que vienen a los sesenta, cincuenta años, ahora los hijos a los veintiocho, veintinueve años, a ser nuestros representantes.

Pero eso es Castilla y León. Es generosa y es generosa. Es decir, que siga en esa política de que por lo menos algunos habitantes de esos pueblos deprimidos, cuando quieran ir a otro pueblo de al lado a comprar pan porque en su pueblo no lo hacen, puedan tener un autobús.

Muchas gracias por este Procurador.

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA):** Muchas gracias, señor Alonso Rodríguez.

**EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMERCIO (SEÑOR LORENZO MARTIN):** Yo agradezco al señor Alonso Rodríguez las palabras de aliento.

Evidentemente, las circunstancias son distintas, en cuanto que anteriormente la gente salía a recibir el autobús porque es que no había otro vehículo de transportes. Ahora, la movilidad, fundamentalmente, de nuestros ciudadanos es a través del vehículo privado y eso ha cambiado las costumbres, la propia fisonomía y las propias rela-

ciones sociales y económicas ante los distintos pueblos. En cualquier caso, yo creo que los poderes públicos, y coincidiendo con Su Señoría, tienen que satisfacer necesidades apremiantes en cualquier índole, y en transporte también lo es. El problema para los proyectos públicos siempre estriba en definir qué cifra es la idónea, cuál es el punto de inflexión dónde las necesidades... la precariedad económica con que se mueve siempre el Estado en su conjunto puede atender determinados servicios en condiciones... en condiciones suficientes, o bien intentar algún otro tipo de política que pueda cubrir esas necesidades.

Yo agradezco en cualquier caso al señor Alonso Rodríguez las palabras de ánimo, que yo creo que en el área de transportes de esta Comunidad... yo creo que el conjunto del estado, pero en esta Comunidad de una forma muy peculiar, siempre se necesita para poder ir atendiendo esos servicios. Y aquí tengo que echar un cable muy importante y se lo tengo que decir al empresario de esta Región, el noventa y mucho por ciento, pequeño y mediano, pequeño y mediano, que ha colaborado de una forma estrecha con la Comunidad Autónoma en estos temas y que a veces ha hecho dejación de sus propios derechos para favorecer los intereses generales de la Comunidad. Yo creo que es digno de agradecer y, como contrapartida, yo creo que la Comunidad Autónoma les ha abierto unas puertas de diálogo ante la Administración en el mundo complejo que se mueve, con una legislación obsoleta, del año cuarenta y siete, que yo no me canso de recalcar para que se den cuenta de las dificultades que muchas veces tenemos. Yo creo que ese afán de diálogo y yo diría que de la propia participación que ha dado la Administración al concesionario, al propio empresario pequeño y mediano de nuestra Comunidad, a través de diversas fórmulas, pero entre las que yo destaco la constitución de los comités provinciales de transportes, el Consejo Regional de Transportes, etcétera, donde pueden expresar su opinión y pueden defender sus derechos, ha hecho que ese diálogo, en sentido positivo hacia la Administración... o en sentido positivo hacia el administrado, también ha sido un sentido positivo para la Administración, que nos ha permitido que determinadas pequeñas cuestiones, que hace años eran de imposible solución porque la gente se agarraba a sus derechos concesionales a tope, se hayan visto flexibilizadas en función de que les hemos intentado convencer de las necesidades colectivas del conjunto de los ciudadanos, haciendo a veces dejación de sus propios derechos y a veces, por qué no decirlo, y quizás buscando también... paréntesis, buscando derechos futuros, estableciendo servicios nuevos que en estos momentos nos consta a través de las inspecciones nuestras y del control de billeteaje, que son deficitarios; pongo el

ejemplo de Soria-Valladolid, un ejemplo deficitario, pongo el ejemplo del «pul» que se creó en Astorga-Salamanca, donde se están perdiendo mensualmente trescientas o cuatrocientas mil pesetas; pero que han hecho factible el que podamos, con un problema que nos viene dado de fuera, podamos irrumpir en él en condiciones, yo diría, de cierta dignidad para atender las necesidades del público.

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

**EL SEÑOR MARCOS OTERUELO:** Señor Presidente, señor Consejero, Señorías...

**EL SEÑOR...:** (Intervención sin micrófono).

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA):** Perdón, señor Marcos.

**EL SEÑOR ALONSO RODRIGUEZ:** Bueno, le doy las gracias al señor Consejero por recordarme que hay tiempos nuevos y los medios de comunicación son diferentes. Mis conocimientos son pequeños, pero hasta eso llegaban. Sé que vivimos en una carrera de aparentar los símbolos externos detrozando los internos, y muchas veces los nuevos vehículos o los nuevos caminos son el coche en esos pueblos, cuando verdaderamente harían más falta otros símbolos internos.

Y yo lo único que le rogaría al señor Consejero, que antes dijo una palabra que habría que analizar: que quedaban los pueblos de poca importancia. Para mí todo es importante, porque yo recuerdo un artículo en el que escribía al señor Garai-coechea y le decía, porque se metió con una cosa de Castilla, y yo le decía que quién sufre más: la madre que llora por la pérdida de un hijo, o la madre que llora por la pérdida de dos hijos. Creo que no hay una medida para sufrir el dolor, y todos los pueblos hoy son importantes, y por lo menos para los castellano-leoneses deben tener la misma importancia. Más desgracia tienen que se hayan quedado solos y sin hijos, que hayan tenido que ser... y las hijas «femmes de menage», fuera de su Comunidad, para no decirlo en castellano, y los hijos, el pueblo castellano-leonés, muchos camareros fuera de nuestra Comunidad. Esa es la desgracia que tenemos. Pero son pueblos importantes.

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

**EL SEÑOR MARCOS OTERUELO:** Bien. Señor Presidente, señor Consejero, Señorías. Nosotros habíamos intentado, en principio, que esta sesión,

que esta comparecencia del señor Consejero, hubiera sido para un tema fundamental. Este que hemos tratado hoy lo ha sido, pero para otro que considerábamos más básico, que era conocer entre todos aquí las líneas generales, el borrador, el proyecto de Ley General de Transportes, porque yo tenía la idea de que el señor Consejero ya lo tendría en su poder y el proyecto ya había entrado, me parece que ya había entrado incluso en el Congreso, y hubiera sido para todos muy interesante conocer las líneas en que la Administración Socialista cifraba la solución y actualización de la normativa del transporte en España, porque efectivamente es anacrónica y, desde luego, cualquier parecido de la realidad actual del transporte en España con la que había en mil novecientos cuarenta y siete pues es, en fin, es de ciencia ficción. Bueno, pero eso no pudo ser, en primer lugar, porque la Mesa de las Cortes, o la Mesa, no dio trámite al tema por no pertenecer a las competencias de la Junta ni, por lo tanto, ser objeto de nuestro debate. Efectivamente, así es, así son las cosas; lo que ocurre es que a veces, pues, cuando la Mesa a veces es generosa y da paso a temas que en teoría o en rigor no pertenecerían a nuestras competencias pero que tienen una repercusión para la Región, y otras no... Bien, en este caso concreto, aplicó el rigor y nada, bien.

Entonces, ya, como además se ha dado la circunstancia de que se han suprimido... de que se han cerrado las sesiones del Parlamento, la Ley de Transportes ya no va a salir en esta Legislatura, los resultados del veintidós de Junio, pues claro, me imagino que por muchas encuestas que haya no se sabe, entonces tampoco sabemos qué pasará con ese proyecto. Habrá que dejarlo todo en suspenso. En ese sentido, pues mejor no hablar del tema. Esperemos que, sea el Gobierno Socialista o sea cualquier otro, ¿verdad?, ese proyecto u otro cualquiera le dé una agilidad, pero de una voluntad política de sacarlo adelante ya, porque me parece que la realidad española en el transporte, necesita ese proyecto de ley, necesita esa ley, vamos.

En cuanto a la intervención del señor Consejero, en primer lugar —yo también estoy con el Presidente de la Comisión—, no nos ha aburrido en absoluto, porque entre otras cosas, naturalmente, los Procuradores en Cortes no venimos aquí a divertirnos, aunque alguna vez tampoco está de más el divertirse un poco; tampoco en principio venimos a aburrirnos, pero de suyo habrá temas que efectivamente sean, por su propia naturaleza, aburridos y que en cambio sean de gran interés para la Región. Entre esos temas, pudiera estar éste. Sin duda ninguna, hacer una enumeración de pueblos y de líneas, pues, no resulta divertido, pero, sí que es francamente un tema

interesante. Por lo tanto, no nos ha aburrido en absoluto.

El criterio general, yo quiero dejar sentado, en principio, que nuestra postura y la suya, la postura del Grupo Popular y del Grupo Socialista en este tema, pues, en fin, son conocidas, son conocidas. Entonces, digamos que las divergencias, que también son evidentes, no están en los detalles, ni en los pormenores, y por eso pues tampoco va a ser mi intención entrar en establecer esas pequeñas diferencias en estos problemas más o menos puntuales, porque se sabe que lo que ocurre es que tenemos una filosofía distinta para este problema, para resolverlo. Nosotros, por ejemplo, siempre sostuvimos que no era lo oportuno, por lo menos con esta precipitación, proceder al cierre de estas líneas, de ninguna de ellas. Hoy, después de los hechos consumados, lo que nos queda es, pues, en fin, hacer frente a los hechos, resolver las secuelas negativas que se hayan podido derivar de ellos para nuestra Región, para lo menos ciento cincuenta municipios de nuestra Región, resolverlo de la mejor manera posible. Y en esa línea, en esa línea de ayudar a que la Junta resuelva esos problemas que son de su incumbencia, nos encontrará siempre. De manera que no vamos a poner chinitas en el camino, sino todo lo contrario.

No voy a insistir tampoco en que efectivamente quedan lagunas. Usted mismo lo ha reconocido y eso le honra. Efectivamente, hay realmente conciudadanos nuestros, o compatriotas nuestros de la Región, que no han querido... no han quedado debidamente satisfechos con las soluciones que se han establecido, hay pueblos que todavía no tienen la solución en su mano, pero vamos a decir que son la excepción, y si para la generalidad ha habido satisfacción lo damos por positivo.

Antes de que se me olvide, sí que me gustaría, que yo no sé si le será posible, que nos facilitara al final, al final o en otro tiempo, por lo menos a este Portavoz, una copia de los datos que usted mismo ha puesto a nuestra disposición, una copia escrita para poder pensar sobre ellos y a lo mejor entre todos pues podemos resolver problemas en el futuro.

Hay algunas, por lo menos algunas imprecisiones en la enumeración de datos que ha efectuado. Por ejemplo, no es verdad que la línea, por ejemplo, La Bañeza-Truchas, resuelva nada ni haya venido a resolver nada la línea de autobuses existentes en este tema, dado que no es cierto que pase por Astorga; es decir, que no hay ni una sola coincidencia con el trazado ni con la trayectoria del ferrocarril anterior. Tampoco la hay en la línea La Bañeza-Castrillo de la Valduerna, en absoluto, sino que son líneas que salen de La Bañeza en direcciones totalmente distintas del recorrido que llevaba el ferrocarril; pero, vamos, eso

tampoco creo que sea de mayor trascendencia. Únicamente que a lo mejor si hubiera muchas, que no fueran estas dos solas, que he observado sobre la marcha porque es una zona geográfica que conozco, pero si hubiera muchas sería cosa de tener en cuenta, no siendo que en esos datos que le han facilitado hubiera algunos despistes.

Tengo también curiosidad por saber qué ocurrió con una línea de autobuses que empezó a funcionar y a mí me parece que empezó así como con ilusión pero que al poco tiempo se cerró, o cesó el servicio, entre Fabero del Bierzo y Salamanca, tengo la impresión. No sé si usted tendrá ahí lo que ocurrió con esta línea que ha dejado de efectuar el servicio y había empezado precisamente como consecuencia del cierre del ferrocarril.

Y, bien, en la descripción de las acomodaciones de los servicios anteriores, pues, después de coincidir también con el Consejero en que debemos, pienso yo que en este momento concreto, yo no sé si agradecer o por lo menos tener una consideración con la empresa privada pequeña y mediana que está resolviendo estos problemas y que con frecuencia... Por eso no debemos en general, pues, no sé, descalificar gremios como puede ser el de los empresarios, porque con frecuencia la Administración después resuelve sus problemas apoyándose en ellos. En este caso, en concreto, me da la impresión de que están prestando un servicio, porque me cuesta muchísimo creer que le sea rentable la mayor parte de estas líneas. La estadística que ha dado de los viajeros de los autobuses de Soria a Valladolid, pues, no solamente es cierta desde mi punto de vista, sino que parece ser que nuestro compañero Villaverde, tiene testimonios de que, incluso, le parece que era menor la afluencia de viajeros. Es una pena que esto sea así. Lo que ocurre es que, bueno, a la hora de establecer estos servicios y los de los ferrocarriles y de discutir su permanencia o su supresión, pues es sabido que nosotros, por lo menos los políticos, no podemos tener en cuenta criterios estrictamente económicos, ni exclusivamente económicos, sino preferentemente sociales. La Administración tendrá que gastarse los duros, incluso nuestra Junta de la Comunidad tendrá que gastarse sus duros alguna vez; o sea, presumir de no hemos gastado un duro está bien, está bien, pero siempre que los servicios estén cumplidos, de manera que a lo mejor hay que gastarse algún duro.

Entonces, si tenemos en cuenta que hay que partir de un criterio de tipo social, entonces no podemos estar satisfechos, ni el Gobierno ni la Oposición, hasta que no sepamos que todos los pueblos de las nueve provincias de nuestra Comunidad tienen cumplidos servicios tan elementales como es el transporte de viajeros.

Y ya, por último, me da la impresión, de todos los datos que yo tengo llegados, que en parte

coinciden con los del señor Consejero, en parte no, incluso de algún sindicato, me da la impresión de que concretamente el servicio de viajeros Astorga-Palazuelo no debió de haberse suprimido de ninguna manera. Es decir, ahí era una cuestión simple; basta pensar el tráfico que hay diariamente entre puntos como Astorga y La Bañeza, La Bañeza-Benavente, Benavente-Zamora y Zamora-Salamanca, o sea, simplemente desde la calle el ciudadano ya ve que el tráfico y el intercambio de negocios, de viajes, de familias entre estas cabeceras de comarca requería la existencia de unos servicios de trenes, no sólo de autobús.

Entonces, esto por un lado. Y por otro lado, que parece ser que hay bastantes líneas de autobuses haciendo estos servicios yo diría que malamente, malamente, porque es que hacen muchos rodeos para llegar al mismo sitio. Claro, que un señor que piense ir de Astorga a Salamanca y se suba a un autocar, y tenga que salirse a Regueras o a distintos pueblos, haciendo una serie de circunloquios, que acabará llegando a Salamanca aburrido, esto no es tener realmente resuelto el problema. Pero es que, además, estoy convencido, e incluso parece que hay estudios técnicos... parece no, los hay, que pretenden demostrar, no sé si lo conseguirán, pero pretenden demostrar que si se modernizara mínimamente ese servicio, se actualizaran los horarios y se establecieran unos trenes, pues, sencillamente competitivos, esa línea a lo mejor no daba ni siquiera pérdida alguna; pero aunque diera alguna sería interesante que se estableciera.

Por eso he visto con satisfacción que parece que la Junta tampoco ha descartado la posibilidad de afrontar una posible reimplantación de este servicio, y si lo pretende, desde luego, cuenta con, en fin, el apoyo que nosotros podamos prestar en ese tema, porque estamos, pues, no para discutir, sino para resolver los problemas de nuestra Región.

Y nada más. O sea que, en fin, vamos a tratar entre todos, de momento, pues ir poniendo parches a ésto, pero en el futuro a ver si podemos establecer soluciones un poquito más definitivas, generales y modernas. Porque, entre otras cosas, yo sigo pensando que el tren es un sistema de transporte que se sabe que tiene ciertas ventajas sobre el autobús: que es menos contaminante, que incluso puede adquirir ahora, podría adquirir, si se hacen las reformas debidas de las vías y de los instrumentos mecánicos, podría adquirir velocidades competitivas e, indudablemente, incluso ser económicamente más rentable, puesto que es indudable que en una unidad de tren podemos transportar a la vez muchísimo mayor número de viajeros.

Entonces, no podemos, no podemos resignarnos a pensar que en España el tren no tiene futuro,

sino todo lo contrario; lo que hay que hacer es adecuarlo debidamente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias, señor Marcos. El señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMERCIO (SEÑOR LORENZO MARTIN): Gracias, señor Presidente. Entrando un poco en orden a los temas que ha planteado el señor Marcos, de la Comisión que no se celebró sobre el Proyecto de Transportes, bueno, yo ahí no voy a valorar la decisión que tomó, por supuesto, la Mesa; en cualquier caso, yo creo que ahora sería inoportuna por una razón muy sencilla: el Proyecto ha sido devuelto al Gobierno. Si lo que sucede el veintidós de junio es lo que yo deseo, se volvería, volvería teóricamente el Ministerio de Transporte a proponerlo al Gobierno para su revisión a las Cortes. Pero vamos a dejar el margen adecuado; no para decir quién va a ganar, sino para que el propio Gobierno haga suyo ese Proyecto de Ley en su momento. En ese caso, yo creo que encajaría, bajo un punto de vista reglamentario, una Comisión o algo así que dijera que... un tema que preparé para Sus Señorías, que dijera algo así: «La repercusión para nuestra Comunidad Autónoma del futuro Proyecto de Ley...» Yo creo que es un tema interesante, yo creo que a todos nos vendría... nos viene bien. A mí el primero en hacer profundizaciones en una ley enormemente compleja bajo el punto de vista técnico y enormemente valioso en cuanto que ha sido absolutamente elaborado por el Estado y las Comunidades Autónomas y consensuada con los sectores sociales y económicos afectados. Creo que es, además, en mi opinión, un precedente escaso, en cuanto a consenso de una Ley tan importante para el desarrollo económico y social de nuestra País. Mi oferta queda abierta en ese sentido.

Cuando usted me habla de la línea Fabero-Salamanca, tengo que decir que no la conozco, en cuanto que esa línea nunca existió. El hecho que se prestara algún servicio fue en condiciones de ilegalidad, en cuanto que, si se prestó ese servicio, no había concesión administrativa. La titularidad de las líneas regulares, son del Estado, en este caso concreto, al ser dentro de la Comunidad Autónoma, de la propia Comunidad Autónoma, y no hubo una concesión a tal efecto, y no hubo tal concesión porque afectaba a los intereses de concesiones ya institucionalizadas, ya con derechos propios de los concesionarios al futuro, de forma tal que no podía ser autorizado.

En estos momentos hay una solicitud de Ponferrada, pero que no pasa a Salamanca. En cualquier caso, los informes del Fabero-Salamanca que fueron sometidos a información pública fue-

ron negativos porque colisionaban los derechos de terceros, que son los concesionarios que están haciendo los servicios. En cualquier caso, del tema que usted plantea yo no coincido. Hombre, veo que nuestra Comunidad Autónoma es enormemente dispersa, enormemente diseminada la población y por tanto no nos permite hacer muchas florituras, pero, en cualquier caso, en todos los servicios, en las grandes comunicaciones entre poblaciones importantes existen servicios directos en condiciones de rapidez y eficacia, y yo diría que en estos momentos, con un esfuerzo importante de renovación de flota por parte de los empresarios, en lo que nosotros tenemos, como usted conoce, nuestra vía de financiación, de subvención a eso, en estos momentos las grandes comunicaciones se están haciendo en condiciones horarias y en condiciones de calidad yo creo que buenas. Lo que ocurre es que... el problema que usted plantea es que el intercomunicar todos los pueblos diseminados sobre la gran red principal no permite hacer eso, de forma tal que tiene que, en función de esos derechos concesionales, hacer a lo mejor determinados recorridos, que en ningún caso son excesivos, pero que proporcionalmente en cuanto a los grandes ejes sí que son mucho más largos en tiempo y en recorrido que para intentar comunicar todos los pueblos con la línea Matriz o intercomunicarlos con puntos comarcales que permitan hacer comunicaciones a futuro.

Si tuviéramos que... si el tema de la red de transportes fuera absolutamente virgen en nuestra Comunidad Autónoma y tuviéramos que diseñarlo ahora sin tener que rescatar concesiones, evidentemente el esquema sería mucho más sencillo: serían grandes ejes con ejes alternativos que afluyen a esos grandes ejes; recorridos de gran velocidad. Eso es imposible porque existen derechos de los concesionarios, que se superponen esos derechos y que no pueden rescatarlo, salvo que pagues, evidentemente, el rescate de esa concesión, porque es enormemente costoso, pueden ser miles de millones de pesetas. Y, sin embargo, yo creo que el esfuerzo de racionalización que se ha hecho en ese sentido es grande para los pequeños municipios, pero evidentemente, para los grandes ejes, hoy día se podría ir de una capital a otra en condiciones de rapidez muy grandes. En cuestión de rapidez, que yo lo ligo al tema que usted me plantea de ferrocarril, en el que coincido —y lo he repetido muchas veces— que el futuro del ferrocarril en España es brillante, es un futuro que se le ve halagüeño, pero precisamente se le ve halagüeño en cuanto a que supone esfuerzo de modernización. No podemos pensar, porque no ha ocurrido eso en ningún país de Europa ni va a ocurrir aquí, que los transportes de viajeros por ferrocarril en distancias superiores a los doscientos o trescientos kilómetros puedan ser, puedan

tener futuro, porque en estos momentos la carretera lo está supliendo en condiciones mucho mejores en calidad; mucho mejores en calidad horaria, velocidad, comodidad, etcétera. El ferrocarril, además, tiene como contrapartida una subvención, en cualquier caso, siempre del Estado a esos servicios públicos, mientras que el transporte de viajeros por carretera es gratuito para el Estado, es gratuito; se da por concesión, la empresa lo explota y nunca pide, casi nunca pide subvención al Estado. Permítame que discrepe, discrepe en cuanto a que los servicios de carretera que en estos momentos están funcionando en nuestra Comunidad Autónoma y que sustituyen al ferrocarril puedan de alguna forma hacer añorar el ferrocarril. En mi opinión, si yo fuera usuario, que la verdad es yo utilizo poco el transporte público, si yo fuera usuario está claro que utilizaría la carretera más que el ferrocarril en las condiciones que estaba. ¿Por qué? Porque incluso... no sé si es más barato, pero desde luego más rápido y adecuado en horarios, eso seguro, eso seguro, y encima sin coste adicional para el Estado. El futuro ferrocarril, indudablemente, tiene que pasar por lo que he dicho muchas veces: por establecer grandes ejes de larga distancia, de alta velocidad, que permitan hacer conexiones importantes. El pensar que en distancias de cien o doscientos kilómetros en ferrocarril pueden tener futuro, pues, mire usted, en esas distancias, en primer lugar, el vehículo privado se ha llevado ese transporte, y en segundo lugar el transporte público por carretera lo está ofreciendo mejor, lo está ofreciendo mejor en cuanto a horarios. El pensar que hace dos años el venir de Soria a Valladolid podía ser de una duración de cuatro a cinco horas, fácil, incluso a lo mejor con algún transbordo, me parece que había transbordo en medio, cuando en estos momentos tiene... (un horario encima de locos ¿eh?), tiene un servicio que sale a las siete, siete treinta de la mañana de Soria y en dos horas y media o en tres horas, que es lo que puede tardar más o menos un vehículo privado, puede llegar a Valladolid, pues es que no tiene comparación. Si le ponen a usted el tren ahí y le ponen el autobús ahí, es que no duda, no duda, se va en el autobús porque tarda una hora menos, no tiene que hacer transbordo e incluso le da mayor comodidad, por la propia calidad de la infraestructura. Yo creo que el futuro del ferrocarril en el conjunto del Estado es positivo, yo creo que para nuestra Comunidad Autónoma es positivo, pero va a ser positivo para los grandes ejes de comunicación, para los grandes ejes de comunicación; por ejemplo el tramo de Burgos o de León hacia Madrid, todo eje que coge poblaciones importantes, pues se va a ver beneficiado en pocos años de ser uno de los ejes prioritarios del Estado de alta velocidad (estamos hablando de los doscientos kilóme-

tros hora). En ejes transversales, pues, con los niveles de población que tiene nuestra Comunidad Autónoma en estos momentos son complejos, complejos. El poder pensar que puedan ser mejores las relaciones de complicación, tanto de mercancías como de viajeros, que hay en Soria y el resto de la Comunidad, pues son tan pequeñas que en tren, por muy bueno que lo pongas, al final te van a montar diez personas, porque no es problema de calidad, es problema de que no hay relaciones suficientes que permitan que eso se dé en condiciones de calidad y cantidad.

Y el gran eje, que yo creo que... coincido con usted que es el que tiene más posibilidades de sobrevivir, el tema de Palazuelo-Astorga, sobre todo en el tramo de Salamanca hacia arriba, de Salamanca hacia Astorga, en estos momentos las relaciones que hay vía carretera, sobre todo por la mejora de la infraestructura que está haciéndose y que figura en los Planes Generales de Carreteras del Estado y de la propia Comunidad Autónoma, pues yo creo que van a hacer que en un plazo breve la gente ni se acuerde del ferrocarril, porque la cantidad de servicios que hay en estos momentos entre Salamanca y Zamora, que son dos ciudades con una importante comunicación (intento recordar que había un movimiento de un millón de viajeros año entre esos dos puntos, Salamanca y Zamora, en virtud de las propias relaciones comerciales y de las propias relaciones de estudios), en estos momentos está cubierto pero muy sobradamente con la carretera, que tiene prácticamente vehículos, pues, a lo mejor cada media hora entre Salamanca y Zamora, en condiciones, evidentemente, mejores a las que ofrecía el ferrocarril.

¿Entonces qué ocurría?, ¿por qué tanta demanda para el ferrocarril? Yo creo que había una posibilidad de opción, pero tampoco podemos eludir algo que resulta anecdótico pero que ocurría, y así se constata en todos los informes de RENFE, de que muchísimos, muchos, un porcentaje alto de viajeros que tomaban el ferrocarril en puntos intermedios, en pueblos intermedios, a lo mejor les salía mucho más barato que el autobús; a lo mejor de por sí, porque a lo mejor es más barato, no tengo aquí los datos, pero en segundo lugar porque a lo mejor ni se molestaban en sacar el billete, porque como era punto intermedio se subían y llegaban a Zamora, porque en veinte minutos o en media hora que les quedaba era poco probable que pasara el revisor. Entonces, todo eso creaba una cierta situación de anécdota que también ha influido mucho en la protesta social, que, en cualquier caso, protesta fiel que yo entiendo en cuanto que antes tenían dos opciones y ahora tienen una opción para elegir. Pero lo que tenemos que pensar, en la medida que esta Comunidad tiene responsabilidad, dado que en el ferrocarril no

tenía, tenemos que pensar que ese servicio de carretera estaba en condiciones de cantidad y calidad. Y yo he dado datos suficientes como para pensar que hay condiciones de cantidad y calidad para que el ciudadano tenga ese servicio público; que no tenga dos, eso ya no depende de mí; pero que ese sea bueno y suficiente y que encima no cueste dinero al Estado, en este caso a la Comunidad, yo creo que por ello todos nos tenemos que felicitar.

Por lo que me ha preguntado usted de La Bañeza y Truchas, ahora mismo no lo encuentro, no sé contestarle en estos momentos.

Y el tema de... remarco, el tema de Fabero-Salamanca, esa concesión nunca existió, nunca existió, porque cuando se sometió a información pública no se autorizó porque no era de recibo legalmente y entonces pues desapareció porque nunca existió, evidentemente aunque sí hubiera algunos días que se hicieran determinados servicios.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias. Señor Marcos. Don José Luis González Marcos, por favor.

EL SEÑOR GONZALEZ MARCOS: Señor Presidente, señores Consejeros, señor Procurador. Para dar las gracias al señor Consejero, perdón, por la información que nos ha dado.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMERCIO (SEÑOR LORENZO MARTIN): También soy Procurador.

EL SEÑOR GONZALEZ MARCOS: Ya, ya lo sé... Por la información que nos ha dado sobre el tema que hoy nos preocupa y que yo creo que en términos generales ha sido satisfactoria por lo que los objetivos de esta reunión se puede entender cubiertos. Pero yo no quería entrar, como se ha entrado, en otra vez debatir lo que hemos debatido en este período legislativo un montón de veces, si ferrocarril sí, si ferrocarril no. La última vez que lo hicimos en el Pleno del mes pasado ya llegábamos al acuerdo de que, indudablemente, el Proyecto de Ley de Transportes, que indudablemente ya se ha mencionado y se ha dicho que se tendrá que aprobar en la próxima legislatura, nos va a posibilitar, por lo menos, conocer cuáles son los criterios del Gobierno en el tema y en qué manera esos criterios generales del Gobierno pueden ser llevados a la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

Por eso, e insistir otra vez en el asunto, me parece reiterativo y poco eficaz. Sin embargo, en el debate surgen siempre frases, que yo no digo que se digan con intención, pero que sí conviene



hacerse eco de ellas por si acaso pueden ser mal interpretadas.

Por ejemplo se ha dicho que a veces caemos en la descalificación de gremios. Yo creo que no se ha hecho, por lo menos en este debate, ninguna descalificación de gremios. Para nosotros todos los gremios, en principio, merecen todos nuestros respetos, sin perjuicio de que, bueno, globalmente es así, aunque individualmente en todos los gremios cuecen habas y puede haber individualidades que no sea así; pero no se ha hecho esa descalificación, por tanto es bueno que quede así esa constatación. Y, efectivamente, hay que buscar soluciones definitivas y modernas, teniendo en cuenta la Comunidad en que vivimos, en la que hay muchos núcleos de población, en la que hay muy malas carreteras y que muchas veces en las excepciones que faltan, en aquellos núcleos de población que no tienen medios de transporte, muchas veces no es porque no haya intención de crear el medio de transporte, concretamente autobús, que vaya a ese medio de población, sino porque hay un problema... digo que en pocos casos, pero yo conozco alguno, donde falta la carretera, por lo que sí es lógico que el Gobierno y la Junta de Castilla y León si se preocuparan, porque, efectivamente, tenemos que conseguir lo antes posible que no haya un núcleo urbano en esta Región que no tenga un medio de transporte adecuado. Este es nuestro gran reto como consecuencia de la desaparición del ferrocarril y que tenemos que conseguir lo antes posible.

Como parece que vamos todos por esa intención y parece que estamos todos en el camino, pues nada más que felicitarle y otra vez darle las gracias al señor Consejero por su presencia.

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

¿Algún otro señor o señora Procuradores quieren hacer uso de la palabra. Señor Olea.

EL SEÑOR OLEA LOSA: Gracias. Señor Presidente, señor Consejero, Señorías. Desde el primero de enero de mil novecientos ochenta y seis se han suprimido los ferrocarriles, del ochenta y cinco, sí, perdón, del ochenta y cinco. Esta es la primera reunión en que se ha tratado algo ya, un poco a fondo, sobre las consecuencias de dicha supresión. No voy a entrar aquí nuevamente, como decía el señor González Marcos, sobre si esta supresión ha sido buena, ha sido mala. Sí sabemos que nos hemos opuesto todos los Grupos a dicha supresión, que ha habido multitud de manifestaciones en contra de esta supresión. Entonces, única y exclusivamente quería dejar constancia de los conceptos de servicio público, de autonomía, de las relaciones entre las diversas provincias que constituyen la autonomía, cómo una de

las finalidades de la Junta de Castilla y León es el relacionar lo máximo posible, tanto los pueblos como los ciudadanos de toda... de esta Comunidad y es una función fundamental. Pero yo quería incidir sobre estos puntos fundamentales: Primero: nos ha hablado de todas estas líneas; yo pregunto, concretamente, cuántos nuevos servicios se han implantado después de la supresión de estos ferrocarriles, en líneas, en kilómetros y en pueblos que se han comunicado. En segundo lugar, cuál ha sido la rentabilidad de estos nuevos servicios; por un lado esta rentabilidad económica, y por otro esa rentabilidad social, ya que ha hablado, me parece, en algunos casos concretos, de que se ha perdido en algunos casos dinero, en otros parece ser que se ha ganado. En tercer lugar, me ha parecido intuir que las formas de concesión han sido distintas. Ha hablado, me parece, de un *pul*, me parece que ha usado esta palabra ¿no?, y cómo se han realizado las concesiones de estos nuevos servicios, de qué forma, y cómo se van a continuar realizando, administrativamente, si es que se van a continuar realizando.

Y por último, uno de los criterios que se había argumentado en todas las discusiones de la supresión de los ferrocarriles había sido el económico: se tenía que ahorrar una cantidad de dinero suficiente porque era costosísimo el mantenimiento de esos ferrocarriles. Se había hablado de un criterio económico, un criterio social, un criterio político. Estamos en condiciones ya de valorar esos criterios y concretamente ahora el económico; ¿cuánto dinero se ha ahorrado la Comunidad? A lo mejor no es tiempo todavía para poder contestar a estas preguntas; si las puede contestar, pues yo se lo agradezco.

EL SEÑOR...: (Intervención sin micrófono).

EL SEÑOR OLEA LOSA: Simplemente, sí...

EL SEÑOR...: (Intervención sin micrófono).

EL SEÑOR OLEA LOSA: No, que se habían hecho en cuanto a la supresión de los ferrocarriles, se habían argumentado unos criterios políticos, sociales y económicos, que a la Comunidad le iba a costar muchísimo menos esta supresión de los ferrocarriles. Entonces, ahora la pregunta: si como, por ejemplo, se dice que el de Palazuelo-Astorga ha continuado con el transporte de mercancías, se suprimió el de viajeros, ahora parece ser que se quiere (me parece haber oído eso), se quiere otra vez poner el de transporte de viajeros, pero sin embargo han tenido que continuar unos mismos funcionarios, unos mismos empleados en estas líneas férreas. Entonces, la pregunta en concreto es: ¿cuánto se ha ahorrado la Comunidad con esta supresión de los nuevos ferrocarriles?

Y única y exclusivamente, pues, si usted Su Señoría se ha explayado (lo digo como Procurador), se ha explayado bastantes veces en la existencia de numerosos servicios entre Salamanca y Zamora, estos servicios —nosotros los zamoranos lo conocemos perfectamente— existen desde hace veinte años y han existido y han coexistido estas líneas de viajeros, tanto por ferrocarril como por carretera; y le tengo que decir que será bueno el criterio de sustituir el ferrocarril por carreteras, el transporte por carreteras, pero también le digo que se ha llegado en algunos sitios a tal gado de utilización excesiva de la carretera que crea más problemas que resuelve. Muchas gracias.

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

**EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMERCIO (SEÑOR LORENZO MARTIN):** El tema que plantea, señor Olea, de adición de itinerarios son las expediciones que le detallo.

En la concesión dos mil novecientos noventa y cuatro se ha adicionado el itinerario Villabrázaro en la carretera Nacional-VI, con nuevas expediciones, tres de ida y vuelta diarias, Astorga-Benavente, excepto sábados, domingos y festivos, que son dos; dos de ida y vuelta laborables, excepto sábados, Coomonte-Benavente por Villabrázaro, y una los sábados laborables.

En la concesión ochocientos cincuenta y siete, que es la de Villafáfila-Zamora y Villanueva del Campo, se adicionó el itinerario Riego del Camino-Manganeses de la Lampreana con tres expediciones de ida y dos de vuelta Villafáfila-Zamora, con entrada en Manganeses, excepto sábados que es una de ida y vuelta.

En la concesión... en el nuevo establecimiento está la concesión Navalmoral... bueno, en el nuevo establecimiento dentro del tramo Salamanca-Béjar, la concesión Navalmoral-Sanchotello-Ledrada, con una expedición de ida y vuelta en días laborables.

De nuevo establecimiento está la concesión Astorga-Salamanca, vía artículo 35, vía artículo 35, que es por necesidades imperativas, que es lo que usted hablaba del pul. Yo decía del pul de tres empresarios que se ha puesto de acuerdo ahí y que está en trámite una concesión si se ponen de acuerdo entre los tres, que son dos expediciones de ida y vuelta laborables y una de ida y vuelta en domingos y festivos.

En la de Salamanca-Plasencia, en la concesión tres mil cuatrocientos seis, hay una nueva expedición, dos expediciones, una de ida y otra de vuelta, en el tramo Plasencia-Salamanca.

En el tramo Valladolid-Aranda de Duero hay nuevas expediciones dentro de la concesión dos mil cincuenta y una: una diaria de ida y vuelta

Valladolid-Aranda por la ciento veintidós; una diaria sencilla parcial Peñafiel-Aranda, prolongando la de Valladolid-Peñafiel por la carretera Nacional-ciento veintidós; una sencilla los viernes Valladolid-Aranda por la carretera Nacional-ciento veintidós; una sencilla los viernes Peñafiel-Aranda por Roa; una parcial sencilla los domingos y festivos, Aranda-Peñafiel, por Roa.

De nuevo establecimiento, absolutamente nuevo, intento recordar que por... sí, el artículo 35, o sea, discrecional con reiteración de itinerario y cobro fraccionado por asiento, la concesión Soria-Valladolid, que es una diaria de ida y vuelta, salida de Valladolid con el horario que le dí anteriormente.

En la concesión dos mil ciento sesenta y tres dentro de la concesión Aranda de Duero-Almazán se ha visto incrementada la expedición, una parcial de ida y vuelta en laborables, Burgo de Osma-Almazán.

En la concesión Villarcayo-Burgos se han coordinado los horarios en Trespaderne, dando servicio a Moneo y Nofuentes, para Burgos, Aranda, Villarcayo y Bilbao.

En la concesión tres mil doscientos dieciocho, Burgos a Soria e Hijuelas, se ha añadido un nuevo itinerario, que es Salas de los Infantes-San Leonardo de Yagüe por la carretera Nacional-doscientos treinta y cuatro, con nuevas expediciones, una de ida y otra de vuelta, diarias, entre Burgos y Soria. Y así como una parcial de ida y vuelta en laborables Navaleno-Salas de los Infantes.

En el de La Fregeneda-Fuentes de San Esteban, que fue cerrado al tráfico, no ha habido más que adecuar horarios, intento recordar, pero no ha habido que hacer nuevas expediciones ni concesiones. Y en tramo Quintanilla-Barruelo... Quintanilla de las Torres-Barruelo de Santullán hay, dentro de la concesión dos mil trescientos setenta, Aguilar de Campoo-Barruelo, nuevas expediciones laborables: sencilla Barruelo-Aguilar y dos sencillas Aguilar-Estación Barruelo.

Estas son las nuevas expediciones que ha habido, o nuevas concesiones, y las nuevas concesiones ha sido, bien por adición de itinerario dentro de concesiones madres o matrices, o bien utilizando el artículo treinta y cinco del Reglamento que permite la utilización de tarjetas VD, o sea, de servicios discrecionales con reiteración de itinerario y cobro fraccionado, que equivale en la práctica a un servicio regular «sui generis» que hay que regularizar a tiempo.

Cuando usted me habla del tema del dinero, cuando hablo del dinero de la Comunidad, me estoy refiriendo a la comunidad de españoles, o sea, al dinero que se ha ahorrado. Realmente, en la Comunidad no se ha ahorrado ni se ha gastado nada. Lo que sí que le puedo decir es que el transporte de mercancías en los tramos que han

quedado abiertos, o sea, en la línea Palazuelo-Astorga y en la línea Valladolid-Ariza, se mantienen sin compensación de servicio público, o sea, por explotación comercial de RENFE; quiere decir, que el Estado no da dinero a RENFE por esas líneas, sino que RENFE tiene que mantener una rentabilidad comercial, por captación de tráfico de mercancías, que evidentemente repercute a tarifa a los usuarios, de forma tal que le da suficiente para mantener la reposición de activos y el personal que mantenga esa línea. No cuesta dinero a nadie, ni al Estado ni a la Comunidad Autónoma, en las condiciones que está en estos momentos tanto la línea Palazuelo-Astorga como la línea Valladolid-Ariza. Bien es cierto que la captación de tráfico prácticamente se ha duplicado en un año y con perspectivas de seguir creciendo, lo que demuestra que llevábamos razón, y al llevar razón eso implica que a lo mejor el día de mañana la propia RENFE inste al Estado a reabrir determinados servicios de viajeros porque pueden captar en condiciones de rentabilidad. Lo que no van a obtener nunca, tal y como está en el contrato-programa en estos momentos, y que yo creo que no se va a dar marcha atrás, y entiendo que ni por la Administración Socialista ni por ninguna otra administración, (bueno, no van a tener ocasión de que nos lo demuestren ustedes), por ninguna otra administración en compensación por servicio público. Creo que esa situación es muy difícil que se vea a corto plazo, por lo menos en la fase que está de reestructuración el transporte ferroviario y la fase en que está de especialización de ese transporte ferroviario, atendiendo ya a razones de coordinación de modos: carretera, ferrocarril y, en su caso, transporte aéreo. Yo creo que esa situación de compensación por servicio público es difícil que lo podamos ver ni a corto ni a medio plazo en cualquier servicio que se implante; tiene que ser en condiciones de autosuficiencia de medios para que eso se pueda volver a presentar. En estos momentos, esas líneas no cuestan dinero al Estado, no cuestan dinero a la Comunidad Autónoma y se están ofreciendo en condiciones, por los datos que tengo, vamos, en condiciones mejores de captación de tráfico y de atención al usuario, usuario que necesita transportar mercancías por las vías férreas.

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA):** Señor Olea.

Muchas gracias, señor Consejero, señores Procuradores. Damos por concluida la sesión... ¡Ah! perdón, perdón, perdón. Probablemente es que no le veía porque le tapaba su compañero.

**EL SEÑOR CELA MARTIN:** Bueno, esto es una cosa muy natural de Procuradores, por razón de estatura.

Bien, señor Presidente, señor Consejero, señores Procuradores. Yo quiero, en primer lugar, patentizar aquí, dejarlo en constancia, que soy un fervoroso partidario del ferrocarril y que me congratulo de que el señor Consejero haya hablado de la rentabilidad posible de las distancias para líneas entre doscientos kilómetros, que es el caso precisamente del ferrocarril «Ruta de la Plata», que hacía la línea Gijón-Sevilla, y que espero que se siga presionando fuertemente a la Administración y se siga trabajando para la reposición precisamente de este ferrocarril, atendiendo, como es natural, a las mejoras de puestos y de horarios.

Le felicito también de que por parte del señor Consejero y de toda la Junta se haya hecho el esfuerzo que se ha hecho para permitir que no se paralizase la comunicación que antes ejercía el ferrocarril entre distintas poblaciones. Este es el caso que se ha intentado, sobre todo, en la zona de Salamanca, en la zona de Béjar, se han mantenido los servicios; sin embargo, yo quisiera informar, porque creo que es el deber de este Procurador, al señor Consejero de la supresión o mal funcionamiento de la concesión que se hizo de Badajoz-Irún a su paso entre Plasencia y Salamanca, que debido a las hijuelas y a las concesiones intermedias está suprimida; lo solicitaron así y por lo menos ya ha dejado de funcionar. Es el mismo caso de la línea entre Colmenar de Montemayor, la Nava de Béjar, Guijuelo y Salamanca. Igualmente, esta línea si funciona en estos momentos, funciona mal, pero que considero que creo que ya está suprimida.

Y algo importante que se debería tener en cuenta y que yo recomiendo aquí, porque el ayuntamiento de Béjar viene haciendo intensas gestiones para ello, es el enlace entre distintos servicios que ya existen y que además no han sido contemplados, también posiblemente por razones de rentabilidad. Este es el caso de una pretendida línea entre La Alberca y Béjar. Esta línea que enlazaría a estas poblaciones de la Sierra de Francia con los servicios que hay de Béjar a Madrid. Si esto se tomase en cuenta, y aunque al principio no hubiese una rentabilidad, yo estoy de acuerdo aquí con los señores Procuradores que han hablado, y a lo que me adhiero complacidamente, sobre que tenemos que tener en cuenta la rentabilidad social más que la rentabilidad económica, en muchos casos, y el establecimiento de una línea entre la Alberca y Béjar, como otras que se podrían aquí a lo mejor proponer para posibles enlaces entre capitales, serían en estos momentos una forma de estimular el desarrollo de comarcas que en estos momentos también se ha dicho que están desprotegidas en cuanto a sus comunicaciones.

Y creo que con esto es suficiente para repetir también, como he dicho al principio, mi compla-

cencia de que se haya intentado por la Junta que, efectivamente, no quede ningún pueblo sin comunicación, aunque, efectivamente, la atención a la rentabilidad en estos momentos esté perjudicando a una serie de poblaciones en la comarca de Béjar.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMERCIO (SEÑOR LORENZO MARTIN): Yo, al hilo de lo que dice Su Señoría, luego quiero hacer una reflexión yo creo que política importante, que está muy en consonancia con la Ley aprobada en la última sesión de Pleno de estas Cortes. Pero yo creo que se había quedado omitido, y que lo ligo con lo que dice Su Señoría, las deficiencias, los puntos negros que en estos momentos nos encontramos dentro de esta reestructuración.

En este momento, el día uno de enero, nos encontramos en una situación grave al lado de Béjar, en Naval Moral de Béjar, Sanchotello y Ledrada, que se hizo una adición de una concesión a que les hacía referencia anteriormente, con lo cual ahí quedó subsanado el problema.

En la provincia de Zamora, y recuerdo, en Manganeses de la Lampreana, que surgieron también problemas graves al respecto, que se pudo solventar prolongando y modificando de común acuerdo con el concesionario una concesión que lo unía con Zamora y que daba... y que el ferrocarril en su día daba servicio.

Pero todavía nos quedan tres puntos, intento recordar, en el tramo de Soria a Burgos, puntos negros, que tienen en mi opinión difícil solución.

Existe una población que se llama Arconada, que tiene un censo de cuarenta y tres habitantes, que pasaba el ferrocarril por él pero que la carretera, en estos momentos, carretera que da servicio de transportes, le queda a dos kilómetros y medio, a dos kilómetros y medio le queda de carretera.

Otra población, que es La Hermilla, que tenía dos habitantes, que era el guardaguñas y su mujer, que al cerrarse el ferrocarril se solventó el problema. Y otro que es Quintana Cruz, Quintanaruz, que tiene un censo de veintiocho personas y que queda a tres kilómetros de Hontomin, donde hay una concesión que atiende el servicio.

Esos son, diríamos, los puntos diríamos negros que tenemos, que tienen difícil solución, porque, en definitiva, el problema es que la carretera les queda lejos; entonces ahí hay... y que no hay ningún concesionario que para un viajero que a lo mejor toma a la semana ahí en esos pueblos quiera entrar con el vehículo lleno y volver a salir esos tres kilómetros, con lo cual ahí podría, si hubiera un taxi, llegarse a algún acuerdo con el taxista

para que les baje hasta tal punto... Es un tema complicado, complicado de resolver.

Y el tema que plantea Su Señoría, el tema del pueblo de la zona de La Alberca, que conozco y que no es distinto al que plantean otras comarcas, son servicios que, sometidos a información pública, difícilmente ningún concesionario pudiera hacerse cargo de ellos, porque el déficit económico está garantizado, la explotación de esa línea sería deficitaria. Con lo cual, los poderes públicos tienen que salir a sufragar a ese concesionario la diferencia de explotación con el margen de beneficios adecuados, si no queremos entrar en el tema, que es un tema también a prever pero que en estos momentos ni la Administración Central lo prevé, de la creación de empresas públicas al respecto, que puede ser más costoso, evidentemente; en este momento, con la legislación actual, no digo con la futura.

Y ahí lo ligo con el tema de la última Ley aprobada, la Ley de relaciones entre diversas instituciones públicas, en el sentido de que eso es una responsabilidad que debemos compartir todas las Administraciones, el poder ya no sólo sufragar, sino vigilar el cumplimiento público de esas concesiones que necesitan subvención para su mantenimiento. Yo creo que la nueva Ley de relación y coordinación, como lo quiera usted llamar, que aprobamos el otro día, con la ausencia destacada de Sus Señorías de la Oposición, destacada y que nosotros lamentamos por supuesto, permite determinados acuerdos en sí, con las Diputaciones y Ayuntamientos, para que esa responsabilidad de control incida sobre todos nosotros. Si no logramos implicar a los Ayuntamientos afectados por concesiones o por servicios deficitarios de que sean ellos mismos los que vigilen el cumplimiento de la concesión y sean ellos mismos los que depuren para que el déficit sea el menor posible, a lo mejor estamos entregando dinero para servicios de autobús que van vacíos, que van vacíos. Yo creo que es importante implicar a todas las Administraciones —independientemente de donde salga el dinero—, a todas las Administraciones para que sean ellos mismos los que vigilen el tema. De forma tal que, a lo mejor, a lo que hay que llegar en su momento no es a financiar el déficit directamente desde la Comunidad Autónoma, sino hacer algún tipo de transferencia o delegación de competencias a favor sobre todo de los Ayuntamientos para que sean ellos mismos quienes, con ese dinero estimado, puedan, diríamos, vigilarlo mejor, puedan reducir a lo más posible el déficit, porque si no pudiera ser que nos encontráramos con situaciones desagradables de subvencionar servicios que no son necesarios, muchas veces, ni socialmente.

Con lo cual yo creo que esta Ley nos permite forma de actuar aquí en conjunto con todas las

Administraciones; desde luego por parte de la Comunidad Autónoma y desde luego esa es mi voluntad política de avanzar en esa línea. Y sí que puedo adelantar que el uno de enero del ochenta y siete se habrán previsto ya cauces. Las Diputaciones y Ayuntamientos que quieran entrar en el juego, pues perfecto para todos, y si no será la Comunidad Autónoma la que atienda determinados servicios, que Su Señoría, que conoce bien la zona de Béjar porque es el alcalde, ha puesto un ejemplo concreto que conocía. He hablado yo de la zona de Porto, la zona de Porto en el norte de Zamora, que es un caso claro, más próximo casi a Galicia que a nosotros, determinadas zonas que decía anteriormente del Bierzo en esas condiciones, que podríamos poner en marcha le decía anteriormente que con un déficit pequeñísimo. De forma tal que a lo mejor el problema que tiene esta Comunidad Autónoma, que en su día podíamos estimar en el centenar de millones, una vez reorganizados muchos servicios, una vez depuradas administrativamente muchas concesiones, en estos momentos a lo mejor el problema de la Comunidad Autónoma son veinticinco millones de pesetas. A lo mejor estamos hablando de cifras ridículas, pero para eso ha habido que hacer anteriormente todo el tema de modificación de horarios, de intentar ligar los servicios para que se presten en condiciones lo más favorables posibles, y una vez depurado todo eso, en ese momento podemos decir: a lo mejor con los veinticinco millones o los cincuenta, hablando en cifras prudentes, podemos cubrir, no digo que el cien por cien, pero un porcentaje importantísimo de las necesidades sociales, las sociales, deficitarias de esta Comunidad Autónoma. De forma tal que a mí me gustaría que cuando acabemos esta Legislatura, independientemente de que podamos seguir o no seguir, podamos haber cubierto el altísimo porcentaje de esas necesidades con un coste pequeñísimo para la Comunidad Autónoma. No habremos hipotecado, no habremos hipotecado los presupuestos de la Comunidad, que para estos fines no podemos olvidar, Señorías, para estos fi-

nes no tiene ningún tipo de transferencia, porque la Administración Central nunca previó en sus Presupuestos transferencias corrientes para servicios de transportes de carreteras; por tanto, como nunca estaba previsto en la Administración Central, no se produjo ningún tipo de transferencia, porque no existía esa necesidad, solamente había transferencia para IBERIA, RENFE y tal, pero nunca para transporte de carretera.

Por tanto, es un presupuesto que tenemos que iniciar esta Comunidad Autónoma a costa de otras cosas, y por lo tanto es obligación de todos —y fundamentalmente del Parlamento—, es obligación de todos que eso sea lo mejor posible, para cubrir socialmente necesidades claras pero a sabiendas de que esos veinticinco millones, cincuenta millones, van a ir en detrimento de alguna otra necesidad que tenga esta Comunidad Autónoma, necesidad que para eso sí que tiene transferencia y por tanto tiene competencias de cubrir.

Yo creo que en esa línea seguiremos trabajando y sí que espero que el día uno de enero del ochenta y siete tengamos el marco, si no el marco legal, sí un marco normativo transitorio en esta Comunidad Autónoma que nos permita entregar dinero controlado, de forma tal que determinados servicios se presten pero con el menor coste económico posible.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias, señor Consejero. ¿Algún otro señor Procurador quiere tomar la palabra? Pues muchas gracias. Damos por concluida la sesión con el compromiso por parte del señor Consejero de que antes de finalizar este período de sesiones tendremos una nueva sesión y comparecencia para abordar no solamente la pregunta que ha quedado aplazada, sino otras cuestiones que se pudieran suscitar de aquí hasta entonces. Muchas gracias.

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