



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 1987

I LEGISLATURA

N.º 222

COMISION DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

Presidente: Don Juan Carlos Elorza Guinea

Sesión celebrada el día 29 de Abril de 1987, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DIA:

Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transportes, Turismo y Comunicaciones para informar a la Comisión sobre los siguientes puntos:

Primero: Explicación del plan de estaciones terminales de mercancías.

Segundo: Flexibilización y organización de las concesiones de líneas regulares de transporte de viajeros por carretera.

Tercero: Estudio de zonas de especial dificultad dentro de la Comunidad, para el establecimiento de nuevas líneas regulares de transporte de viajeros por carretera.

Cuarto: Modificaciones al plan director del transporte de la Comunidad.

SUMARIO

	Págs.		Págs.
Se inicia la sesión a las once horas cuarenta y cinco minutos.	6446	Contestación del Sr. Consejero.	6453
El Presidente, Sr. Elorza Guinea, abre la sesión.	6446	El Sr. Consejero prosigue la información sobre el cuarto punto del Orden del Día.	6453
El Secretario, Sr. De la Iglesia Gil, da lectura al Orden del Día.	6446	Intervención del Sr. Marcos Oteruelo, Portavoz del Grupo Popular.	6455
El Sr. Consejero de Fomento, Sr. Lorenzo Martín, informa a la Comisión sobre el segundo punto del Orden del Día.	6446	Contestación del Sr. Consejero.	6455
En turno de Portavoces, interviene el Sr. Marcos Oteruelo, del Grupo Popular.	6449	El Sr. Presidente suspende la Sesión a las doce horas cincuenta y cinco minutos, reanudándose a las trece horas treinta minutos.	6457
En turno de Portavoces, por el Grupo Socialista, interviene la Sra. Puente González.	6450	El Sr. Consejero informa sobre el primer punto del Orden del Día.	6457
Contestación del Sr. Consejero.	6450	Intervención del Sr. Marcos Oteruelo.	6463
El Sr. Consejero prosigue su intervención con el tercer punto del Orden del Día.	6451	Contestación del Sr. Consejero.	6464
Intervención del Sr. Marcos Oteruelo, Portavoz del Grupo Popular.	6452	Intervención del Sr. Elorza Guinea.	6465
Intervención de la Sra. Puente González, por el Grupo Socialista.	6453	Contestación del Sr. Consejero.	6465
		El Sr. Presidente pronuncia unas palabras de despedida y levanta la Sesión.	6465
		Se levantó la sesión a las catorce horas veinte minutos.	6465

(Se inicia la sesión a las once horas cuarenta y cinco minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Buenos días. Con algún retraso del que se disculpa el Sr. Consejero, comenzamos esta sesión, última de la Comisión de Transportes, Turismo y Comunicaciones, con el primer orden del día que leerá el Sr. Secretario.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR DE LA IGLESIA GIL): Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Transporte, Turismo y Comunicaciones para informar a la Comisión sobre los siguientes puntos: Primero. Explicación del plan de estaciones terminales de mercancías.

Segundo. Flexibilización y organización de las concesiones de líneas regulares de transporte de viajeros por carretera.

Tercero. Estudio de zonas de especial dificultad dentro de la Comunidad, para el establecimiento de nuevas líneas regulares de transporte de viajeros por carretera.

Cuarto. Modificaciones al plan director del transporte de la Comunidad.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Si los Portavoces de los distintos Grupos estuvieran de acuerdo, como el segundo punto del orden del día en gran parte coincide con alguno de los apartados del primer punto del orden del día; en aras de la brevedad y de la no reiteración, se podrían unir los dos temas. ¿El Portavoz del Grupo Mixto? ¿Del Grupo Popular?

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: No, no sólo no tengo inconveniente; creo que es conveniente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): ¿Señor Portavoz del Grupo Socialista? Entonces el señor Consejero ordenará su exposición como mejor crea conveniente, de tal manera que los dos puntos del orden del día quedan de alguna manera unificados. Tiene la palabra el Sr. Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Muchas gracias, Sr. Presidente. Reitero lo que le había transmitido al Presidente de la Comisión en cuanto a mi retraso poco habitual; pero que, esta vez, por circunstancias ajenas a la voluntad, no he podido llegar antes.

Pues si le parece, Sr. Presidente, como yo creo que el tema más estrella, en mi opinión, que pudiera tener el orden del día, está expresamente en la explicación del plan de estaciones terminales de vehículos de transportes, empiezo por los otros puntos que yo creo que puedan ser necesariamente más breves. No porque el tema no dé para mucho, sino más bien todo lo contrario, sino porque es intención mía el circunscribirlo a lo que yo entiendo que es el espíritu de la comparecencia que el Grupo Popular solicita de este Consejero.

En el punto concreto de flexibilización y organización de las concesiones de líneas regulares de transportes de viajeros por carretera, yo no sé, podríamos enmarcar el problema en las competencias que realmente tiene la Comunidad Autónoma. Por un lado, aquella en la que el sector de transportes, aún transcurriendo por buena parte del territorio de la Comunidad, sin embargo rebasa su ámbito territorial, con lo cual, de acuerdo con la Constitución Española sería competencia del Estado, y a lo que se circunscribe por tanto la actuación de la Comunidad Autónoma es la preceptiva emisión de informes al Estado, referidas a concesión del servicio público que son competencia de éste, pero que afectan de alguna forma a la política de transportes de la Comunidad.

En estos tres casi cuatro años de Legislatura, la Comunidad Autónoma ha tenido que emitir informes defendiendo los intereses de la Comunidad en ciento ochocientos ocasiones para... referido a concesiones de nuevos servicios públicos; a las ampliaciones de sus itinerarios o modificaciones en la explotación; a servicios de nueva explotación, y a los servicios de igual clase de carácter internacional que han sido precisamente más de cuatrocientos informes; ha propugnado el mantenimiento de los servicios que fundamentan la red actual, así como la armonización y coordinación existente, procurando aumentar el número de los mismos; y ha mejorado su efectividad con respecto al público usuario. Eso en lo que respecta a las concesiones de transporte de viajeros por carretera que afecta a competencias del Estado.

En los transportes netamente autonómicos, por tanto, cuyo recorrido cae dentro del mapa de nuestra Comunidad Autónoma, y en los que se ejerce de forma exclusiva la competencia, la forma de actuar quedó delimitada por el sometimiento a la normativa vigente en materia de transporte —evidente— el interés público, prioritariamente el de los usuarios, y respeto evidentemente a los derechos adquiridos de los titulares de las concesiones públicas de transportes de viajeros por carretera en nuestra Comunidad Autónoma.

Y yo diría que se ha actuado en las siguientes líneas. Por un lado, impulsando la iniciativa a la empresa privada a la que con carácter general, legal y reglamentariamente le corresponde la solicitud de nuevos servicios y ampliaciones o unificaciones de los establecidos; habiéndose otorgado en este plazo de tiempo, concesiones que comprenden setenta y dos nuevos itinerarios, con una longitud total de mil

ochocientos noventa y ocho kilómetros, que atienden las necesidades de trescientos sesenta y tres nuevos núcleos de población o núcleos de población no atendidos, y se ha autorizado provisionalmente, de acuerdo con lo que marca la ley, que, como ustedes ya saben, hay un tiempo de sometimiento provisional en espera de que no sólo de que haya reclamaciones, sino de que la concesión funcione y se acople a lo que en un principio, cuando se configura y se autoriza, se estima que va a prestar de servicio público, y en estos momentos hay dieciséis itinerarios autorizados provisionalmente, con una longitud total de mil doscientos setenta y cuatro kilómetros y que presta servicio a ciento sesenta y cinco localidades.

Sería prolijo hacer alguna referencia, pero se me va a permitir de las nuevas concesiones, alguna de ellas normalmente curiosas; por ejemplo, Palazuelo de las Cuevas, Pobladora de Aliste, que afecta a tres municipios; Alcañices a Bercianos, con siete municipios; el punto kilométrico doscientos ocho de la nacional quinientos uno a carbajosa de la Sagrada, con dos municipios; La Horcajada a Barco de Avila, con cinco municipios; Crisuela del Páramo a Mansilla del Páramo, tres municipios; Cañizar a Olmo de la Guareña, tres municipios; Fuentesauco a Villamor de los Escuderos, dos municipios; Ciana a Molinaferrera, que afecta a dos municipios; Puente Paulón a Valdefuentes del Páramo, que afecta a cuatro municipios; La Seca a Medina del Campo, que afecta a dos municipios; el punto kilométrico cincuenta y ocho cinco a sesenta y tres de la comarcal quinientos veinticinco, que afecta a dos municipios; de Villada a Guardo, que afecta a diecisiete municipios; de Uña de Quintano a empalme la comarcal mil doscientos, que afecta a doce municipios; de Aguilar de Campoo a su estación de ferrocarril, con dos municipios; de Riego del Camino a Manganeses de la Lampreana, dos municipios; Valdesamario a Murias de Ponjos, dos municipios; La Garandilla Matalluenga, siete municipios; Villanueva de Carrizo a León, que afecta a tres municipios; Santa Colomba de Somoza a San Martín de Somoza, que afecta a dos municipios; Villabrazaro a carretera nacional seis, que afecta a dos municipios; El Ganso a empalme de las carreteras León V mil cuatrocientas veintiuna y León mil cuatrocientas veinte, que afecta a tres municipios; Santibáñez de Béjar a Guijuelo, que afecta a tres municipios; Mancela de Arriba a Herreros de Suso, con tres municipios, y Nora del Río a Altovar de la Encomienda, con dos municipios.

Y provisionales, así a título indicativo: Frómista a Arconada; San Feliz de las Lavanderas a Escuredo; León a Salamanca; Sala de los Infantes a San Leonardo de Yagüe; empalme de la comarcal seiscientos ochenta y cuatro con Burgos nueve mil doscientos quince Arauzo de Torres; Sala de los Infantes a Neila; Astorga a Salamanca; Fabero del Bierzo a Aguinara; Frontera de la Calabor a Zamora; Gradefes a Cisterna; Sotillo de Cea a León; Almanza a Cistierna; Villamuriel de Cerrato a Urbanización Gómez Manrique; el punto kilométrico doscientos cinco-trescientos a

urbanización Valdellagua; Cascante a León, y Avila a Ponferrada por Medina de Rioseco.

Así, a título indicativo, que ya les decía que afectaba a setenta y dos nuevos itinerarios con mil ochocientos noventa y ocho kilómetros y dieciséis itinerarios provisionales, con una longitud de mil doscientos setenta y cuatro kilómetros. En el primer caso, afectaba a trescientos sesenta y tres núcleos de población, y el segundo a ciento sesenta y cinco.

Otra actuación ha ido referida al reajuste y mejora de las explotaciones de los servicios de concesiones preexistentes, modificando sus horarios, flexibilizando las condiciones de explotación, intensificándolos mediante el incremento de expediciones en el itinerario total o parcialmente levantando prohibiciones de tráfico claramente improcedentes, incluso autorizando la suspensión, la reducción de expediciones carentes de utilidad para los usuarios que gravaban de una forma irreversible al equilibrio de la cuenta de explotación de las empresas.

Aquí ha sido amplio el tema, pues ha afectado a muchísimos itinerarios y a muchísimas poblaciones y recopilando ayer el tema afectado, se han movido doscientos setenta y nueve expedientes, que han afectado a estas concesiones. Tengan en cuenta que nuestra Comunidad Autónoma tiene alrededor de doscientas cincuenta concesiones, trescientas concesiones, de líneas regulares, con lo cual prácticamente todas las concesiones han ido actualizando sus horarios o sus itinerarios conforme al estrecho margen que la legalidad nos permitía.

Otra forma de actuación, ya hemos dicho, nuevos servicios, tanto definitivos como provisionales; reajustes de los servicios, todo ello conforme a la legalidad vigente. Otro tercer campo de actuación que ha tenido, dentro de lo que yo entiendo el espíritu de la pregunta, ha sido la posibilidad excepcional que tiene la Administración de actuar cuando la iniciativa privada no acude a ella, no acude o se inhibe ante un problema de transporte, asumiendo directamente la Administración la propia iniciativa o, indirectamente, estimulándola mediante ayudas; y en ese sentido se han dictado diversas órdenes de mi Departamento, tendentes a flexibilizar el condicionamiento de las concesiones administrativas de los servicios regulares en determinados supuestos; regulando la explotación en áreas de baja densidad, en el supuesto de que fueran poblaciones carentes de toda comunicación regular; estableciendo o autorizando un establecimiento de servicios afluentes a punto de parada fijo con otras de servicios regulares ya en funcionamiento, y otorgando ayudas compensatorias a la explotación deficitaria de los servicios que fueran de marcado interés público. Y entonces, al amparo de ello, pues, se dictaron pues el veintinueve de agosto del ochenta y seis, una Orden por la que se flexibilizaban determinadas condiciones de explotación de las concesiones de servicios regulares; concretamente, la Orden del veintinueve de agosto del ochenta y seis tenía como espíritu la posibilidad de utilizar, dado que no lo

prohibía la ley, vehículos de capacidad inferior o hasta nueve plazas, incluido el conductor, que ya le digo que la ley no impedía y por tanto en determinadas concesiones era permisible, dado que la captación de tráfico era prácticamente dos o tres personas, y también la facultad de poder adscribir a las concesiones regulares, en primer lugar desde no adscribir vehículos de reserva en determinados supuestos, y la posibilidad de adscribir vehículos con tarjeta discrecional, tarjeta VD, y que por tanto, al no tener una adscripción definitiva a una línea concesional, podría mejorar las condiciones de explotación de la empresa y podrían sobrevivir, como así ha ocurrido en muchísimas líneas regulares que en el año ochenta y cuatro (intento recordar que les comenté que tenía absoluto pánico de abandono, de que se pudieran empezar a abandonar, cosa que afortunadamente no se ha producido, en virtud de esas condiciones de flexibilización). Esa fue la Orden de veintinueve de agosto del ochenta y seis.

El mismo día, en el «Boletín Oficial» también de cinco de septiembre y Orden de veintiuno de agosto de mil novecientos ochenta y seis, se regularon los servicios de transporte en áreas territoriales de baja densidad de población.

Con fecha de once de marzo del ochenta y siete se firmó una Orden (apareció el tres de abril del mismo año), por la que se establecían ayudas a la explotación de servicios regulares, o sea implantación de nuevas expediciones, intensificación de áreas autorizadas y establecimientos de servicios de afluentes en determinados supuestos que ya asumía la propia Comunidad. Y también en los últimos años, últimamente ya con Orden del diez de marzo de este año, se ha incentivado la iniciativa privada en cuanto a la subvención para la renovación del parque de vehículos en los servicios regulares en determinados supuestos evidentemente de zonas despobladas y por tanto con rentabilidad dudosa en cuanto a su explotación.

Se ha intervenido también directamente la reorganización de servicios regulares —es un tema que fue conflictivo, pero de una enorme importancia—, establecidos en el área geográfica delimitada entre Puebla de Sanabria y Benavente, las carreteras nacionales quinientos veinticinco y seiscientos veinte, y el norte de la provincia de Zamora, mediante la reestructuración de los itinerarios de explotación de las concesiones mil cuatrocientas diecisiete y mil doscientas treinta y seis, que ha afectado a ciento dieciocho núcleos habitados que estaban situados en doce itinerarios distintos, con una longitud total de quinientos sesenta y ocho kilómetros, adecuando, evidentemente, las condiciones de esa flexibilización a las necesidades de tráfico reales que tenía en aquel momento la Comunidad.

Entonces, resumiendo, señor Presidente, yo diría que dentro del estrecho margen de actuación que la legislación permite, y respetando, evidentemente, los derechos concesionales; es decir, hay un tema que luego saldrá en uno de los puntos en cuanto a modifi-

caciones al plan director de transportes, que uno de los considerandos que se hacía era pues, en definitiva, establecer los grandes ejes, en definitiva serían los grandes ejes básicos que pasarían por todas las capitales de provincia y poblaciones importantes, otros ejes secundarios que serían netamente comarcales con origen y destino a capitales de comarca naturales, y otros, ya de tercer orden, que serían afluyentes para los anteriores y que esa sería evidentemente la solución ideal; la solución ideal en el supuesto de no hubiera anteriormente nada, que hubiera un campo absolutamente virgen donde pudieran ir estableciendo concesiones conforme a una planificación predefinida. Obviamente, eso es imposible, porque eso hubiese implicado el rescate de las concesiones existentes, de doscientas cincuenta concesiones, con una estimación económica yo diría que incalculable, yo diría que incalculable, miles y miles de millones de pesetas para rescatar esas concesiones. Con lo cual hemos tenido que actuar a la luz y respetando evidentemente la legislación vigente, como no podía ser menos, con una ley ciertamente antigua, negociando, y yo creo que ahí en ese sentido le tengo que echar una flor al transportista regional, fundamentalmente al de líneas regulares que ha sabido comprender la problemática social de la Comunidad, y ha sabido dialogar al objeto de modificar determinadas cláusulas de las concesiones, unas veces en beneficio suyo y otras veces en perjuicio suyo, pero, evidentemente, colaborando con la Administración Autónoma, que nos ha permitido tener una situación en mi opinión objetivamente superior a la que recibimos; aunque en mi opinión, tampoco una situación de la que nos podamos sentir satisfechos.

La labor en el sentido de reorganización ha sido profunda; la labor en el sentido de flexibilización por parte tanto de la Administración Central como nuestra ha sido amplia, y se ha abierto el portillo, en mi opinión importante, de suplir la iniciativa privada en determinados supuestos mediante aportaciones del erario público para casos en que socialmente estuvieran justificados. No hemos logrado cerrar el cien por cien de esas situaciones, es evidente, porque las disposiciones presupuestarias son las que son, la prudencia con la que hay que acometer eso es grande, y yo creo que ustedes coincidirán conmigo al respecto, y ha sido mucho más importante una labor de reestructuración, de reordenación, de flexibilización y de modificaciones de determinados clausulados de las concesiones, mucho más importante que la propia labor de subvención a nuevos servicios.

Yo diría que, al objeto de poder ir avanzando en los puntos del orden del día, si me permite Presidente, me someto a las preguntas de los Procuradores.

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

EL SEÑOR ALONSO RODRIGUEZ: No tengo nada que decir; lo diré al final.

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

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Bien; gracias señor Presidente. Gracias al señor Consejero por su nueva comparecencia. Tengo la impresión de que este tipo de comparecencias que a veces desde fuera, visto el orden del día, a lo mejor incluso pueden parecer poco rentables, a mí me da la impresión de que una vez que nos sentamos aquí las distintas fuerzas representativas de la Región, acabas convenciéndote de que es importante, y siempre se aporta algo nuevo hacia mejorar todos los servicios de la Comunidad, y también aquí en el terreno del transporte. Entonces, realmente, lo que nuestro Grupo pretendía con esta comparecencia era una especie de toma de conciencia, de examen de la situación; o sea, tampoco teníamos aquí ningún intento de promover una acción política de gran alcance en absoluto, sino hacer un poco al final de nuestro periplo legislativo, tomar tierra, saber dónde estamos, qué se ha hecho y qué se puede hacer para el futuro.

Y en este orden estaba planteada esta pregunta primera sobre la flexibilización, porque éramos conscientes, y lo somos, de que va a ser difícil; pero que la distribución del transporte de viajeros por carretera en nuestra Comunidad, realmente tiene necesidad de una reorganización a fondo, como el señor Consejero ha expresado con una sinceridad que le honra; de forma que, efectivamente, aquí lo bueno hubiera sido partir de cero, tomar unos planos, ver qué movimientos demográficos se han producido en los últimos años, que son notables —y yo diría casi que por desgracia para nuestra Región han sido notables, porque casi todos han sido de tipo emigratorio—, pero lo cierto es que se ha cambiado la configuración demográfica de las distintas localidades, y entonces es imposible, es imposible que los mismos servicios de líneas de viajeros sirvan hoy, que servían en mil novecientos cincuenta y dos; o sea, es absolutamente imposible.

Entonces, sabiendo que las cosas son así y sabiendo que hay dificultades derivadas de... primero, de estos cambios tan importantes que se han producido en la distribución de nuestra población. Y también incluso no sólo de la distribución de la población sino del cambio de actividades, de actividades empresariales, de actividades agrícolas, de actividades comerciales, en fin (nuestra gente no trabaja lo mismo que trabajaba en mil novecientos cincuenta y dos), pues conociendo estos cambios demográficos tan importantes, y por lo tanto que indudablemente tienen que acarrear la necesidad de adaptar los servicios de transportes de viajeros; conociendo, por otro lado, lo anti-quisima que ha quedado la Ley de Transportes del cuarenta y siete, y que en fin, parece que eso ya está en vías de solución inmediata; y conociendo, por otro

lado, los derechos adquiridos por los empresarios, digamos así, de las líneas regulares, que seguramente para que pudieran cumplir esos servicios bien —yo no sé—, supongo que con los mejores fines del mundo, pero de hecho, estos señores más o menos tenían distribuida la geografía de la Comunidad en las distintas provincias con unos derechos que en fin, que son respetables y que habrá que respetar, pero que a veces ya no están en consonancia con las necesidades que tiene la población; entonces, de estos tres puntos se deriva la necesidad de que la autoridad política que el Gobierno de la Junta pues que aplicara unos criterios dentro de sus competencias con la mayor flexibilidad posible, la mayor racionalidad posible.

Yo creo, quiero entender que así ha sido, me da la impresión de que desde su Consejería se ha intentado dentro de estos parámetros inflexibles, flexibilizarlos lo más posible, adaptarse a la realidad, y en ese terreno pues en fin, creo que que... me da la impresión de que se ha hecho lo que se ha podido. Entonces, lo que me gustaría era que se tome tierra en este punto, que se sepa que las cosas están así y que en el futuro (y claro nosotros estamos ahora en una situación todos ¿verdad?, que no podemos hablar mucho de futuros, pero unos u otros aquí estaremos ¿no?), entonces que en el futuro se siga por ese camino y se intente flexibilizar lo más posible a fin de que dentro de unos años se vea que la distribución de derecho en lo que se refiere a transporte de viajeros en la Comunidad, corresponda a la situación de hecho. Lo veo bastante difícil, porque usted mismo decía que harían falta miles de millones para hacernos con esto; eso va a ser imposible. A ver si por lo menos cambia la mentalidad un poco de los titulares de esos derechos y se vuelven también ellos flexibles, se dialoga y se consigue entre todos pues una red un poco útil; yo con eso me doy por satisfecho.

Y simplemente esto era el fin de la reunión, era hacer unas reflexiones de los distintos Grupos sobre el estado de la cuestión. Sabemos que está así, y vamos a ver cómo se arregla.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias. El Portavoz del Grupo Socialista.

LA SEÑORA PUENTE GONZALEZ: Sí, señor Presidente, señor Consejero, Señorías. A nuestro Grupo solamente cabe en este momento agradecer al señor Consejero la explicación que nos ha dado aquí, y que yo sí diría que se está haciendo un esfuerzo importante. La Comunidad como todos sabemos es muy compleja, como muy bien decía el compañero del Grupo Popular; necesita una estructuración nueva y para ello se están dando pasos importantes. Y no hay más que ir a zonas donde se han creado nuevos itinerarios, que están contentos porque siempre tenían que estar a la expectativa de a ver quién les llevaba; ni siquiera tenían otro medio de transporte.

En esa línea, yo supongo que cualquiera que sea el

Gobierno —y que desde luego supongo que va a tener continuidad—, habrá el interés y se seguirá desarrollando todo lo que los presupuestos den para ello, y que esperemos que no en muchos años se vuelvan a crear y volvamos a encontrar aquí la conciencia que necesitamos todos para que esto se cambie, empezando por los empresarios desde luego; pero la ayuda y la promoción que tiene que hacerse desde esta Consejería. Nada más muchas gracias.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Gracias, señor Presidente. Yo creo que Sus Señorías han captado claramente el problema de transporte que tenía nuestra Comunidad.

Las circunstancias en que nacieron la inmensa mayoría de las concesiones de nuestra Comunidad Autónoma, pues nacieron en una situación social y económica y yo diría que rural, enormemente distintas; con la evolución de las circunstancias, el propio despoblamiento de los municipios hizo que los empresarios se agarraran como a un clavo ardiendo para mantener la rentabilidad de sus concesiones, desde una situación que yo supongo que en el año cincuenta, cincuenta y cinco era razonable, un poco incluso a lo mejor en la filosofía que hubiese sido lo ideal ahora: todo virgen y se empiezan a establecer nuevas concesiones, pues eso empezó a caer; en primer lugar, fundamentalmente, por aparición del vehículo privado que hizo que el transporte público perdiera un tanto de su cuota de mercado, un tanto importante de su cuota de mercado; la despoblación de muchos de nuestros municipios, y entonces, ¿qué es lo que hicieron los transportistas en aquel momento? Pues, para intentar salvar la rentabilidad de sus concesiones, empezaron a inventarse a la luz de una legislación extraña, basado en el derecho de tanteo, basado en buscar recorridos enormemente complejos, enormemente complejos que para cualquier persona con sentido común le llamaría la atención ahora ver alguno de esos recorridos, y también, ¡ajo! y ahí tuvo una importancia en mi opinión decisiva, viendo que la única forma que tenían de obtener dinero era obtener concesiones intrincadas para agarrarse luego al contrato con el Ministerio de Educación y Ciencia, en el transporte escolar apareció una situación que los técnicos definen como situación de madeja de ovillo, donde, al final, cuando hacen unas fotografías de las concesiones está todo absolutamente intrincado.

No se ha podido hacer gran cosa en ese sentido más que, en primer lugar, negociar, y negociar un poco también pidiendo la supervivencia de las empresas de nuestra Comunidad Autónoma, que la inmensa mayoría son pequeñas y medianas, para lo cual ha habido yo creo que una labor importantísima de unificaciones. La cantidad de nuevas líneas, la cantidad de líneas que se han unificado no sólo entre una

misma empresa ha unificado, sino que entre varias empresas han creado pules para poder explotar en condiciones equis con acuerdos ya privadas, esas unificaciones. Así a título de ejemplo, para que se hagan una idea, unificaciones que se han producido en estos años: León a Navas de Oro. Empalme de la Nacional seiscientos uno con León, cinco mil doscientos ochenta y uno, a Villaverde de Sandoval; la primera afectaba a veintinueve municipios, ésta a uno. Estación de Santas Martas a Reliegos, con un municipio. Empalme al Burgo de Ranero, con tres municipios. Matallana de Valmadrigal a Zamora, con veintidós municipios. Empalme de varias carreteras con Roales, Castronuevo a Belver, Mayorga a Villamañan, Mayorga a Palencia, Villalón de Campos a... de Campos. Vecilla de Valderaduey a Benavente. Empalme de la comarcal seiscientos once con Sahagún de Campos, Rioseco a Toro. Tordehumos a Sotanes, Monte de Zorozos-San Pedro. Se podría hacer una amplia relación de concesiones que ha afectado a cuarenta y cinco hijuelas, a mil quinientos noventa y siete kilómetros y a doscientas sesenta y nueve poblaciones.

Esa es una labor evidentemente en la que ha jugado muy mucho la buena voluntad del empresario de nuestra Comunidad Autónoma y que de alguna forma ha coadyuvado yo creo que de una forma importante al respecto.

Y yo creo que también ha habido una labor que no mencioné en mi primera intervención, que ha sido importante y que se desprendía de una de las conclusiones de las doscientas dos conclusiones que el plan director de transportes que elaboramos el año ochenta, finales de ochenta y tres hacía, que era la adecuación de las tarifas a los costes reales.

Prácticamente se ha ido analizando concesión por concesión sometiendo o actualizando las tarifas a esos costes reales dentro de los márgenes que las cotas de precios nos permitían, y que ha posibilitado que muchas concesiones que estaban a punto de caer en el año ochenta y cuatro y en el año ochenta y cinco, hayan mantenido su situación de equilibrio, por lo menos en el presente. Yo tengo mis dudas de que, si no se hace una actuación legal fuerte al respecto, los hijos de los empresarios que actualmente trabajan vayan a hacerse cargo de esas explotaciones; pero de momento hemos salvado, yo creo que durante varios años, el caos que hubiese supuesto para esta Comunidad Autónoma el que hubiese habido sesenta u ochenta abandonos de las concesiones, porque, de acuerdo con la ley, estaban legitimados por no ser rentables, por no ser rentables.

Entonces yo creo que eso también ha contribuido en mi opinión de forma notable al respecto, y yo diría, es mi impresión, que, sin ser satisfactoria, la situación en estos momentos en el transporte en nuestra Comunidad es notablemente mejor. No quiero decir que no haya que ir tomando medidas a veces imaginativas como la que intentamos incrementar al norte de la provincia de Burgos en la zona de las Merindades, de servicios similares a los que estamos subvencionando

en Soria, Zamora, Salamanca, por tanto deficitarios; pero ya no como concesiones fijas en cuanto a itinerarios y horarios, sino unos servicios que funcionan en algún país de Europa concretamente en el norte de Italia, servicios a la demanda, donde de alguna forma con anterioridad al inicio del servicio, el ciudadano se pone en contacto con un punto fijo telefónico y dice que de alguna forma le vayan a recoger. Cantidad de municipios de la provincia de Burgos por desgracia, centenares y centenares de núcleos de población con no más allá a lo mejor de quince habitantes que, evidentemente, sería inviable la posibilidad de que una concesión fuera entrando municipio por municipio para que en noventa y cinco por ciento de los casos no tuviera ningún viajero posible. Entonces, en definitiva, lo que me gustaría hacer en este poco tiempo que queda de final de legislatura, establecer —yo diría que novedoso; creo que en España no existe ningún antecedente—, servicios a la demanda donde, a punto fijo telefónico, un ciudadano el día anterior por la tarde, si hay servicio por la mañana, dice que al día siguiente quiere coger tal servicio y ya predeterminado, y el autobús acude a ese municipio y a lo mejor no acude a otros porque no ha habido demanda al respecto y a lo mejor no se llena ni un microbús. Pero, bueno, en definitiva: eso es lo que hay; por lo tanto, no podemos hacer otra cosa.

Yo creo que la situación, en mi opinión, es notablemente mejor y sí que me gustaría subrayar, porque en ese sentido yo quizá sea un tanto machacón, que con un coste económico bastante reducido por parte de la Comunidad Autónoma. Han sido más acciones administrativas, acciones políticas, acciones de gestión, más que acciones de meter dinero al sistema, que nos hubiese llevado a una situación en estos momentos tal y como quizá alguno de ustedes me pidió en el año ochenta y tres ochenta y cuatro, en que la Comunidad Autónoma podía tener un déficit en gastos corrientes —en definitiva son gastos corrientes— de a lo mejor miles de millones de pesetas sin haber mejorado para nada los servicios. Y eso yo creo que con eso termino, Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias. Como no hay turno de réplica, el señor Consejero puede proseguir en la exposición correspondiente.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Más que un estudio completo de la Comunidad que no se ha concluido, sí que hemos implantado nuevas actuaciones en puntos en los que la lógica decía que había que implementarlos. Les he puesto el ejemplo de las Merindades, que esperamos ver en un plazo razonable de tiempo; el ejemplo de varias concesiones del noroeste de la provincia de Zamora; el ejemplo de determinadas zonas de Salamanca, zona de Lumbrales y alrededores. Se va a poner en marcha también la zona de Gredos de Avila;

si se dan cuenta, en la zona del Bierzo (no recuerdo exactamente en este momento las poblaciones) también se va a poner en marcha. Y el estudio ha estado más basado en el análisis de las concesiones actualmente existente, cuya guía de horarios e itinerarios esperemos que esté antes de final de mes; un tema arduo, arduo, porque ha habido que espulgar, ahí no hay... (hemos tenido que subcontratar el servicio a la constructora ISER) espulgar concesión por concesión con todas las modificaciones que ha habido desde decenas de años para ver exactamente la fotografía real del sistema concesional en nuestra Comunidad Autónoma, que nos va a permitir que a través del ordenador, sacar, esperemos que antes de final de esta legislatura, la primera guía de itinerarios y horarios de nuestra Comunidad Autónoma, de toda la Comunidad Autónoma, cosa que aunque dicho puede parecer una cosa sencilla es mucho más complicado de lo que aparenta.

A nivel de estudios pilotos, yo diría que completos, los estudios socio-económicos, estudios de las propias vías de comunicación de las propias concesiones existentes, se hizo uno para la zona noroeste de la provincia de Zamora, que tuvo ocasión de poner en marcha (yo creo que hace ya más, o hace un año aproximadamente) para la comarca de Sanabria, la zona de esteoeste, la comarca de Campo de Aliste que concretamente se prestan en virtud de ese estudio, el servicio de Nuez y Alcañices con una expedición de ida y vuelta el lunes, y otra el viernes y que afecta a Nuez, Trabazos, Ejas de Aliste, Rábano de Aliste, Rivas, Tora de Aliste y Alcañices, el servicio de Pollo a Alcañices, servicio Latedo a Alcañices, Porto y Castromil a Puebla de Sanabria, Saucelle y... a Lumbralles. Y ya le digo que en el norte de la Provincia de Burgos que podamos poner en marcha próximamente y en determinados puntos de la zona de la Sierra de Gredos. Y el único estudio completo que se ha hecho al respecto con un estudio del impacto que podría representar, se hizo para el norte de la provincia, el noroeste de la provincia de Zamora, que permitió las unificaciones, modificaciones de determinados servicios regulares, y la implantación de nuevos servicios (estos deficitarios, por tanto subvencionados por la Comunidad Autónoma) yo diría que con aceptable éxito hasta este momento.

Estudios de impacto de toda la Comunidad Autónoma no existen, si bien existen informes puntuales de cada una de las provincias de zonas especialmente definidas y especialmente deprimidas en este tipo de servicios, que nos permiten, ya sin necesidad de encargar estudios enormemente complejos, poder implantar servicios; dado que el modelo que se puso en marcha en el noroeste de la provincia de Zamora es absolutamente aplicable al resto de las zonas, porque la sistemática está comprobada que funciona y no hay más que utilizar los mismos parámetros que la consultora utilizó para el noroeste de Zamora para poder implantar servicios en Avila, en Burgos y tal, a medida evidentemente, que las disponibilidades presu-

puerarias, que no son muchas, lo vayan permitiendo y podamos ir cubriendo. Yo creo que en estos momentos puede haber aproximadamente un diez por ciento de los municipios carentes de servicio público regular, que en población, evidentemente, es mucho menor que el diez por ciento de la población castellano-leonesa, porque son fundamentalmente municipios prácticamente pequeños y de especiales dificultades monográficas.

Con lo cual —concluyo Presidente— se hizo un modelo que se vio cómo funcionó en el noroeste de Zamora y ese mismo modelo, sin necesidad de hacer modelos similares para el resto de las provincias, se está intentando implantar en el resto de las provincias, en zonas especialmente dificultosas. Al final ¿cuáles son las zonas dificultosas?, pues da la casualidad que la zona dificultosa del transporte regular son las mismas que para el resto de los servicios que preste la Comunidad Autónoma: los bordes de la Comunidad Autónoma, las zonas de alta montaña, que son precisamente las zonas más despobladas que tienen dificultades, no sólo en servicios regulares, sino que tienen dificultades de carreteras, de teléfonos, de acceso de la imagen de televisión, de todo; al final son los mismos municipios los que siempre tienen dificultades de todo.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias, señor Consejero. En ausencia del Portavoz del Grupo Mixto, tiene la palabra el Portavoz del Grupo Popular.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Gracias Presidente. Bueno, como quiera que en varias ocasiones hemos oído al señor Consejero referirse de manera elogiosa —y a mí me parece que hace bien porque yo creo que ha sido un punto, e incidir en los puntos buenos es de políticos avisados— repetir varias veces digamos, el éxito que se obtuvo en el estudio de esa zona de Zamora, difícilmente soluble para el tráfico, por eso se nos había ocurrido que a lo mejor era interesante pues repetir y hacer un estudio extensible a toda la Comunidad.

Por otro lado, vemos que con frecuencia la Junta encarga a empresas especializadas, pues estudios costosos, sobre asuntos en los cuales a lo mejor luego la capacidad de actuación sobre ellos pues a lo mejor no es ni siquiera posible ¿no?; y, en cambio, nos daba la impresión de que en este campo concreto, si en Zamora había dado tantos resultados, sería bueno hacerlo en todas las provincias y obtener pues una cosa racional, un plan, hacer un plan; o sea, en vez de hacer una cosa esporádica ya tenemos un caso experimental hecho allí en Zamora, pues extenderlo a toda la Comunidad planificadamente. Entonces, efectivamente a lo mejor también es cierto que los datos que obran —porque claro, no es lo mismo, no se trabaja lo mismo con los conocimientos que tenemos desde la oposición con los que tiene la Administración, que tiene a su disposición los datos reales estadísticos de

todos los parámetros, como funcionan las cosas en las distintas provincias de la Comunidad-, bien, entonces, a lo mejor, con los datos que ya obran en la Consejería se ve claramente que no es necesario acometer un estudio y a lo mejor no es necesario. Yo, si no es necesario, por supuesto no lo pido y entonces lo sustituiría diciendo que creo que sería muy positivo elaborar entonces ya con los datos que sí posee la Consejería, un plan de acción, un programa, concretando los puntos que en cada provincia deberán ser acometidos, y después ya, sobre la marcha, con un orden de prioridades, de necesidad, etcétera, pues la Consejería que trate de llevar a la práctica ese plan; con eso nos daríamos por satisfechos.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias. La Portavoz del Grupo Socialista.

LA SEÑORA PUENTE GONZALEZ: Señor Presidente. Nuevamente reitero lo dicho en el punto uno y coincido con el Portavoz del Grupo Popular en que yo supongo también que en la Consejería lo establecerán por orden de prioridades y así espero que se acometan todas estas obras. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Sí, yo creo que ha captado el señor Marcos Oteruelo el sentido del tema. Cuando se hizo el estudio de la zona noreste de Zamora, era en definitiva lo que íbamos buscando de expertos, en ese sentido no hay que avergonzarse, sino más bien todo lo contrario; yo creo que incluso la Administración tiene que utilizar incluso más los servicios externos en estos temas, es ver el modelo de análisis que utilizaban para intentar ver si era copiable para el resto de las zonas. Entonces el estudio es enormemente complejo, porque para que se haga una idea, tiene, aparte de la introducción; definición del área de estudio; recogida de datos básicos; datos exógenos al sector: datos de población, equipamiento escolar, equipamiento escolar, equipamiento comercial, equipamiento sanitario, otros servicios; datos endógenos: infraestructura, servicio de transportes, situación administrativa; encuestas: encuesta a municipios, usuarios, transportistas, etcétera; datos municipales: encuesta de movilidad. Y luego ya, la parte positiva que es: alternativa de actuación. Entonces, los investigadores dieron una serie de alternativas; al final nosotros tuvimos que optar por una de ellas. Ello, proponía incluso yo creo que no se optó por la que proponían, porque veíamos que tenía enorme complicación, porque había que contar entonces con los municipios que tenían que controlar los vehículos; en fin, era un tema enormemente complejo para la situación de nuestra

Comunidad Autónoma, y, al final, no optamos por la solución idónea, porque a veces lo mejor es enemigo de lo bueno. Y luego ya, con esos modelos fueron aplicando en cada parte de la zona fueron aplicando el tema y, al final, escogimos uno de ellos. Pero precisamente el análisis, la definición de esos modelos es lo que nos permite poderlo aplicar a los demás sin necesidad de hacer ningún otro estudio. ¿Por qué no se puede hacer eso que usted dice al cien por cien? En Burgos, sabemos y estamos trabajando en el tema; en Salamanca no se hizo un estudio y en la zona de Alcañices y alrededores se ha implantado un servicio; en los demás puntos de la zona de Gredos se van a implantar. No he sabido ya llegar a ese grado de conocimiento, porque utilizamos el mismo modelo. Pero, ¿por qué no podemos hacer diríamos un inventario exhaustivo del problema? Pues porque en estos momentos no conocemos al cien por cien cuáles son los núcleos de población que están en servicio; es que no lo conocemos; no conocemos al cien por cien el tema. Si hay un porcentaje muy alto, con la elaboración de la guía que ya le digo que espero lo tengamos terminado en primer plazo, podremos saber ya exactamente por ordenador cuáles con los núcleos de población que en estos momentos no tienen ningún servicio regular. En estos momentos no podríamos decirle al cien por cien los que son, con lo cual no podríamos hacer una definición exhaustiva de la problemática de Comunidad Autónoma; si una definición muy aproximada que a lo mejor afectaría al noventa y ocho por ciento de la población, pero nunca al cien por cien.

Y esa es yo creo que la razón del tema. Yo creo que la experiencia del estudio fue una experiencia muy importante que nos está permitiendo utilizarlo ya a nivel casi, no de técnico, sino de puesto técnico político como es el Delegado en consonancia con los transportistas, que son lo que está definiendo las modificaciones de las concesiones, y luego por tanto, la implantación de nuevos servicios subvencionados en determinadas zonas de sus áreas geográficas.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias, señor Consejero. Si le parece oportuno como en el caso anterior puede proseguir con el punto cuarto del orden del día.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): La pregunta siguiente yo creo que tiene su miga. Tiene su miga para poder hacer una definición exacta de las doscientas dos sugerencias o propuestas que el plan director tiene para poner en práctica. Yo, que soy persona que vamos, por mi obligación, evidentemente, utilicé el plan director como guía política de mi gestión y la tengo absolutamente subrayada punto por punto (bien es cierto que de las doscientas dos propuestas que existen, no todas afectan ni con mucho a la Consejería de Transportes, a lo que es el área de Transportes, en tanto en cuanto

hay una parte muy importante que afecta al Estado), y, qué le diría yo, una de las consideraciones que se hacen es modificar la ley del transporte terrestre, evidente que es del Estado, que afecta a los municipios. Hay una parte muy importante, y yo creo que no se ha avanzado mucho en ella por los municipios, que afecta al transporte urbano; otra parte importante también afecta a otra Administración que es la Administración de Educación, en cuanto a sugerencias en política de transporte escolar; hay otra parte muy importante, muy importante que afecta al departamento, a la Consejería de Obras Públicas en cuanto a sugerencias sobre la situación y nuevos trazados etcétera, etcétera de las carreteras; y hay otra parte evidentemente, que sí que afecta directamente a la política de transportes de la Comunidad Autónoma.

¿Cómo definiría yo el grado de cumplimiento y por tanto las modificaciones que el plan de transportes tiene?

En primer lugar, lo del plan quizá sea una definición un tanto pretenciosa, porque era un plan... para que un plan pueda considerarse como tal, debería afectar fundamentalmente a lo que tú tienes de competencia; en el momento que ya tienes que contar con competencias que no son de tu decisión, es evidente que ya ahí, por ahí se puede descolgar un poco, como he puesto el ejemplo del Ministerio de Educación, Ministerio de Transporte, Ministerio de Obras Públicas, Consejería de Obras Públicas, Ayuntamientos, Diputaciones. Es evidente que es ajeno a las decisiones políticas desde mi departamento; por tanto ahí, en eso se resquebraja un tanto el plan.

Y luego, por otro lado, también una definición económica del tema, que es complicado. Más que un plan en el sentido estricto se trata de diagnóstico de situación y, por tanto, propuesta de actuación para modificar ese diagnóstico.

¿En qué sentido yo diría que se han modificado las sugerencias que este dicho plan de transportes tiene? En primer lugar, en lo que decía al principio de mi intervención, en cuanto al modelo que el propio plan decía que se debía implantar. Un modelo que nació de una situación absolutamente limpia pudiera permitir planificar; con lo cual, los redactores del plan dicen, pues, establezcamos un sistema con unos grandes ejes básicos, unos ejes secundarios comarcales y unos ejes terciarios afluentes a los comarcales o a los básicos. Eso, ya he explicado las razones, no hay posibilidad legal de hacerlo, legal y económica, con lo cual en eso se modifica la situación. Y, por tanto, en sustitución de eso ¿qué es lo que hemos hecho?: lo que hemos hablado en el punto primero.

Otro aspecto que yo diría que se ha modificado son las consideraciones al plan de terminales de viajeros. El plan director de transportes hacía referencia a que sólo sería necesario construir una estación de autobuses, que sería la de León. Nosotros ahí profundizamos un poquillo más, ante esta sugerencia, y, en base a ello, pues hemos discrepado con las resoluciones del plan director en cuanto que, como ustedes

conocen, el plan de nuestra Comunidad Autónoma ha sido mucho más amplio, y hemos llegado a todas las poblaciones importantes, Capitales de provincia y poblaciones importantes de la Comunidad; y luego, en un segundo grado que también define el propio modelo como elemento de interconexión, a las capitales comarcales o centros importantes y en los puntos de parada fijos en carretera. En este sentido yo creo que no hemos respetado lo que decía el plan, sino que hemos ido mucho más allá.

Y otro aspecto, en mi opinión fundamental, que no se ha respetado es la sugerencia que los redactores del plan hacen de la instauración del mercado libre en el sector de mercancías, que comparto, que comparto: liberalización progresiva del sector de mercancías, por tanto, mercado libre al sector de mercancías; pero que evidentemente las condiciones socioeconómicas de España, no sólo de la Comunidad, lo hacen inviable en estos momentos. Hay que tender hacia ello; indudablemente hay que tender hacia ello. Pero ¿por qué no se puede individualizar? Evidentemente la situación de crisis económica ha dado una situación en que la oferta y la demanda están tan descompensadas que, en este momento, una liberalización a ultranza del mercado supondría el caos, podría ser el caos, con notables repercusiones para los sectores sociales más desfavorecidos dentro del mundo del transporte.

El plan director dice: liberalización del mercado de mercancías. Y, evidentemente, eso es inviable en la situación socioeconómica actual; si bien es cierto que yo personalmente, y creo que en ese sentido la nueva filosofía de transportes de la Administración Socialista ha sido, tiende hacia ello, una progresiva liberalización del sector de mercancías, un poco al uso de lo que también se está haciendo en Europa, que tampoco se ha conseguido al cien por cien; pero que, evidentemente, es la situación mucho más normal que la actual donde la situación de contingentación, la situación tarifaria, poco acorde a los usos de un mercado de libre competencia, pues, provoca conflictos diarios. Y yo diría que los principales conflictos que he tenido en mis gestiones en el sector de transportes, fundamentalmente, han venido por eso, con una situación de una sociedad en que su desenvoltura económica es tendente cada vez más a un mercado de libre competencia, tal y como marca la Constitución y tal y como marca la filosofía de la Europa a la que pertenecemos, y que, sin embargo, el empresario todavía exige un proteccionismo necesario que choca claramente con lo otro: Soy libre, libertad de empresa; pero, protéjame, porque la tarifa no me la respetan; protéjame, porque quiero acceder al sector de transporte de mercancía y no hay tarjeta porque están contingentadas. Es una situación enormemente conflictiva que, en mi opinión se ha ido resolviendo de buena manera; pero, fundamentalmente, se ha ido resolviendo, en mi opinión, porque la situación económica del país va mejorando, con lo cual el sector transporte, que no es un sector ajeno a la actividad económica sino que depende muy directamente, yo

diría que casi exclusivamente de la actividad económica: hay mayor saneamiento económico, se produce más, se consume más y, por tanto, se transporta más para acercar el producto al consumidor, con lo cual la oferta se va adecuando mucho más a la demanda. Y, en una situación teórica de saneamiento económico, podemos encontrarnos que habiendo aguantado la contingencia en estos años, podamos ver equilibrado el sector de transportes y, por lo tanto, mucho más saneado, con condiciones de trabajo menos envilecidas. En ese sentido, yo creo que se ha hecho una buena labor en los últimos años, poniendo trabas al acceso del mercado de transporte; por lo tanto, profesionalizando el sector; limitando también la posibilidad del envilecimiento de las condiciones de trabajo; sistema de tacógrafo; horas de conducción, descanso, etcétera, etcétera que ha permitido ir salvando el problema, que depende exclusivamente, en mi opinión, de una situación económica no ajustada y que por tanto la relación de oferta y demanda no coincide, no encaja totalmente, y sobre todo también en una situación en que el transportista ha vivido absolutamente sometido a las directrices de la Administración y que no encaja excesivamente en una situación mucho más progresiva desde la organización del mercado en todos los órdenes. Y, evidentemente, el sector de mercancías, evidentemente tiene que ser un sector absolutamente liberalizado, donde la oferta y la demanda jueguen su papel, independientemente de lo que desde la Administración se pueda decir.

Entonces, yo creo que esos grandes ejes, de no adecuación a una situación teórica de líneas regulares, sino adecuación a lo que había, y por tanto modificándolo; no aceptación del plan de estaciones de autobuses que decía el plan, sino ampliando su cobertura; y no... imposibilidad legal pero, evidentemente, sobre todo socioeconómica de liberalizar el sector de mercancías, yo diría que los puntos en los que no se ha podido cumplir, la situación de transporte, el plan de transporte en lo que afecta a mi departamento; en lo que afecta a otros departamentos, en fin ahí no he podido puntear, porque afecta a política educativa, a política de transporte, política de carretera que eso ya no es competencia mía.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias, señor Consejero. Nuevamente el Portavoz del Grupo Popular.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Sí gracias Presidente, gracias. Bien, pues es lógico que el plan, aunque tiene pocos años y como se refiere efectivamente a ámbitos tan diferentes, necesite ser modificado según las necesidades. A mí me parece muy bien; yo haría lo mismo; es decir, yo cogería el plan, lo tomaría como un punto de referencia. Siempre es estupendo tener un... que unos técnicos te hayan entregado un plan pues específico sirve, pero luego el político tiene que ajustarse a la realidad, estudiar las verdaderas necesidades y las posibilidades; entonces conjuga y aplica y no me parece mal.

Entonces ya en este aspecto concreto sí me gustaría ver si el Consejero me podría decir cómo está hoy el estado, en qué situación estamos en lo que se refiere a estaciones de autobuses; es decir cuáles hay ya hechas, si buenamente puede, vamos, porque no figuraba en...; pero me ha entrado de momento la curiosidad porque concretamente en León estoy incluso despidado de en qué situación está la estación de autobuses de León, que es uno de los puntos fuertes de actuación de esta Junta allí. Yo creo que ha sido casi lo más concreto que se ha visto. Entonces ¿en qué situación está? si se está pronto, si está para... si se va a tardar o en qué situación está.

Eso, por un lado. Y, por otro lado, transmitirle una inquietud derivada de que yo no sé por qué razón a mí me han llegado, en la calidad de Portavoz de transportes, numerosísimas quejas de transportistas sobre el tema de sanciones; o sea yo comprendo que la sanción es como el impuesto; o sea, es desagradable, es incómoda, pero, de hecho, yo no sé si realmente tienen algo de razón en el sentido de que se sienten un poco como si últimamente en lo que se hubiera notado la acción de la Administración hubiera sido en el rigor de las sanciones, incluso en la desproporción de las sanciones, en la falta de flexibilidad y de realismo a la hora de poner sanciones en el tráfico de mercancías. Y me refiero no sólo a los grandes tonelajes sino a las furgonetas, concretamente. Allá por León y Palencia los pequeños transportistas llevan una furgoneta; pues parece ser que, no sé, a lo mejor exageran, pero me han dicho que le han puesto sanciones de doscientas mil pesetas. A mí me parece asombroso. Qué puede hacer un señor con una furgoneta para que le pongan doscientas mil pesetas de sanción. Bueno, yo quiero entender que los agentes aplicarán la ley. Ahora, no sé qué pensará el Consejero, si a lo mejor en ese terreno habría que reconsiderar alguna cosa o hacerle ver a la Administración, no sé, no sé, si se puede hacer algo para mejorar esta sensación de incomodidad que indudablemente tienen estos señores.

Estas dos cosas me gustaría que, si pudiera, me las aclarara.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Gracias. Dado que la Portavoz del Grupo Socialista renuncia al uso de la palabra, el señor Consejero puede proseguir.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Sí, gracias señor Presidente. En cuanto a la primera parte de su pregunta que se refería a terminales de autobuses de viajeros por terminales de estaciones de viajeros.

El programa está, no tengo aquí datos concretos de las fechas, pero sí le puedo decir, haciendo memoria, que creo que sólo se nos ha quedado descolgado una que es la de Segovia. La de Segovia se ha quedado descolgada por una razón ajena a nosotros. En su día

nosotros propusimos al Ayuntamiento, con un anteproyecto hecho, la idea imagen de proyecto, la ubicación (ellos tienen una estación de autobuses en estos momentos en condiciones precarias); la ubicación de una estación de autobuses en una zona de vaguada a unos setecientos metros del Acueducto que en mi opinión en un tratamiento arquitectónico adecuado y por tanto sacando, para que no haya problemas, sacando la obra a concurso de ideas y por tanto que pudiera aparecer algún nombre brillante que lo pudiera hacer integrar lo más posible y por tanto no estorbar el rico patrimonio que lo circundaría, pues al final el Ayuntamiento yo creo que... lo entiendo, lo puedo entender políticamente pues con el conflicto que tenían del edificio este que hay al lado del Acueducto, pues cogieron miedo en definitiva a que eso pudiera ser también otro motivo de escándalo nacional. Con lo cual al final hay una consignación presupuestaria que teníamos, una pretensión motivada por los planes de terminales de la Consejería; pues se vino abajo, y nos pusimos en negociación con RENFE para ubicarlo en el segundo lugar de prioridad que había en el estudio que era próximo a la estación de ferrocarril; incluso ya para ir a más, intentar hacer algo que no existe en esta Comunidad, que existe un antecedente en algún otro sitio que es un —como se llama técnicamente—, un terminal intermodal, en definitiva una estación que agrupara la de ferrocarril a autobuses en doble planta de forma tal que estuviera absolutamente integrado.

Eso es un tema complicadísimo ponerse en negociaciones con RENFE para la cesión de terrenos, valoración de costes de uno y de otro; en fin, eso, al final, pues alarga en el tiempo esas negociaciones.

Y al final sólo nos ha quedado concretamente Segovia dentro de los planes nuestros de concluir. Están en estos momentos a punto de inaugurarse en estas próximas fechas, no casualmente que sean electorales, sino que coincide, la de Astorga, que lo haremos en los próximos días; la de Benavente va muy bien, y además está quedando muy bien; la de León está adjudicada, está en obras, tiene un plazo de ejecución, intento recordar, de veintidós meses, pero está en obras (están excavando, no sé, hace mucho que no paso por allí), la constructora adjudicataria que fue Construcciones y Contratas, no, Cubierta MZOV; está la de Zamora también adjudicada; está la de Aranda bastante ya avanzada, y yo creo que no quedaban más; Ponferrada, inaugurada; Soria, inaugurada; y no queda ningún otro punto de la Comunidad que se incluyese en el plan. Con lo cual sólo es Segovia la que ha quedado descolgada, y que no está descolgada; es cuestión de encontrar terrenos idóneos al respecto.

El plan de segundo grado es un elemento de interconexión que se va ejecutando normalmente, en prácticamente todas las capitales comarcales, cuyo ayuntamiento haya cedido terreno. Lo van a tener terminado en este ejercicio. Y estamos colocando centenares de marquesinas, de refugios de espera de esos, en las carreteras. Me parece que este año se habían contratado ciento sesenta, una cosa así, en el conjunto de la

Comunidad; pero eso da, es un programa que da todo lo que le echas, o sea, que puedes poner ciento sesenta y mañana mil, porque siempre habrá puntos que poner refugios.

Con lo cual, mi opinión es que el grado de ejecución es muy amplio, excepto en el tema de Segovia y en el resto de las provincias, de los sitios; pues está la de Avila, que estaba construida; Miranda de Ebro, que está en proyecto de elemento de interconexión; Aranda de Duero, que está en construcción; León, que está en construcción; Astorga, que está terminada —precisamente ayer firmé la orden de la concesión de explotación—; Ponferrada inaugurada; en Guardo, que está también a punto de inaugurarse —intento recordar—; Salamanca tenía; Béjar tenía; Ciudad Rodrigo tenía; Segovia, que está el proyecto ese que les decía; Soria está inaugurada; Valladolid tenía; Zamora, que están adjudicadas las obras también; y Benavente, que están a punto también de inaugurarse; Peñaranda de Bracamonte, que ya la inauguramos; San Esteban de Gormaz, que la inauguramos; Arévalo, que se inaugura ahora también; El Barco de Avila, que también se inaugura en próximas fechas; Bembibre; Almazán, Peñafiel, Rioseco también, y luego refugios de esperas, veintinueve en el año ochenta y seis y ciento veintiséis contratados en este año mil novecientos ochenta y siete.

Con respecto a la segunda parte de su pregunta, en cuanto a la política sancionadora de la Comunidad, pues he de decirle lo siguiente. La inadecuación de la oferta a la demanda exige varios tipos de actuaciones; en primer lugar, esperar que la situación económica vaya mejorando y, por tanto, eso al final se enganche y al final no haya ningún conflicto porque la oferta y la demanda coinciden, y por tanto el mercado es libre, y por tanto no tiene que haber ningún conflicto al respecto. Mientras tanto, ¿en qué sitio tiene que actuar la Administración?: en uno doble. En primer lugar, contingentación; no se pueden dar más tarjetas que las que había para no desequilibrar más todavía el mercado. Y punto segundo es, pues, sancionador, sancionador con el que no cumple la legislación.

Yo discrepo, si me permite el señor Marcos, de esas protestas. Fundamentalmente las protestas vienen precisamente del... (fundamentalmente, no digo en todos los casos, ¿eh?), de las personas que están en situación de ilegalidad. En mi sector, el sector profesional no protesta; al contrario, ve con buenos ojos el tema. Entonces, ¿en qué línea hemos ido actuando?, ¿en dónde se han producido fundamentalmente las sanciones?, que, como usted muy bien dice son fuertes; si bien es cierto que también le digo que por circulares internas de mi departamento, aún respetando la ley evidentemente, las instrucciones que tienen los funcionarios es aplicar la ley en su grado menor. Y, es más, en las sanciones muy grandes, ante cualquier recurso, con un mínimo que suene el recurso, bajamos la graduación de la sanción, porque también somos conscientes que aunque un señor sea ilegal, va en una furgoneta y le meten cuatrocientas mil pesetas de multa, pues ese tipo tiene que vender hasta sus

posiciones privadas para poder pagar la multa. O sea, que, en ese sentido, yo creo que se ha actuado con enorme, con enorme prudencia y, a veces, con dureza, cuando ha habido casos graves de, incluso, precintando los vehículos.

Fundamentalmente ¿dónde han ido dirigidas las sanciones? Pues, a un tema claro: el señor que tiene una tarjeta de transportes privados, está haciendo un servicio público; el transporte privado te da para que lleves tu producto de tu fábrica, de tu negocio, y lo muevas por ahí en el ámbito que te marca la tarjeta; cuando en tu vehículo, que lo tienes adscrito para llevar lo que tú produces y por tanto no puedes llevar otra cosa, estás haciendo el servicio por cuenta de tercero, por tanto, cobrando ese servicio, estás entrando en competencia con un mercado que, encima, está poco regulado, muy distorsionado; con lo cual ahí hay que actuar con cierta serenidad.

Por lo tanto ahí se ha actuado con severidad, dentro de la flexibilidad y prudencia que yo creo que nos ha caracterizado en este tiempo.

Y, en otro segundo lugar, en un tema que yo he sido -y yo creo que Sus Señorías lo son también- especialmente sensible, que son los excesos de carga. Yo soy consciente de que a veces los transportistas tienen que llevar el camión a tope, porque como en las tarifas no se respetan, necesitan cargar tres toneladas más para que con lo que cobran de eso, poder amortizar el viaje; pero eso, que en principio es humano, eso va en contra de todos nosotros, deteriora el firme y destroza las carreteras, y afecta clarísimamente a la seguridad de todos los ciudadanos. Un camión que está preparado para determinado tonelaje, que por lo tanto tiene sus sistemas de seguridad, de frenos, adecuados precisamente para ese tonelaje, con muy poco margen de error, pues si permitimos que los camiones vayan con el doble, como ha ocurrido algunas veces, con el doble de la carga permitida, pues los ciudadanos que estamos yendo alrededor, aparte que es una competencia desleal, los ciudadanos que vamos alrededor estamos expuestos a muchos accidentes que han producido. Eso en cuanto al área de transportes de mercancías. Y por tanto, yo diría que el sector no sólo no ha recibido mal la política sancionadora de la Junta basada en la ley, la ley de inspección y sanciones en materia de transportes terrestres, sino que incluso yo diría que lo ha recibido bien; incluso, nos piden más mano dura, nos piden más mano dura. Claro, hay que ser prudentes y consciente de la situación económica que atraviesa el sector. Eso en cuanto a mercancía. Y en cuanto a viajeros, ahí, ahí hemos sido estrictos. En cuanto a líneas regulares, hay unas condiciones de explotación, con condiciones de tráfico, paradas, horarios, itinerarios, y, por tanto, cuando hemos pillado a alguien ahí en ese sentido, hemos sido tajantes porque ahí no hay disculpa posible: su concesión administrativa es la que es y por tanto no pueden saltársela a la torera.

Evidentemente estos años la capacidad recaudatoria de la Comunidad Autónoma (lamento no tener

aquí un cuadro estadístico), pues se puede haber multiplicado pues por diez; en fin, ni se sabe.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias, señor Consejero. Si Sus Señorías están de acuerdo, puesto que el señor Consejero me anuncia que la exposición del siguiente punto del orden del día no va a ser demasiado larga, podríamos interrumpir la sesión hasta la una y diez y reanudarla en ese momento. ¿Están de acuerdo? Muchas gracias.

(Se suspendió la sesión a las doce horas cincuenta y cinco minutos):

(Se reanudó la sesión a las trece horas treinta minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Señores Procuradores, Señor Consejero reanudamos la sesión con el segundo punto del orden del día, más el punto primero del primero del orden del día de hoy, que es referente al plan de estaciones terminales para vehículos de transporte y de mercancías.

Tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Gracias, señor Presidente. Soy consciente de que el haber avanzado en este plan -y que como les explicaba a Sus Señorías en mi última comparecencia, pues en definitiva lo que quería sentar eran las bases de planificación- una vez que dábamos por cerrado los planes de terminales de viajeros para poner en marcha en nuestra Comunidad Autónoma -y yo diría que de una forma que nos colocará en una situación comparativa buena con el respecto al resto del Estado Español-, pues un plan de terminales de mercancías que, de alguna forma, fueran previendo actuaciones de la Comunidad Autónoma en la elaboración de presupuestos de este año para el año próximo, que fuera movilizándolo también al sector de transporte y que fuera creando una cierta conciencia a los Ayuntamientos sobre este nuevo servicio.

Entonces, en esta filosofía, yo creo que se ha hecho un plan. Este sí se puede definir como plan, porque, en definitiva, tiene un profundo análisis de los componentes y de las variables que pueden influir en la toma de decisión y tiene también una valoración económica de ejecución del mismo con una planificación en el tiempo.

Sin embargo, también soy consciente de que el tema podría levantar algún tipo de dudas en cuanto a la graduación de las soluciones a adoptar, pues, por muchas razones; porque la Comunidad no está totalmente vertebrada, todavía existe unos ciertos criterios provincianos, o localistas, unas ciertas rivalidades locales, y que también estamos, también -por qué no decirlo- estamos en una fase preelectoral que siempre los temas se magnifican.

Pero, aún ni así, era consciente de que en política hay que tomar decisiones al respecto y luego saberlas explicar. Entonces, sobre esa filosofía pues se encargó un trabajo, yo creo que importante, sobre, que nos permitiera analizar la situación de la Comunidad e intentar ver qué es lo que estaba ocurriendo fuera de España, para intentar copiar decisiones al respecto.

Del análisis de lo que, en qué marco se mueve el tema, pues la propia constructora hace referencia de que el tráfico de camiones en definitiva en nuestra Comunidad está marcado por tres flujos, como pueden ustedes intuir. En primer lugar la propia actividad agrícola, comercial e industrial de la Región; la propia ubicación de nuestra Comunidad Autónoma en medio de las corrientes de tráfico de la capital del Estado, de Madrid con el Norte, fundamentalmente el País Vasco, Asturias y Galicia; y las comunicaciones, por la propia ubicación de la Comunidad, de Portugal con el resto de Europa.

Estos movimientos de vehículos pesados implican la existencia de relaciones entre oferta y demanda de transportes de mercancías por carretera que se materializan en una serie de necesidades, no satisfechas hasta el momento, y que afectan muy directamente a los usuarios de este modo de transportes.

Por otro lado, existe un gran número de empresarios que, por las propias peculiaridades que tiene el sector y por la propia situación del mercado en el transporte de mercancías, no han adoptado las medidas precisas tendentes a la racionalización de los costes de explotación de sus propias empresas de transportes; ni tampoco el sector de transportes de mercancías ha logrado la necesaria unidad como colectivo, la necesaria creación de organizaciones empresariales, no sólo representativas, sino de cara a poner proyectos en común que les permitieran dosificar o racionalizar su cuenta de explotación y hacer actuaciones conjuntas que fueran en beneficio de la propia explotación de sus empresas.

Y esas propias dificultades, a falta de adecuación del propio sector, pues ha repercutido en aspectos económicos y también han dificultado la implantación de avances tecnológicos, como en otros países europeos, para poder desarrollar el importante volumen de mercancías que transitan por el conjunto del Estado Español; máxime, en un país donde todavía la cuota de mercado que tiene el sector de transporte por carretera es más alta todavía que la media europea.

En el resto de los países europeos las experiencias que existen han pasado por la promoción y construcción de aparcamientos de vehículos pesados en las cercanías de las grandes ciudades, desarrollando gradualmente una serie de funciones que les ha permitido la creación de terminales de transportes, de centros de carretera y de ciudades de transporte. Y, en base a las deficiencias observadas y en base a la experiencia europea precisamente, es en lo que se enmarca el objetivo del plan, que permitiera el tomar decisiones a la hora de terminar las posibles infraestructuras necesarias en la Comunidad, conforme a las necesida-

des objetivas de Castilla y León, y también la posible localización y dimensionamiento de esas infraestructuras que permitieran graduar las decisiones, incluso redactar proyectos concretos al respecto.

La expansión de las grandes ciudades, la importancia del desarrollo de la circulación por carretera y del transporte por carretera, específicamente en los últimos años, motivaron, como decía, el estudio de posibles soluciones. Evidentemente, dicho auge ha acarreado unas necesidades cada vez más importantes en cuanto a infraestructuras, que se traducen en vías de circulación más rápidas, más seguras, con mayor capacidad, adecuados medios de manutención y razonables accesos a los puntos de carga y descarga.

Y precisamente en lo concerniente a esto último y a la necesidad de descongestionar las ciudades, en lo posible, del siempre incómodo tráfico de vehículos pesados, ha originado la creación y aparición de aparcamientos disuasorios en zonas periféricas o algo más alejadas de las ciudades, en áreas en que aflúan auto-vías, autopistas, carreteras nacionales, ferrocarriles, etcétera.

Además del terreno, pues es necesario ofrecer a los transportistas una serie de servicios que les incentive y les motive para utilizar los mismos; y eso, en definitiva, no es otra cosa que un centro terminal de transportes de mercancías, que ejerce tres funciones específicas. Por un lado, funciones de transferencia de cargas; otras funciones de depósito; y otras funciones de prestación, es decir, propias de servicios auxiliares para el camionero, para el transportista.

¿Qué ventajas tiene para cada uno de los agentes afectados la implantación de este tipo de servicios? Siendo exhaustivo al respecto, las ventajas separadas por cada uno de los sectores las podemos concretar en las siguientes. Para las empresas transportistas, el aumento del número del ciclo de transportes para los vehículos interurbanos, entre ciudades, con centros, al disminuir importantemente los tiempos terminales de las cargas. Disminución de muchos recorridos inútiles en las grandes ciudades, de los grandes vehículos por el núcleo urbano, con la consiguiente disminución de costes, explotación y multas, además del ahorro del tiempo involucrado. Posibilidad de agruparse en una organización de ámbito nacional que se encargue de clasificar la contratación de cargas mediante una adecuada normativa. Disminución de los retornos en vacío al existir una mejor coordinación entre la oferta y la demanda. Mejor contacto entre las empresas y los empleados al disponerse de oficinas en los centros de transporte. Disponer de aparcamiento vigilado para los vehículos y las cargas, con la consiguiente economía de primas de seguro contra robos y desperfectos. Dismunición y mejor gestión de los gastos de desplazamiento de los conductores, de los vehículos, que cuentan todos los servicios necesarios concentrados en un centro. Agilización de todos los trámites burocráticos, mejorando evidentemente por ello la productividad del sector. Eso en cuanto a las empresas transportistas.

En cuanto a los mayoristas. Obtención de una mayor coordinación por contacto directo con las empresas de transporte tanto de largo recorrido con las que realizan el reparto y recogida a las grandes ciudades. Posibilidad de formar cooperativas con otras empresas similares para compartir canales y zonas de distribución y recogida de mercancías.

Para las agencias de transporte. Mejora de la calidad y detalle de la información de la demanda del tráfico de mercancías, así como detalle de distribución. Mejora del contacto con los clientes y el acceso al mercado por efecto de la concentración espacial. Posibilidad de disponer de equipos de carga y descarga compartidos o alquilados, mejorando rendimientos propios y ajenos. Posibilidad de alquilar almacenes según necesidades. Mejores condiciones de competencia por aumento de la transparencia del mercado. Eso en cuanto a las agencias de transportes.

En cuanto a los usuarios de transportes de mercancías. Aumento de la información de los posibles servicios. Mayor rapidez de contratación y realización de los servicios deseados. Posibilidad de elección para cada tipo de mercancías del transportista más adecuado. Mayor información sobre las tarifas y transparencia del mercado. Facilidad de almacenamiento de sus productos en el lugar en el que se va a comenzar el transporte, y les permite solventar las puntas de carga con alquiler a la medida. Mayor contacto con las agencias, distribuidores y transportistas, lo que supone una agilización evidente de la gestión. Y mayor flexibilidad en la programación del transporte de mercancías.

En cuanto los usuarios de almacenes. Posibilidad de tener en el mismo centro de transporte oficinas y almacenes de su propiedad o alquilados. Disminución o desaparición del problema de las puntas de almacenaje, al ser posible alquilar zonas de almacén público para evacuar las puntas. Disponer en el lugar de almacenaje de los elementos administrativos necesarios para efectuar su transporte interurbano de distribución y de recogida. Mayor rendimiento de los equipos de carga y descarga tanto propios como alquilados.

En cuanto a los Ayuntamientos. Evidentemente, disminución del tráfico de vehículos pesados en las calles de la ciudad, lo que implica mayor fluidez de tráfico; menor contaminación ambiental; menor deterioro de firme; menor nivel acústico. Realización de operaciones de carga y descarga con vehículos de menor tamaño, por tanto más versátiles y adecuados al entramado urbano, y salida de la ciudad de una parte de los almacenes hacia el centro del transporte con lo que implica realmente disminución del tráfico inducido que ello implica.

Para la propia Comunidad Autónoma. Ordenación del tráfico de vehículos pesados en el ámbito de la Comunidad. Ordenación del mercado de transportes de mercancías, mejorando la relación de oferta y demanda. Mayor transparencia del sector. Desarrollo de las competencias que tiene establecidas en el sector de los centros de información y distribución de cargas.

Y en cuanto a la población. Mejores condiciones de casco urbano. Disminución de la contaminación ambiental, aire y ruidos con la consiguiente mejora de la calidad de vida de las ciudades. Desplazamiento de recursos de inversión hacia otros sectores. Y aumento inducido de la posibilidad del sector de transportes hacia la sociedad.

En definitiva, he sido exhaustivo para que nos demos cuenta de que esto es algo que beneficia indudablemente a todos los sectores.

En base a ello, pues, se definieron los centros; lo que es una definición funcional de lo que es los centros de transportes de mercancías, que, como decía anteriormente, tenía que tener tres funciones concretas: transferencias de cargas, consolidación y depósito de mercancías y localización de actividades complementarias, fundamentalmente para el propio sector.

Se pueden distinguir varias subfunciones de estas funciones en materia de transferencia de cargas: transferencia de cargas en modo de carretera, transferencia de cargas intermodal, en función de regulación y depósito de mercancías, consolidación y fraccionamiento de cargas, almacenamiento de mercancías; en actividades complementarias, aparcamiento de vehículos, centros de información y contratación, centro de transporte internacional; en fin, multitud de subfunciones que se podían meter.

¿Y qué servicios mínimos a ofrecer tenía que tener un centro de este tipo, independientemente ya del aspecto de aparcamiento? Pues, seguridad de protección, hoteles, similares, restaurantes, cafeterías, estaciones de servicio, taller de reparaciones, zona de TV, servicio de mantenimiento, muelle de transferencias, locales y almacenes para transportistas y agentes de viaje, centro de contrataciones de carga, almacén de depósito de mercancías, aduanas de transporte internacional, centros de comunicaciones, correos, etcétera, entidades bancarias, centros de transferencia intermodal, etcétera, etcétera.

Y todo ello, debía estar gestionado por una asociación entre las partes interesadas, que sería, por un lado, la Administración, el Ayuntamiento, Comunidad Autónoma, Diputación, el Estado en caso de que entrara y el propio sector transportistas, agentes de transportes, servicios de hostelería, etcétera, etcétera.

Una vez definido el problema, el estudio contempla el análisis de las necesidades objetivas de nuestra Comunidad Autónoma, y, para ello, la consultora utilizó un análisis multicriterio donde ponía en juego todos las variables posibles que pueden afectar en la toma de decisión, para lo cual habría que definir previamente los criterios, cuantificarlos, establecer niveles de cuantificación de esos criterios, valorar cada uno de esos criterios, qué peso específico tenía que tener al respecto, y luego hacer una aplicación práctica de los valores; y, por tanto, de ahí se induce claramente la graduación de las diferentes alternativas.

En el primer apartado, ¿cuáles son los criterios que se han utilizado a la hora de definir el problema? En primer lugar, criterio de población; es un criterio que

evidentemente influye directamente a la hora de tomar la decisión. Los habitantes de una población generan y producen y consumen pues en proporción directa al número de habitantes, mercancías, y, por tanto, en esa misma proporción estarán relacionadas las necesidades de una determinada población. Otro aspecto que influía, otra variable que tiene influencia directa era el censo, el censo de camiones. En el primer apartado se hace un estudio amplio de la situación del censo de la población y la evolución de los últimos años; por tanto, una proyección al futuro de que los municipios importantes qué población tienen y pueden tener. En el segundo apartado, que sería un censo de camiones, no se hace otra cosa que reproducir la estadística de los camiones actuales en cada población, con una evolución pasada y futura de lo que se puede prever. Se contempla también como variable, que es —en mi opinión— importante, la actividad comercial e industrial que tienen las poblaciones; para ello se han utilizado diversos estudios, como pueden ser Banesto de este año, vamos del año setenta y seis, y diversas otras estadísticas para analizar cuál es la cuota de mercado, cuál es la actividad comercial e industrial que tiene una determinada zona. Se ha estudiado; otra variable que influye es el flujo de camiones, para lo cual no se ha hecho otra cosa que analizar la evolución de los tránsitos de la IMDP, Identidad de Medidas Diarias de Pesados en las afluencias de las grandes ciudades; un estudio, carretera por carretera, con todos los afluentes, de cuantos vehículos entran y salen en una ciudad y, por tanto, incluso se hizo un muestreo a nivel práctico de que los datos teóricos coincidían con la realidad en cuanto al aparcamiento de camiones en una ciudad. Los modelos teóricos, para la ciudad de Valladolid por ejemplo, tantos camiones que duermen una noche aquí, pues el ayuntamiento los puso a nuestra disposición, de la policía municipal; se hizo el punteo de camión por camión y había una diferencia, aunque parece increíble, de sólo tres del modelo teórico al práctico.

Luego también, otro apartado de actividades especiales que no recogían criterios contemplados anteriormente, y otro también de ordenación territorial.

En cuanto, una vez definidos esos criterios (yo creo que por mucho que le demos vuelta no aparece ningún criterio nuevo), población, censo de camiones, actividad económica de la zona, flujo de camiones que acceden a una ciudad, a ciudad especial donde se puedan meter cosas de menor importancia que no están contempladas en los criterios anteriores, y luego también una política de ordenación territorial en cuanto a lo que afectaría la ubicación de... la política de ordenación del territorio de la propia Comunidad Autónoma.

Después de definidos los criterios había que evaluarlos, ¿qué peso tiene en una escala de valores el tema?, pues, al final, la consultora, yo creo que buen criterio, utilizó los criterios de censo de población, del censo de camiones, la puestá de mercado, del flujo de

camiones con distintas graduaciones. En el censo de población no se valoró como el más importante; no tiene porqué ir; quizá no sea la valoración que más pueda pesar en este tema y se le dio el coeficiente de cero a uno, el cero coma quince por cien, el cero coma quince. El tema del censo de camiones, el cero coma veinticinco; en el tema de la cuota del mercado, actividad comercial e industrial de la zona, el cero treinta; y en el tema de flujo de camiones, que eso influye muy claramente en las carreteras que dan acceso al núcleo de población, también el cero coma treinta. En base a esos valores variables que influyen la toma de decisión y una aplicación práctica, evidentemente, en todos los estudios, pues se analiza población por población en todas esas variables, población que se analiza todo ello, se aplican esos coeficientes de influencia de las distintas variables y da una aplicación práctica que implica un ordenamiento por tanto prioritario de actuaciones, para lo cual salen las siguientes poblaciones, donde hay que actuar: En la provincia de Avila, la capital, Avila. En la provincia de Burgos, Burgos, Miranda de Ebro y Aranda de Duero. En la provincia de León, León, Ponferrada, Astorga y La Bañeza. En la provincia de Palencia, Palencia y Venta de Baños. En la provincia de Salamanca, Salamanca, Béjar y Ciudad Rodrigo. En la provincia de Segovia, Segovia la capital. En la provincia de Soria, Soria. En la provincia de Valladolid, Valladolid, Tordesillas y Medina del Campo. Y en la provincia de Zamora, Zamora y Benavente.

Y el propio plan contempla distintos niveles de actuación, en función de esa graduación o aplicación matemática de las variables que influyen la toma de decisión, conforme a los índices de ponderación a los que hacía referencia. Y estas graduaciones de actuación no son excluyentes, sino que la superior contempla la inferior: por tanto, se van complementando y, por tanto —y eso es un tema que estamos intentando dejar clara nuestras actuaciones ante la opinión pública—, no son excluyentes, de forma tal que en una determinada ciudad se puede llegar a un nivel equis y a medida que las necesidades lo vayan cubriendo o disposiciones económicas o disponibilidades económicas o deseos del propio sector, se puede ir ampliando el nivel.

Estos niveles que contempla el estudio son, uno, el más bajo, que es el nivel «c», se compone de un simple aparcamiento de camiones, con controles, cerramientos, controles de acceso, sistema de vigilancia. Y el propio estudio aconseja que se ubique pues en algún hotel, en las cercanías de algún hotel u hostel que le sirva de complemento a ésta, para cumplir esas funciones de servicios que contemplábamos al principio de mi exposición.

El segundo nivel, que se denomina nivel «b», que se propone en núcleos con mayor número de habitantes y por tanto con mayor actividad económica, se propone además de esas funciones de aparcamiento y de vigilancia, aparcamiento y vigilancia, cerramiento y control de accesos, se recomienda la instalación de

una estación de servicio, de combustibles, engrase y lavados y un taller de reparación con un accesorio de tienda de repuestos.

Y el tercer nivel, que es el nivel superior, contempla la ubicación de un centro terminal de mercancías con zona para almacenes, edificio de oficinas y servicios, hotel, restaurante y funciones complementarias, tanto desde mi punto de vista atención al transportista, como desde el punto de vista de atención al usuario.

Y luego existe un nivel más bajo todavía que los anteriores, que es un nivel «d», que no implica más que una política de reordenación municipal, aprovechando pues determinadas infraestructuras que pueden tener los municipios, como son polígonos industriales que no están absolutamente cubiertos, al objeto de poder ubicar ahí los camiones, que no molesten la actividad ciudadana normal.

De resultas de estos niveles pues se proponen una serie de actuaciones; pero serie de actuaciones —que sí que me gustaría dejar claro— donde la Administración juega un papel no diría que secundario, pero en cualquier caso subsidiario. No podemos olvidar que nos estamos moviendo en un mercado en el que se intenta proyectar hacia el mercado libre, que, en definitiva, cuando veíamos las funciones que se podían cumplir de transparencia, de mejora en la rentabilidad de la explotación de las empresas, por problemas de no retorno en vacío, de mejor reparto tal, de que el usuario tiene un punto físico donde puede contratar sus servicios; en definitiva, nos estamos moviendo ante parámetros de mercado, parámetros de mercado. Es evidente que la Administración no va a aportar económicamente como si fuera un bien de interés social, cual sí que lo sería, por ejemplo, una estación terminal de viajeros; hay un interés social clarísimo: las estaciones de viajeros no se hacen pensando en el transportista fundamentalmente, al contrario, se hacen fundamentalmente pensando en el usuario, usuario del transporte público, y que indirectamente se beneficie el transportista no es el objeto principal de la inversión pública; en este caso no. En este caso no existe público como tal, sino que existe una facilidad que se da el propio sector así mismo para mejorar sus cuentas de explotación; indirectamente existe un beneficio colectivo para la Comunidad Autónoma, decíamos; mejora de la ordenación de territorio; independientemente de que puede haber varias transparencias del sector, etcétera, etcétera; para los ayuntamientos existe un beneficio directo en cuanto a que subsana todos los problemas de tráfico urbano etcétera, etcétera; pero quien fundamentalmente sale beneficiario es el propio sector privado de transportistas.

Con lo cual de resultas del mismo y en base a todos estos criterios, a la aplicación de las ponderaciones a que hacía referencia, pues salen diversos niveles de actuación, que no están graduados en el tiempo, que al final van a depender de su actuación o del apoyo que se haga desde la Administración, precisamente

del interés en que los transportistas y los propios ayuntamientos manifiesten, de cara evidentemente a los presupuestos del año mil novecientos ochenta y ocho. Y de cara estos niveles, de cara a esta graduación, el estudio contempla los siguientes niveles:

Para el nivel «a», la construcción de un centro de transportes de mercancías en las proximidades de la ciudad de Valladolid, siempre y cuando el sector lo demande; por tanto, se genere una actividad allí, que permita la ubicación de un hotel no con dinero público, sino la propia actividad hostelera, generalmente porque tiene ahí una clientela potencial; siempre y cuando el propio Ayuntamiento ceda los terrenos porque se beneficia de la no irrupción de los camiones en las ciudades; siempre y cuando los transportistas inviertan dinero para hacer sus almacenes y hacer sus oficinas de contratación. Y ¿qué papel juega ahí la Administración? Evidentemente, subsidiario; pero el dinero no va a ser un dinero público exclusivamente, que es un tema que me gustaría dejar enormemente claro.

Para el nivel «b» sería la construcción de un aparcamiento con instalaciones anejas de servicios, estación de servicios —porque evidentemente no lo va a poner la Comunidad Autónoma, lo pone el privado—, taller de reparaciones, y tal, en las cercanías de las poblaciones de Burgos, Salamanca y León; inclusive, dada la circunstancia específica de la ciudad de Burgos que en estos momentos tiene un reciente aduanero TIR, se propone que pudiera acceder a nivel «a», siempre y cuando el sector lo demandase y por tanto hubiera actividad privada que generase inversiones, de hotel, generase inversiones de almacenes, de oficinas de contratación, etcétera, etcétera. Y por tanto el nivel «b» sería para la zona de Burgos, Salamanca y León. Que no quiere decir que no pudieran llegar al nivel superior, al nivel «a», siempre y cuando hubiera esa demanda. No estamos, aquí no va a ser el papá Estado el que va a hacer esta... evidentemente el papá Estado va a coadyuvar a colaborar, pero evidentemente la iniciativa tiene que nacer del propio sector y tiene que haber una colaboración clara por parte de los ayuntamientos.

Luego en el nivel «c» no implica inversión prácticamente, en cuanto que sería la ubicación de aparcamientos, disuasorios próximos a las ciudades de Palencia, Ponferrada, Miranda de Ebro, Zamora, Aranda de Duero, Tordesillas y Guardo; con lo cual sería en su caso el coste de los solares, en su caso de los terrenos, con el vallado y vigilancia, etcétera, etcétera del mismo. Incluso se contempla ya que había que adecuar algunos terrenos ya existentes, por ejemplo en la ciudad de Guardo, perdón en la ciudad de Palencia, en la ciudad de Ponferrada; por lo tanto, no sería más que adecuar eso. Las inversiones ahí serían escasas, serían escasas.

Y luego ya el nivel «d», obviamente, si se recuerda, era reordenar la política municipal al respecto. Implicaría pues un, no implicaría inversión, o en su caso escasa, porque implicaría un nuevo planteamiento de

la política de tráfico o la política de aparcamientos de los municipios.

En base a ello y en base a que las necesidades que aparecen en estudio y dado que aquí ya ha habido una demanda importante del ayuntamiento de Valladolid, de la Cámara de Comercio, del sector de transportistas, incluso de entidades financieras (porque al final un centro de este tipo no puede dar pérdidas, no tiene un interés social marcado como para que dé pérdidas; eso es una condición sine qua non al respecto); ha habido ya una iniciativa privada que quiere invertir dinero, pero evidentemente buscando el negocio, y una iniciativa pública en cuanto fundamentalmente al Ayuntamiento de la ciudad de Valladolid que dispone de terrenos al respecto. Y suponiendo que el nivel «a» se ubique, en una primera fase, en la ciudad de Valladolid que no obsta para que se pueda ubicar en la de Burgos y León también y Salamanca inclusive, tal y como prevé, siempre y cuando haya actividad, haya gente que quiera meter dinero, haya gente que quiera meter dinero. La cuantificación de esta programación, en pesetas del año ochenta y seis, sería de mil setecientos sesenta y seis millones de pesetas.

¿Qué es lo que vamos a hacer para el próximo ejercicio económico y por tanto a prever en éste...? En primer lugar, y de hecho ya se han venido produciendo, mantener reuniones con los Ayuntamientos para informarles del tema y que por tanto vayan previendo posibles terrenos, que obviamente la lógica dice que tiene que aportar el propio Ayuntamiento, en los sitios donde sus planes de ordenación urbana lo permitan, para ir iniciando el proceso; proceso que, como decía anteriormente, dado que el nivel «c» está contenido en el nivel «b» y éste a su vez en el nivel «a», pues incluso el nivel «a», en una primera fase y a lo mejor durante años, pues no es más que el nivel «b». Porque la ubicación de un hotel pues tiene que haber alguna iniciativa privada que lo haga; la ubicación de una ITV tiene que haber una generación de tráfico importante que justifique una inversión pública, ya sea directo o mediante concesión administrativa para esa ITV; o puede ocurrir que un determinado colectivo de transportistas, con el apoyo de su Ayuntamiento, pues decidan directamente porque así lo fuere, en el caso concreto de las ciudades de Burgos y las ciudades de León, de que quieren llegar al grado máximo. Si hay dinero, si hay iniciativa privada que cree que ahí puede haber un negocio, nosotros colaboraremos en la medida de nuestras posibilidades económicas.

Entonces, concluyendo en el aspecto éste, existe el plan en cuanto que está cuantificado en mil setecientos sesenta y seis millones de pesetas de mil novecientos ochenta y seis; se ha hecho un análisis exhaustivo de toda la problemática que incide sobre este sector, que nos coloca, si logramos convencer a los Ayuntamientos, en una situación yo diría que comparativamente buena con el resto del Estado Español a este respecto. Y que reitero que no hay que ser excluyentes en las opciones, no hay que ser excluyentes de forma

tal que en la ciudad de Valladolid hay que iniciar, pasando el nivel «c» «b» al «a»; porque, en definitiva, es terrenos, cerramiento. Nivel «b» estaciones accesorias o de servicio para tal... Nivel «a» implica ya un dimensionamiento importante, fundamentalmente en la iniciativa privada. Todo se va graduando, y, quién sabe, si la actividad económica de la Comunidad Autónoma fuera muy importante a lo largo de los años —que ojalá fuera así—, pues a lo mejor esta Comunidad Autónoma generase por se terminales de transportes propias, donde la participación del Estado, o en este caso de la Comunidad Autónoma, de los Ayuntamientos, fuera residual en cuanto al beneficio que para la Comunidad supone o para la política urbanística y de tráfico supone. Pero no pensemos, y yo creo que hay que quitárselo de la cabeza, que estos mil setecientos sesenta y seis millones de pesetas son dineros públicos; son una estimación de lo que entre el dinero público para la situación de terrenos, actividades complementarias que tienen que poner Ayuntamientos y Comunidad Autónoma y en su caso —ojalá pudiéramos integrar a la Administración Central por el interés del transporte internacional que pueda haber— el Estado, no es tan importante como la actividad económica que tienen que generar los propios transportistas quienes ubican los almacenes que tienen en grandes polígonos industriales, que lo llevan allí porque allí ya tienen un centro de contratación; las agencias de transporte, que tienen sus oficinas distribuidas a lo largo y ancho de las ciudades, la ubican allí porque allí es donde va a ir la gente a contratar los transportistas y los propios usuarios que quieran hacer estas contrataciones. Al final es la propia actividad comercial, la propia actividad del sector la que va a ir generando esas inversiones. Y cuando una localización de este tipo, de Valladolid, de Burgos o de León, genere una ciudad importante, y donde al final están durmiendo ahí todas las noches centenares de camiones, seguro que va a haber algún empresario avisado que va a montar un hotel, un bar, una cafetería, etcétera. Yo creo que en ese sentido nos tenemos que planificar el tema como planificación que desde la Comunidad Autónoma se hace para el propio sector; que la Comunidad Autónoma y los Ayuntamientos van a contribuir al mismo; pero no pensemos que se van a hacer instalaciones propias de un sector absolutamente liberalizado, que queden ahí absolutamente mortecinas por falta de actividad.

Y en ese sentido nos estamos dirigiendo al sector de transporte; concretamente yo creo que mañana día treinta les vamos a explicar a los transportistas de León, para que, si ellos generan la actividad, ellos mismos, los agentes de transporte, el Ayuntamiento, cualquier otra actividad, para lograr una terminal de transportes de las gordas, pues habrá dinero de la Comunidad. Lo que no va hacer la Comunidad, ni que creo que debe hacer con dinero público, es hacer unas instalaciones de uso privado y que no pudiera estar equilibrada su explotación. Concretamente en el tema de la terminal de mercancías diseñada para la

ciudad de Valladolid, en el anteproyecto, hay una parte fundamental que es la última, que son las tablas de rentabilidad económica que, al final, dan resultados (yo en mi opinión, para mí una inversión de este tipo enormemente positivas), que van a hacer en mi opinión, que el propio sector se interese por esas inversiones, que van a hacer que en definitiva la iniciativa privada vea ahí una buena actividad, y que predispone a que los poderes públicos metan dinero: el Ayuntamiento con los terrenos y la Comunidad Autónoma en las instalaciones que sean propias para la transparencia del sector o para prestación de servicios, tanto al usuario como a los transportistas.

En definitiva, yo creo que con ello doy una visión lo más amplia posible de cómo se ha elaborado este plan que, en definitiva, ha partido del conocimiento de la realidad de la Comunidad Autónoma, de las experiencias europeas. Y con criterios netamente de mercado, que entendemos que se tiene que liberalizar progresivamente, podamos en su día tener en una primera fase yo creo que resueltos problemas de tráfico, de tránsitos por nuestra Comunidad Autónoma; problemas urbanísticos municipales resueltos que en muchas ciudades, prácticamente en todas las que he enumerado son graves, y, paulatinamente, demos un mayor apoyo y prestación de servicio al propio sector de transporte por beneficio suyo y por seguridad vial, y demos también unas condiciones que permitan una mayor transparencia del sector por los propios transportistas y por el propio usuario. Gracias, Presidente.

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

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Sí, señor Presidente, gracias. Gracias, señor Consejero, por la amplia exposición. Creo que merecía la pena detenerse un poquito sin tantas prisas como hemos tenido en reuniones anteriores de la Comisión. Yo creo que ésta me da la impresión que es la última reunión que vamos a tener en esta Legislatura y, entonces, está bien que un tema como éste que está, que es un tema puntero yo creo, pues que le hayamos dedicado un ratito.

De todas las maneras, brevisísimamente, es indudable que las estaciones terminales de mercancías tienen muchísimas ventajas, y tendrán muchísimas ventajas para muchas personas; o sea, muchas ventajas en el número y luego para mucha gente; por lo tanto, es una iniciativa, digamos, o una programación o una acción de gran rentabilidad económica y social; aunque, efectivamente, aquí en este momento tenemos que considerar que todo el volumen de trabajo y de inversión pues no está directamente enfocado hacia lo social, como bien dijo el Consejero.

Supuesto esto, entonces, a mí se me ocurre que las dificultades van a venir, después de haber aceptado todos que es un plan interesante, que tiene ventajas para todo, después de haberlo admitido, habrá que

reconocer que llevarlo a la práctica va a ser bastante complejo y va requerir pues muchísimo esfuerzo también de mucha gente y de muchas instituciones. Los problemas vendrán del aspecto financiero, porque basta pensar que una sola estación terminal va a suponer una inversión superior a mil setecientos millones, y pensar también que la Consejería antigua de Transportes, antes de ser incluida en Fomento, tenía de presupuesto global para un año mil ochocientos millones; o sea, simplemente haciendo esa comparación se ve que desde luego el problema financiero va a ser extraordinario, y entonces es evidente que en ninguna institución ni autonómica ni siquiera el Estado va a acometer un plan de éstos por su cuenta. Ya damos por supuesto que así tiene que ser una operación compleja de aunar esfuerzos económicos y de todo; entonces, de ahí viene la complejidad. Indudablemente, al intervenir elementos o instituciones tan diversas como son la propia Comunidad, los Ayuntamientos, los transportistas, el resto de afectados por las terminales, la hostelería, y el propio Estado, entonces interviniendo tantos elementos, va a ser muy difícil; pero, a la vez, yo creo que es necesario sacar adelante el trabajo, para lo cual se me ocurre simplemente sugerir que tal vez la Junta de Castilla y León —la que sea, pero la Junta— tenga que convertirse en el director del programa; va a tener que tomar un protagonismo grande, sin querer decir que lo vaya a tener que hacer ella, pero que indudablemente si se limita a exponer el programa y a dejar que generen por su propia iniciativa los distintos estamentos su acción, pues a lo mejor esto se nos pasan los años y a lo mejor incluso vemos que desaparece esto, este programa, y que las estaciones no se hacen, y sería lamentable para todos. Entonces, mi sugerencia es que la Junta desde este momento se considere un poco responsabilizada de llevar la iniciativa, la dirección, y de ser la que tiene la paciencia de hacer el encaje de bolillos de aunar tantos intereses tan heterogéneos.

Bueno, entonces esto por una parte; y, por otra parte, el señor Consejero ha hecho referencia varias veces, y esto es cierto, es cierto que al haberse sabido que Valladolid iba a tener una estación de tipo «a», inmediatamente han salido León y Burgos, no sé si Salamanca, pero vamos, León y Burgos me consta, a decir: «¿Y por qué nosotros no?». En León incluso pues se me ha dicho y probablemente sean estimaciones de tipo subjetivo, ¿eh?, pero ya se me ha dicho por sectores muy directamente implicados que incluso creen que León tendría en esos factores, sumaría cuantificados en el barómetro más que los de Valladolid. Bien, entonces, como ya ha dejado abierta la puerta para que puedan pasar de una escala a otra, pues también eso lo veo bien, lo doy por bueno.

Y por último, yo creo que sería muy práctico (yo no sé si esto es posible y en fin) como última petición ¿verdad?, pedirle al Consejero que alguien de su departamento, su departamento, elaborara un extracto de ese estudio y nos hiciera una fotocopia legible y

nos la pusiera a disposición de los miembros de esta Comisión. Con esto creo que vale. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Señor consejero. Puesto que la representante del Grupo Socialista renuncia al uso de la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Pues casi se me ha ido la idea. Bueno, no sé si es por ser ya la última intervención de esta Comisión. Ya la he recuperado.

La valoración de los mil setecientos ochenta y seis millones de pesetas no es una valoración de una terminal ¿eh?; el cómputo global de las necesidades de la Comunidad Autónoma, el cómputo global, con lo cual yo creo que en una proyección de tres años, teniendo en cuenta que una parte sustancial de las inversiones vienen vía municipal y vienen vía del propio sector, yo creo que este año se puede dejar cerrado el tema en esta Comunidad Autónoma ¿eh? Y dijo en tres años y quizá no me equivoque, con lo cual ochenta y ocho, ochenta y nueve, noventa, en el año mil novecientos noventa estimo que puede estar cerrado el programa éste.

Y yo creo que le tengo que dar la razón, como no podía ser menos, en el tema de la complejidad del tema. Mire usted, en la Administración Central, en el año mil novecientos setenta y nueve, si la memoria no me falla, se elaboró un plan similar para todo el Estado. Fracasó. Y ¿por qué fracasó?, pues porque hay que coordinar a mucha gente, y la única forma de coordinar es lo que se está empezando a hacer en Valladolid —y que lo pueden hacer en cualquier otro sitio—: el intentar constituir una sociedad mixta para la redacción, construcción y gestión de terminal de mercancías. Una sociedad mixta en la que ¿quiénes están metidos en Valladolid?, Ayuntamiento, me parece que la Diputación, la Cámara de Comercio, la Caja de Ahorros de... una de las Cajas de Ahorros de Valladolid, o las dos Cajas de Ahorros de Valladolid, la Asociación de Transportistas, la Asociación de Agentes de Transporte, la Junta de Castilla y León; en fin, un elenco de instituciones y sociedades que van a posibilitar la creación de una sociedad anónima, con un capital determinado equis, que permitirá las inversiones esas.

¿En qué medida va a participar cada uno? Es un problema de negociación, que parte le afecta al Estado, que parte le afecta al sector, que parte le afecta al Municipio. ¿Qué rentabilidad se va a obtener de las inversiones?, etcétera, etcétera. En definitiva una labor enormemente compleja, con lo cual la misma labor y el propio interés, porque no olvide usted que aceptando que al final lo que hacía referencia anteriormente de las luchas todavía localistas que hay en esta Comunidad Autónoma, y que tampoco podemos olvidar que estamos en una fase preelectoral y por tanto todas las movidas son razonables, lo que tiene

que hacer la propia iniciativa del sector. Soy consciente del problema de León; lo que pasa que los parámetros —y evidentemente no hay ninguna valoración política—, los parámetros no son los mismo que los de Valladolid y Burgos (pongo a Valladolid y Burgos en el primer escalón en ese sentido); la afluencia de camiones que tiene la ciudad de León, el movimiento económico, industrial y comercial que tiene la ciudad de Valladolid y Burgos con respecto a León, la población, en fin, todas las variables que se habían contemplado anteriormente no dan tanto, respectando la opinión que puedan tener los demás. Al final mi opinión no es más que la constatación de la utilización de esos parámetros con estadísticas oficiales, tanto de carreteras como de censo de población como de los boletines del INE o del Banco de Bilbao o de Banesto que definen el problema; ahí no hay valoración política posible. Distinto es que una valoración política puede llevar razones políticas o de ordenación del territorio, aconsejarse en determinadas cuestiones que no se han dicho.

Con lo cual, concluyo, creo que es factible; las cifras que aparecen son prudentes; que se puede y se deben ir graduando las inversiones públicas y privadas para no hacer inversiones que luego no sean productivas. Y debemos empezar por el nivel más elemental que en este momento necesitan todas las ciudades, empezando por Valladolid, por Burgos y por León, que es un sitio donde tener los camiones vigilados, aparcados, que no interrumpen... montando, que la iniciativa privada monte ya servicios de atención al transportista, administraciones de gasolineras, etcétera, etcétera... Y luego ya una fase en que se necesita mucho dinero, en que tiene que utilizarse con criterios netamente de rentabilidad económica, amén de la propia rentabilidad social que tiene el tema.

Si seguimos en esa línea, si logramos crear una gestora o sociedad mixta de capital público, por tanto, y privado, en Valladolid, León y Burgos, veremos en un plazo razonable de tiempo cómo estas instalaciones están hechas. Que hay ciudades que no dan de sí; unas ciudades, como pueden ser la propia ciudad de Avila donde necesitan un sitio donde meter los camiones, no necesitan más porque no hay actividad económica que lo justifique; donde en Avila no sé si hay algún agente de transporte importante —probablemente no—, en definitiva lo que necesitan pues son sitios donde guardar camiones y un cacho de almacén, a lo mejor aprovechando los polígonos industriales en estos momentos.

Y yo creo que es un plan prudente; que esperamos poder enganchar a la Administración Central en el proyecto en función de la importancia en transporte internacional que pueden tener las ciudades de Valladolid y Burgos; y que si las cosas van bien, nosotros en la elaboración de presupuestos de este año —que no dudo que seguiremos ejecutando los próximos cuatro años, aunque ustedes sí que lo van a dudar— pues veremos cómo pondremos ya una cantidad de dinero

para ir poniendo en marcha el plan, dado que las inversiones, las terminales de viajeros para el próximo año van a ser prácticamente ya la mitad que este año. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias señor Consejero. Yo no voy a hacer ninguna intervención, puesto que por otros sitios han tenido la amabilidad de acelerar esta sesión renunciando a sus intervenciones; lo que sí quiero decirle es que de la misma manera que el señor Marcos Oteruelo transmitía aquí las inquietudes de sus conciudadanos, ese mismo sentimiento se advierte en Burgos, sobre todo teniendo en cuenta que algo muy parecido ya existe, con una infraestructura muy importante en la situación aduanera; entre otras cosas tiene uno de los mejores hoteles de la ciudad y uno de los mejores restaurantes de la ciudad, amén de aparcamientos, talleres de reparación, etcétera, etcétera. Y que, hombre, no voy a hablar de agravio comparativo respecto a Valladolid; pero no vemos desde Burgos esa diferencia que pueda existir, para calificar una ciudad dentro de una categoría y otra dentro de la otra. Nada más. Muchas gracias.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (SEÑOR LORENZO MARTIN): Señor Presidente, reitero el tema, y además se les ha explicado, hace veinte días me parece, que organizamos unas jornadas allí con transportistas en Burgos, de que no es óbice —aparte de que el propio estudio lo recoge—, es decir, de pasar del

nivel «b» al nivel «a», siempre y cuando haya demanda al respecto, haya iniciativa que haga inversiones; máxime cuando se pueden utilizar ya instalaciones importantes como son la aduana TIR, que de algún modo está infrautilizada; por tanto, se puede complementar perfectamente el tema, y nosotros en ese sentido apoyaremos cualquier iniciativa al respecto.

Y yo creo que el sector, en la reunión que tuvimos hace quince o veinte días allí en Burgos, lo logró entender, y estoy convencido que mañana con los transportistas de León lo sabrán entender también, porque en ese sentido estamos volcados a la planificación y a la sensatez en las inversiones públicas.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias. Siendo ésta la última sesión de la Comisión de Transportes de esta Legislatura, yo, como Presidente de la misma, quiero agradecer a todos ustedes su continua colaboración y esfuerzo para sacar adelante los temas que han sido suscitados por los propios Procuradores o traídos por la Administración.

Además de eso, las Comisiones son un lugar de encuentro, donde gentes que no se conocían terminan conociéndose y terminan siendo amigos, a pesar de los posicionamientos políticos que cada uno tenga. Y quiero despedirnos así de esta Comisión, aunque en el Pleno de mañana nos volvamos a ver todos nosotros. Buenos días. Se levanta la sesión.

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