



# CORTES DE CASTILLA Y LEON

## DIARIO DE SESIONES

Año 1990

II LEGISLATURA

Núm.: 288

### COMISION DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES

**PRESIDENTE: Don Angel Martín Vizcaíno**

Sesión celebrada el día 13 de Diciembre de 1990, en Fuensaldaña

#### ORDEN DEL DIA:

1. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre:
  - Situaciones y perspectivas del Convenio sobre vuelos de tercer nivel.
  - Informe sobre la orden de la Consejería de Fomento de 7 de Noviembre de 1990 por la que se regula el uso de plazas e instalaciones de la Residencia "La Casona del Pinar".
  - Ejecución del concepto presupuestario "Subvención Renovación Flota Sector Público de Transporte" durante 1990.

#### SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inició la sesión a las diecisiete horas veinte minutos.	6452	Intervención del Sr. Monforte Carrasco, Consejero de Fomento, para informar a la Comisión.	6452
El Presidente, Sr. Martín Vizcaíno, abre la sesión.	6452	El Presidente, Sr. Martín Vizcaíno, suspende la sesión.	6455
El Secretario, Sr. Martín González, da lectura al Orden del Día.	6452		

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se suspende la sesión a las diecisiete horas cuarenta minutos, y se reanuda a las dieciocho horas.	6455	Intervención del Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	6466
El Presidente, Sr. Martín Vizcaíno, reanuda la sesión, y abre un turno de preguntas para los Sres. Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	6455	Intervención del Sr. Monforte Carrasco, Consejero de Fomento.	6466
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. García García-Ochoa (Grupo de CDS).	6455	El Presidente, Sr. Martín Vizcaíno, abre un turno de preguntas para los Sres. Procuradores miembros de la Comisión.	6466
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	6455	En turno de preguntas, interviene el Sr. Martín Vizcaíno (Grupo Socialista).	6466
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Marcos Oteruelo (Grupo Popular).	6458	Contestación del Sr. Monforte Carrasco, Consejero de Fomento.	6467
Intervención del Sr. Monforte Carrasco, Consejero de Fomento, para responder a las cuestiones planteadas.	6460	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Martín Vizcaíno (Grupo Socialista).	6467
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	6463	En turno de dúplica, interviene el Sr. Monforte Carrasco, Consejero de fomento.	6467
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Marcos Oteruelo (Grupo Popular).	6464	El Presidente, Sr. Martín Vizcaíno, levanta la sesión.	6467
En turno de dúplica, interviene el Sr. Monforte Carrasco, Consejero de Fomento.	6465	Se levantó la sesión a las diecinueve horas veinticinco minutos.	6467

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

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO):** Buenas tardes. Se abre la sesión. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, comparece hoy el Excelentísimo señor Consejero de Fomento. Para dar lectura al Orden del Día, tiene la palabra el Secretario de la Comisión, don Godofredo Martín.

**EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MARTIN GONZALEZ):** Muchas gracias, señor Presidente. "Comparecencia del Excelentísimo señor Consejero de Fomento, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre:

Primero, situaciones y perspectivas del convenio sobre vuelos de tercer nivel.

Segundo, informe sobre la Orden de la Consejería de Fomento de siete de noviembre de mil novecientos noventa por la que se regula el uso de plazas e instalaciones de la Residencia "La Casona del Pinar".

Tercero, ejecución del concepto presupuestario subvención renovación flota sector público de transporte durante mil novecientos noventa".

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO):** Muchas gracias, señor Secretario. Para informar a la Comisión sobre los temas apuntados en el Orden del Día, tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero de Fomento.

**EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MONFORTE CARRASCO):** Gracias, señor Presidente. Señoras y señores Procuradores. De nuevo nos reúne ante esta Comisión la celebración de una comparecencia, formulada a iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, en la que informaré a Sus Señorías en relación a varios aspectos de la política de la Consejería de Fomento en materia de transportes y turismo.

La presente comparecencia tiene por objeto, siguiendo el dictado del Orden del Día propuesto, informar a Sus Señorías con respecto a tres cuestiones, como son la situación y perspectivas del convenio sobre vuelos de tercer nivel, la regulación del uso de plazas e instalaciones de nuestra Residencia "La Casona del Pinar", así como, y finalmente, la ejecución presupuestaria de la línea de ayuda o subvención de renovación de flota del sector público de transportes.

Así pues, abordaré en primer término el informe a Sus Señorías en relación a la situación y perspectivas del convenio sobre vuelos de tercer nivel.

Como bien conocen Sus Señorías, la prestación de vuelos de tercer nivel, desarrollado en nuestra Comunidad Autónoma desde el aeropuerto vallisoletano de Villanubla, tiene su origen en el convenio suscrito entre distintas instituciones, en concreto el Ayuntamiento de Valladolid, la Diputación Provincial de Valladolid, la Cámara Oficial de Comercio e Industria de esta localidad y la propia Junta de Castilla y León, a través de la

Consejería de Fomento, con la empresa Can Africa Transportes Aéreos, Sociedad Anónima, que en el tráfico comercial se conoce como Air Sur. Este convenio, suscrito con el objeto de promocionar el transporte aéreo entre la ciudad de Valladolid y diversos puntos del territorio nacional, ha tenido como finalidad primordial iniciar una nueva modalidad de transportes, como es el de vuelos de tercer nivel, que permita una mejor y más rápida comunicación de nuestra Comunidad Autónoma con el resto del país. Como es conocido, este convenio programó inicialmente viajes desde el aeropuerto de Villanubla en Valladolid con Madrid, Sevilla, Málaga, Barcelona y Bilbao, de tal modo que las instituciones públicas intervinientes vinieran a garantizar un coeficiente mínimo de ocupación de veintisiete pasajeros, y así aquéllas se harían cargo del posible déficit de explotación de estas líneas, correspondiendo el 50% a la Junta de Castilla y León, un 15% al Ayuntamiento de Valladolid, la Diputación y la propia compañía, y finalmente un 5% correspondería a la Cámara de Comercio.

Como es público, el desarrollo de estos vuelos a lo largo de los primeros tres meses de gestión ha dado lugar a un importante déficit de explotación, al que más adelante me referiré, y al que, desde luego, no puede ser ajena la circunstancia de no haber podido desarrollar estos vuelos en el caso de la línea Valladolid-Barcelona, a consecuencia de no haber obtenido la correspondiente autorización por parte de la Dirección General de la Aviación Civil, dándose la circunstancia de haberse mejorado notablemente las condiciones de horario y frecuencia con que en la actualidad la empresa Aviaco presta servicio en esta línea.

En efecto, a primeros del pasado mes de julio, acompañado por el Alcalde de Valladolid, el Director General de Transportes y un representante de la Cámara de Comercio, mantuve una reunión con el Director General de Aviación Civil para exponerle nuestra necesidad de obtener autorización para desarrollar los vuelos Valladolid-Barcelona. Ante nuestra propuesta, el Director General nos denegó esa autorización, remitiéndonos a la empresa Aviaco para tratar el problema. Como consecuencia de esto, el pasado dieciocho de julio, representantes de la Comisión de seguimiento mantuvimos una reunión con el Director de Aviaco, que nos manifestó su no disposición a participar en el convenio de vuelos, y tan sólo nos indicó la posibilidad de cambiar las frecuencias en el último trimestre del presente año. Así pues, por parte de los representantes de la Administración Central entiendo que no ha habido receptividad alguna a nuestra propuesta. Sin embargo, de nuestra iniciativa ha surgido un cambio en la frecuencia y horarios de vuelo de la línea Valladolid-Barcelona. De este modo, de los horarios de vuelo anteriormente existentes, que obligaban a pernoctar dos noches en Barcelona, puesto que el avión de ida salía de Valladolid a las tres de la tarde y volvía a las diez de la mañana desde Barcelona, hemos pasado a tener una frecuencia diaria de viajes que salen de Valladolid a las seis de la

tarde y vuelven a Barcelona... y vuelven de Barcelona, perdón, a las cuatro de la tarde del día siguiente (esto en cuanto a Aviaco se refiere) y que es mucho más interesante para los ciudadanos de Castilla y León.

Con este inconveniente inicial, el desarrollo de los vuelos sometidos al convenio durante el primer trimestre de actuación, es decir, durante, fundamentalmente, los meses de agosto, septiembre y octubre, ha dado lugar a un déficit de 59.679.099 pesetas, que, de acuerdo con la cláusula séptima del convenio, a la que antes me refería, ha dado lugar igualmente a una distribución de pérdidas que atribuyen a la Junta de Castilla y León un montante global de 29.839.000 pesetas, a los que se añaden cerca de 9.000.000 de pesetas para el Ayuntamiento de Valladolid, la Diputación y la empresa, y un montante de 3.000.000 a cargo de la Cámara de Comercio. La evidente gravedad de la situación hizo necesario replantear la cuestión, y con este objeto se celebró el pasado veintiuno de noviembre una reunión de la Comisión de seguimiento, prevista en el propio convenio, para hacer frente a esta situación: examinar la dimensión del problema e intentar formular sus soluciones. Reunión esta a la que precedieron otras, celebradas en los días veintitrés y veintinueve de octubre, cuyo objeto fue examinar los primeros datos de que disponíamos en relación al déficit de los primeros meses.

En cualquier caso, en la reunión del pasado veintiuno de noviembre, una vez examinada la cuestión y tras la intervención de las distintas partes implicadas, se acordó iniciar, a partir del pasado tres de diciembre, un nuevo programa de vuelos, en el que se incluyen vuelos de Valladolid-Sevilla-Málaga y Málaga-Sevilla-Valladolid, los lunes, miércoles y viernes de cada semana, y a estos vuelos se añadiría un trayecto semanal Valladolid-Madrid, necesario por motivos de mantenimiento, teniendo en cuenta que este trayecto era el más deficitario de los desarrollados hasta la fecha.

Al propio tiempo, se acordó que la Junta de Castilla y León, a través de la Consejería de Fomento, iniciara una campaña publicitaria en los medios de comunicación para hacer llegar al público en general la existencia de estos vuelos. Como consecuencia de este último acuerdo, la Consejería de Fomento ha contratado e iniciado esta campaña publicitaria, por valor de casi 10.000.000 de pesetas, en la que se incluyen tanto inserciones publicitarias en los distintos medios de comunicación escritos de nuestra Región, como cuñas publicitarias en las distintas cadenas de radio.

En suma, la situación presenta, como ya apuntaba anteriormente, un importante grado de déficit en el momento actual, para lo cual se ha procedido a un reajuste de programas de vuelo, cuyo horizonte temporal, en principio, y según el acuerdo que tuvimos en la reunión del veintiuno de noviembre, es el treinta y uno de enero del próximo año, de forma que podamos en estos dos meses contrastar o confirmar la dificultad de poner en marcha una iniciativa de este tipo.

Indudablemente, y debo decirlo así, las perspectivas de estos vuelos de tercer nivel de momento no presentan un porvenir muy optimista. Poner en marcha estos vuelos de estas características en Castilla y León es difícil; pero creo que es imprescindible que una iniciativa de estas tome cuerpo, por cuanto supone colocarnos a un nivel mínimo de transporte aéreo para nuestra Comunidad Autónoma.

En segundo lugar, voy a informar a Sus Señorías sobre la Orden de la Consejería de Fomento de siete de noviembre, por la que se regula el uso de plazas e instalaciones en nuestra residencia de La Casona del Pinar de San Rafael.

La Orden de siete de noviembre, objeto de la presente comparecencia, procede a modificar la Orden de doce de diciembre de mil novecientos ochenta y nueve, por la cual la Consejería de Fomento reguló el régimen de utilización de la residencia de San Rafael. En concreto, la reciente Orden de siete de noviembre modifica la redacción del artículo 2, al prever que la Consejería oferte un porcentaje determinado de las plazas a través de las centrales sindicales más representativas en el ámbito de la Comunidad de Castilla y León. Se da paso, así, a las centrales sindicales en la utilización de la Residencia de San Rafael, elevando a norma legal lo que ya era habitual en la práctica.

La fijación concreta de la oferta de plazas anual se remite a lo previsto en una nueva disposición adicional, en la que se parte de la fijación anual de las plazas de común acuerdo entre las distintas partes implicadas. Este es, pues, el contenido de la Orden de siete de noviembre, que, como vemos, afecta al grado de participación de las centrales sindicales implantadas en nuestra Comunidad Autónoma en el uso de la Residencia de San Rafael.

No se me oculta el hecho de que en esta misma Comisión se debatiera el pasado cuatro de abril una Proposición No de Ley, formulada por el Grupo Parlamentario Socialista y rechazada por esta Comisión, en la que se instaba a la Junta de Castilla y León a reservar un 50% de las plazas. Con estos datos y los argumentos que a lo largo del anterior debate se esgrimieron, la Consejería de Fomento y las centrales sindicales entraron en contacto, en orden a la regulación de esta materia; negociación que se realizó de manera paralela a la propuesta sindical prioritaria. En suma, el problema central se encuentra en determinar el sistema o la cuota de participación o, en definitiva, de uso de la Residencia por parte de las centrales sindicales. Se puede optar entre un sistema de cuota porcentual fija, constante, por tanto, a lo largo de los años, o bien, por el contrario, una cuota variable y por ello negociable año a año.

De los argumentos que se hicieron explícitos en esta Comisión con motivo del debate de la Proposición No de Ley antes indicada, entendimos que la mejor manera de fijar el uso de la Residencia por las centrales

sindicales era utilizar una participación negociada entre Administración y sindicatos anualmente, con la que sería posible, de un lado, asegurar la presencia de las centrales sindicales en la Residencia y, de otro, evitar en lo posible consolidar situaciones de favor que puedan perjudicar comparativamente a trabajadores no afiliados a centrales sindicales. Se utiliza así -al menos así lo entendemos- un criterio ponderado, mediante el cual anualmente se fijará la cuota de participación, y con ello podrá atenderse a la evolución que de las necesidades de ocio de los trabajadores, sean estos afiliados o no a sindicatos, se produzca.

En tercer y último lugar, paso a continuación a informar a Sus Señorías sobre el grado de ejecución presupuestaria de la línea de renovación de flota.

Como bien conocen Sus Señorías, esta partida presupuestaria estaba dotada en los Presupuestos del noventa con 75.000.000 de pesetas, y ha sido desarrollada a través de la Orden de la Consejería de Fomento de veintiocho de marzo de mil novecientos noventa, por la que se regula el otorgamiento de ayudas a la renovación de la flota de vehículos de transporte público, bonificando el coste de financiación y adquisición de vehículos nuevos. En dicha Orden de convocatoria se establece un derecho preferente para la obtención de subvención en favor de los transportistas que formularon peticiones el pasado año y que no pudieron ser atendidas por falta de crédito presupuestario suficiente. Las subvenciones en esta situación, en torno a los 70.000.000 de pesetas, agotaban prácticamente la partida presupuestaria inicial, lo que ha movido a la Consejería de Fomento a realizar una ampliación de la consignación presupuestaria por valor de 70.000.000 de pesetas, de forma que el crédito final va a alcanzar los 145.000.000.

Esta partida presupuestaria se va a utilizar en su totalidad y se corresponde con un número total de doscientas sesenta y cuatro peticiones, de las cuales van a ser atendidas ciento setenta y ocho, y ochenta y seis han sido denegadas.

Para más ampliación, les diré que la distribución por provincias es, aproximadamente: Avila, un total de seis peticiones; atendidas: seis; denegadas: cero. Burgos: cincuenta y siete peticiones. Atendidas: treinta y siete; denegadas: veinte. León: ochenta peticiones. Atendidas: cuarenta; y denegadas: cuarenta. Palencia: veinticuatro peticiones. Atendidas: diecinueve; denegadas: cinco. Salamanca: veinticinco peticiones. Atendidas: veintitrés; y denegadas: dos. Segovia, peticiones: quince. Atendidas: doce; y denegadas: dos. Soria, peticiones, en total: once. Atendidas: once; denegadas: cero. Valladolid: treinta y siete peticiones. Atendidas: veintitrés; denegadas: catorce. Zamora, total de peticiones: nueve. Atendidas: siete; y denegadas: dos. De estas ochenta y seis peticiones denegadas, tengo que decir que siete han sido por falta de crédito presupuestario; por falta de documentación han sido veintitrés; por fal-

ta de tarjeta de transportes inferior a un año, catorce; por haber sido subvencionadas en ejercicios anteriores, dieciséis; por presentación fuera de plazo, dos; y por otros motivos distintos, hasta las ochenta y seis a las que antes me refería.

Se ha realizado para este tipo de subvenciones el reconocimiento de crédito correspondiente. Están pendientes de fiscalización, en el momento actual, los documentos contables correspondientes, y la fiscalización se hará efectiva de inmediato. Una vez cumplidos estos trámites, se procederá al pago de las subvenciones, en el momento mismo en que se aporte la documentación definitiva, puesto que debe recordarse que en este tipo de subvenciones, una vez concedidas, ha de completarse la documentación relativa al achatarramiento de los vehículos, dado que éste no se consume hasta el momento de notificar la concesión de la subvención.

De esta forma, siguiendo la práctica habitual, se procederá inmediatamente al pago de aquellas solicitudes que ya han presentado todos los documentos; y de la misma manera se actuará con las restantes, según se reciba la documentación definitiva. No obstante, creo que debe recordarse que, junto a esta línea de renovación de flota, aparece la subvención también de renovación de flota enmarcada en las ayudas a las líneas deficitarias.

Con respecto a estas líneas, debe indicarse que en breve concepto se abonarán cerca de 28.000.000 de pesetas, que, como conocen Sus Señorías, es complementario con respecto a las ayudas al transporte deficitario propiamente dicho.

Muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Consejero. De acuerdo con el artículo 142 del Reglamento, si a los señores Portavoces les parece bien un tiempo de quince minutos... Entonces, se suspende la sesión por quince minutos.

(Se suspende la sesión a las diecisiete horas cuarenta minutos, reanudándose a las dieciocho horas).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Se reanuda la Comisión. Antes de dar la palabra al Portavoz del Grupo del CDS, comunicar, para que conste en el Diario de Sesiones, las sustituciones habidas en esta Comisión, todas ellas referentes al Grupo Parlamentario de Centro Democrático y Social.

Don Ricardo García García-Ochoa sustituye a don Pedro García Burguillo. Don Julián Altable Vicario sustituye a don Jorge Vladimiro Póliz Laguna. Y don Antonio Gómez Rodulfo sustituye a don Guillermo Domínguez Ferrer.

Hecha esta anotación, tiene la palabra, para formular preguntas u observaciones al Consejero de Fomen-

to, el Portavoz, en este caso señor García-Ochoa, del CDS.

EL SEÑOR GARCIA GARCIA-OCHOA: Muchas gracias, señor Presidente.

Desde el CDS agradecemos la comparecencia del señor Consejero y de las concretas, así como exhaustivas explicaciones que nos ha ofrecido respecto a los tres puntos del Orden del Día solicitados por el Grupo Socialista.

Es indudable que la actividad de la Consejería, en relación con la prestación de vuelos de tercer nivel, desde Valladolid a otras capitales de la nación española, no ha merecido otro calificativo que el de prudente.

Sin duda este deseo, esta cosa oscila entre el deseo del señor Consejero, que compartimos, de dotar a nuestra Región de los medios de comunicación más modernos y la sensación de que el planteamiento puede no tener los efectos deseados, y que con ello se pudiera causar un perjuicio económico poco justificable a la Región.

Nos parecen adecuadas las medidas adoptadas, así como el plazo dado para reconsiderar la situación.

En relación con el punto segundo del Orden del Día, nos parece igualmente adecuado y estamos conformes con la explicación que el señor Consejero nos ha dado respecto a la Orden de la Consejería, de siete de noviembre de mil novecientos noventa, respecto al uso de plazas e instalaciones de la residencia de La Casona del Pinar.

Y, respecto al tercer punto del Orden del Día, no..., digo, si nos han convencido los datos sobre el estado de ejecución del presupuesto, en lo que se refiere al concepto subvención renovación de flota sector público de transportes, teniendo que destacar al respecto el que se haya duplicado la cantidad consignada, que evidencia una notoria sensibilidad ante el problema que plantea una flota de transporte claramente envejecida.

Por lo demás, y terminamos ya nuestras alegaciones, agradecemos al señor Consejero su clara información, que, como siempre, viene caracterizada por la seriedad y el rigor.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor García-Ochoa. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su Portavoz, señor Lorenzo Martín.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Gracias, señor Presidente.

En primer lugar, y como no podía ser menos, agradecer la presencia del señor Consejero de Fomento

nuevamente ante esta Comisión, para informarnos de aspectos que consideramos de máximo interés para nuestra Comunidad Autónoma.

Y me va a permitir el señor Consejero que empiece mi intervención por felicitarle por haber sabido crear una moción de censura a los Grupos Parlamentarios que teóricamente le soportan; le soportan en el sentido, por supuesto, de apoyar. Porque con la Orden de la Consejería de Fomento, que ha sido motivo del segundo punto del Orden del Día, de interpelación por parte de mi Grupo, en cierto modo, viene a dar al traste con los argumentos que el Grupo Parlamentario del CDS y el Grupo Parlamentario Popular mantuvieron en esta Comisión hace pocas fechas.

Voy a resumir brevemente y a hacer historia de este aspecto, porque yo creo que de ello se deben sacar y derivar consecuencias que pueden algunas quedar explícitas y otras en la mente de los miembros de esta Comisión.

Como recordarán Sus Señorías, el Grupo Parlamentario Socialista presentó en su día una Proposición No de Ley instando a la Junta de Castilla y León a modificar la Orden de convocatoria de las plazas de la residencia de La Casona del Pinar, en San Rafael. Textualmente, decíamos en aquella Proposición No de Ley lo siguiente: "Exposición de Motivos. La residencia La Casona del Pinar proviene de las residencias de educación y descanso dependientes de la extinta organización sindical, que se convirtieron después en residencias del tiempo libre, bajo la dependencia del Ministerio de Trabajo, y que fueron traspasadas a las Consejerías competentes en materias de trabajo. Es notorio que su transcurrir ha estado directamente vinculado al mundo laboral; en definitiva, con los trabajadores.

En casi todas las Comunidades Autónomas que conforman el Estado español, se ha tenido presente, en la regulación de las residencias, lo anteriormente expresado, y unas lo han incluido de forma clara en la adjudicación de plazas, mediante porcentajes directamente reservados a las centrales sindicales, y otras -caso de Castilla y León-, sin incluirlo expresamente en la normativa, fue habitual en la Legislatura anterior respetar las peticiones que se realizaban a través de las propias centrales, como representantes constitucionales de los trabajadores.

En la Residencia La Casona del Pinar, gestionada por la Consejería de Fomento, no existe actualmente regulación normativa ni estatus de acogida especial a las peticiones que se realicen a través de las centrales sindicales, en relación con la adjudicación de plazas de residencias en oferta vacacional, por lo que es necesario cubrir dicha laguna y acomodar el disfrute de la residencia con quienes históricamente motivaron su creación: los trabajadores, que, teniendo derecho al ocio, no pueden cubrirlo por dificultades económicas.

Por todo ello -decíamos entonces-, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente propuesta de resolución: que por la Junta de Castilla y León, en la oferta de plazas de la residencia La Casona del Pinar, en la localidad segoviana de San Rafael, se reserven el 50% de la misma a las centrales sindicales, de acuerdo con la representación obtenida en las elecciones sindicales".

En aquella sesión de la Comisión de Transportes, donde se debatió esta Proposición No de Ley, en concreto en la sesión del cuatro de abril de mil novecientos noventa, tal y como recordó anteriormente el señor Consejero, pues, mi Grupo expuso, amplió, diríamos, los motivos por los cuales pretendíamos modificar la Orden. Y en aquel momento -por supuesto, el señor Consejero no estaba presente, era un debate entre los Grupos Parlamentarios-, el rechazo que se produjo a la Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Socialista no era por el porcentaje asignado a las centrales sindicales, sino era por el fondo de la Proposición No de Ley. Y se decía textualmente... El Diario de Sesiones tiene la ventaja de que lo refleja fielmente, y claro, tiene también el inconveniente de que, a veces, algunos, todos -yo también alguna vez lo he tenido que hacer-, nos tenemos que retractar de cosas dichas. Y dice el entonces Portavoz del Grupo Parlamentario Popular, que equivale lo que dice en el concepto -y lo dice de una forma bastante clara-, con lo que decía el Portavoz, hoy ausente, del Grupo Parlamentario de Centro Democrático y Social. Decía el Portavoz del Grupo Parlamentario Popular, como motivación de fondo ideológica para rechazar la Proposición No de Ley:

"Entonces, con todos estos precedentes, es lógico que, si esta Orden de convocatoria de plazas para la Residencia La Casona del Pinar, se ha de modificar algún día y nosotros siguiéramos en el Gobierno, probablemente se modificaría en el sentido contrario al que propone el señor Lorenzo, en el sentido de primar a todos aquellos trabajadores que sean independientes, que los hombres no tengan padrino donde acogerse, y que es la mayoría de los trabajadores. Yo, como estoy con la mayoría de los trabajadores, porque soy trabajador, estoy con la mayoría de los trabajadores, y la mayoría de los trabajadores de este país no están afiliados por lo que sea".

Bueno, en definitiva, lo que se venía a decir y se pedía expresamente, por parte del representante del Grupo Popular y por parte del representante del Grupo del CDS, es que se rechazase ideológicamente la Proposición No de Ley socialista; no que se modificasen los porcentajes.

Mire aquí que el señor Consejero de Fomento, desde luego, en este tema, muchísimo más próximo a los socialistas, por lo que se ve, que al CDS y al PP, y por razones que sin duda alguna nos podrá explicar en estos momentos, hace una modificación en el mismo sentido que proponíamos nosotros. Lo que pasa que él no

habla de porcentajes; no dice cincuenta, dice que se fijara el porcentaje. Yo pienso, estoy seguro que al final el porcentaje será el cincuenta, más o menos; tampoco nos apartaríamos nosotros de que el porcentaje no fueran cincuenta, que fueran el cuarenta, el treinta..., de acuerdo con las conversaciones que se mantuvieron con las centrales sindicales.

Por tanto, el señor Consejero de Fomento ha dado la razón al Grupo Parlamentario Socialista, y, por tanto, le tenemos que felicitar.

La lástima, y lo que subyace en todo esto —y es la parte negativa, señor Consejero de Fomento—, es que con la modificación que usted hace, en virtud de las facultades que le confiere su cargo, en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma, en cierto modo, aunque a nosotros nos alegre, no deja de ser un flaco favor a este Parlamento. Usted hace, y nos alegramos de ello, lo contrario de lo que mayoritariamente, con los votos del CDS y del PP, acordó esta Cámara. Eso... la lectura política de ese aspecto me deja preocupado. Aun así, la alegría que nuestro Grupo siente por la rectificación que hace el señor Consejero, que no es ni más ni menos que una rectificación ideológica y un varapalo profundo a los Grupos Parlamentarios Popular y centrista, nos llena de satisfacción, y le encarecemos y le rogamos que sigan esa línea, porque, sin duda alguna, se va a encontrar muchas veces con nosotros, en el mismo camino del viaje.

Yo sólo espero que el señor Consejero nos dé, aunque probablemente no sea necesario, las razones por las cuales ha hecho también ha hecho esta modificación tan acertada recientemente.

Y en el tema de la situación del convenio de vuelos de tercer nivel de nuestra Comunidad Autónoma, pues, señor Consejero, a mí me recuerda a una película que se llamaba, y se llama, porque han hecho varias sesiones o varias continuaciones, "Aterrizo como puedas". Yo creo, señor Consejero, que no le ha quedado más remedio que pasar sobre ascuas sobre algo que, evidentemente, está fracasando; lamentablemente, está fracasando. Y en un porcentaje considerable de ese fracaso no tiene la culpa ni el señor Consejero ni ninguna de las instituciones firmantes del convenio con la compañía Can Africa o Air Sur, que, teóricamente, tenía que suministrar de vuelos de tercer nivel a nuestra Comunidad Autónoma. Yo creo que, evidentemente, la gente, si no sube al avión, no se le puede forzar.

Pero me preocupa mucho más, señor Consejero, si pudiera haber ocurrido que haya habido un deseo, no lo digo sólo por parte del señor Consejero, sino un deseo generalizado de subirse al avión para hacerse fotos en el avión, aunque sean días después del fracaso del vuelo inaugural, sin haber meditado profundamente y haber comparado seriamente los estudios técnicos que a la sazón tiene la Consejería de Fomento. Si mal no recuerdo, en el año ochenta y seis, en junio del ochenta y

seis, con la Administración anterior, con la Administración Socialista, se encargó un estudio sobre las posibilidades de los vuelos de tercer nivel en nuestra Comunidad Autónoma. Las conclusiones del mismo sinceramente tengo que reconocer que no las conozco en profundidad; simplemente, diríamos, a grandes rasgos. Pero a lo que a uno no le deja de ser sorprendente es que de —y salvo que me rectifique el señor Consejero—, de las conclusiones de ese estudio al fondo del convenio firmado con Can Africa, con Air Sur, hay unas determinadas a importantes diferencias.

Del convenio cuya copia tengo aquí delante, firmado por las instituciones Junta de Castilla y León, Ayuntamiento de Valladolid, Diputación Provincial de Valladolid, Cámara de Comercio de Valladolid y la compañía mercantil Can Africa, Transportes Aéreos, S.A., denominada en lo sucesivo, según dice el convenio, Air Sur, hay una serie de aspectos que probablemente sean preocupantes. El convenio se firma para cinco años; el convenio se firma para cinco años, teniendo en cuenta que la cláusula primera dice: "La sociedad Can Africa, que cuenta con todos los permisos y licencias necesarios para llevar a cabo el programa de vuelos que se diseña —dice la cláusula primera—, se compromete..." etcétera, etcétera. "Que cuenta con todos los permisos y licencias necesarios para llevar a cabo el programa de vuelos que se diseña". Y, posteriormente, la cláusula tercera dice: "Cláusula tercera. Los servicios a establecer inicialmente serán desde/o hacia Valladolid a Barcelona, Bilbao, Madrid, Málaga y Sevilla"; Barcelona, Bilbao, Madrid, Málaga y Sevilla.

En el estudio sobre posibilidades de vuelos de tercer nivel en nuestra Comunidad Autónoma, se veía de una forma meridianamente clara que el corredor de mayor interés, bajo un punto de vista económico, en función de los tráficos que capta y las posibilidades de captación del mismo, es el vuelo Valladolid-Barcelona. Obviamente, en el estudio de una gran cuenta de explotación, donde se incluyera el vuelo Valladolid-Barcelona, el vuelo Valladolid-Bilbao, Valladolid-Málaga y Valladolid-Sevilla, aunque estos dieran déficit en una primera fase, obviamente, si el Valladolid-Barcelona daba superávit importante, podría enjugar claramente el déficit de estos vuelos. Pero como la compañía Can Africa no consiguió —como era de prever, señor Consejero— los permisos para volar a Barcelona... Como era de prever, dada la situación, diríamos, de contingentación que tienen los vuelos nacionales, en tanto no se liberalice el sistema. Y como era de prever, porque, en definitiva, era hacer una competencia, no digo que desleal, pero no racional, no racional, con una empresa pública como era Aviaco, pues, al final resulta que toda esa gran cuenta de explotación, que, teóricamente, seguramente el señor Consejero se hizo, se vino abajo, y nos da como resultado, aunque no lo ha detallado el señor Consejero, un importante déficit, que me gustaría conocer también detallado en cada uno de los parciales al respecto. Porque tengo la impresión, por otro lado, que alguno de los vuelos programados o de los co-

rededores programados no coinciden luego con los que se han llevado a cabo, por la razón que sea.

La preocupación que tiene nuestro Grupo es que, si por esa mala planificación, en su momento, del diseño de vuelos, esa mala planificación del convenio, al final se pudieran derivar responsabilidades posteriores para la Comunidad Autónoma y para el resto de las Administraciones, con respecto al convenio suscrito con Air Sur. Es un tema que..., en fin, que quizá el señor Consejero nos pueda aclarar si esta vinculación por cinco años es una vinculación que pudiera derivar de la ruptura del convenio alguna responsabilidad económica posterior.

En definitiva, señor Consejero, me gustaría que nos dijera cuáles son las previsiones que tiene y durante cuánto tiempo va a seguir subvencionando este transporte, diríamos, de élite. Si piensa denunciar el convenio y modificarlo en términos más racionales, conscientes de la realidad geográfica y de la realidad de necesidades de vuelos para nuestra Comunidad Autónoma, y en qué medida puede considerar que el déficit puede ser asumible por esta Comunidad Autónoma y por el resto de las instituciones firmantes del convenio.

Yo tengo la impresión, señor Consejero, de que ha habido mucha improvisación en un aspecto que tiene su gran complicación y que en buena parte del fracaso que pudiera derivarse de la ejecución de este convenio se debe a una inadecuación de los vuelos programados con las necesidades, con las necesidades de nuestra Comunidad Autónoma.

Y no quisiera pensar, también señor Consejero, que, al final, detrás de todo esto hubiera un interés por parte de la compañía contratante del convenio, de la compañía Can Africa, Sociedad Anónima, en la línea de haber intentado utilizar a las Administraciones firmantes del convenio para conseguir la parte, diríamos, más jugosa del contrato, que no era ni más ni menos que autorizaciones administrativas para hacer el vuelo Valladolid-Barcelona y viceversa. No quisiera pensar eso, porque, probablemente, eso nos llevaría a consecuencias mucho más dramáticas para nuestra Comunidad Autónoma.

Yo creo que se ha planificado mal, se ha desarrollado mal el convenio, en nada ha coincido con los estudios realizados por la propia Comunidad Autónoma, y, al final, pues, lo que se produce con toda esta situación no es ni más ni menos que un cierto fracaso al respecto. Produce una cierta sensación de frustración, que probablemente retrase las perspectivas del desarrollo del transporte aéreo en nuestra Comunidad Autónoma, dado que este primer paso ha supuesto probablemente una caída y dado que, como ocurre con los niños pequeños, cuando tienen tropiezos fuertes y dañinos para su integridad física, al final tardan más en andar. Y aquí, al final, tardaremos, probablemente, más en volar.

Muchas gracias, señor Consejero, por su intervención, y espero que conteste a las preguntas que le hemos hecho.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Lorenzo Martín. Esta Presidencia, teniendo en cuenta que eran tres puntos o tres informaciones en una misma comparecencia, ha sido un poco benevolente en cuanto al tiempo fijado por el Reglamento, y esa misma benevolencia va a ser tenida con todos los Grupos.

Por lo tanto, como Portavoz del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Marcos Oteruelo.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Muchas gracias, señor Presidente, sobre todo, por esa benevolencia que ya me ha prometido. Pero bueno, antes de hacer alguna consideración sobre el tema, agradecer también la presencia del señor Consejero, porque me parece elemental y obligada.

Y, además, en esta ocasión, y en contra de mi opinión expresada en anteriores ocasiones, creo que la comparecencia está justificada, creo que el Partido Socialista no ha andado, por una vez, descaminado del todo, en cuanto a elegir temas que pueden tener interés para los castellano-leoneses, y, por lo tanto, la comparecencia me parece positiva.

Y bueno, pues, agradezco al Presidente esta benevolencia por anticipado, porque hoy se da la circunstancia de que, gracias, entre otras cosas, a la brevedad y claridad del señor Consejero en la exposición del tema, gracias a eso, sobre todo, pues no tenemos excesiva prisa. Entonces, hoy no estamos agobiados por la brevedad. Y, por lo tanto, sí que voy a aprovechar para decir algunas cositas de cierto interés, pienso yo, porque no me mueve nunca en esta Cámara otro motivo que no sea, en el fondo, el bien, el desarrollo, la mayor libertad y lo mejor para los castellanos y leoneses.

Bien: tres puntos. Sobre los tres puntos, el orden en que yo voy a expresar mis reflexiones en cuanto a la exposición del señor Consejero es verdaderamente un orden estrafalario, porque voy a empezar por el último, voy a seguir con el primero y voy a concluir con el segundo; pero, en fin, me lo perdonará.

En cuanto al último punto, al tercer punto, que no ha sido tratado... que yo sepa, vamos, creo que no ha sido tratado por el Portavoz del Partido Socialista, a pesar de haber pedido que se compareciera para esto. Me ha sorprendido un poquito. Tenía interés en conocer la marcha de ese programa de renovación de flota, pero se le debe haber olvidado, o ha creído que ya no tiene interés. Para mí sí que tiene... para nosotros, para mi Grupo sí que tiene interés; es más, yo creo que, de los tres puntos que hoy vienen aquí, el tercero es tal vez el más importante, en conjunto, porque se trata de un programa de largo alcance, de larga continuidad, y por algo será. Cuando las cosas duran es por algo. Yo siem-



pre sostengo, en filosofía, que, cuando una organización se muestra solvente y eficaz, entonces perdura y se convierte en institución.

Bueno, pues, aquí tenemos un programa que, presupuesto tras presupuesto, se viene consolidando, se viene afianzando, las solicitudes de ayuda aumentan, hasta el punto de que este año, por lo que nos ha dicho el señor Consejero, han tenido que ampliar la cantidad mediante alguna transferencia, que me imagino que no tendrá reparo de ninguna suerte, dado a donde va destinado. Entonces, me parece muy bien que se continúe en esa línea de renovar la flota del transporte público, tanto de viajeros como de mercancías, en Castilla y León, por las razones que aquí tantas veces hemos dicho. Primero, porque se necesita, porque tenemos una flota envejecida; y, segundo, porque eso siempre contribuye a un mayor desarrollo, e incluso hasta a aumentar los puestos de trabajo. Entonces, en esa línea... yo lo que no sé, no recuerdo ahora de memoria si en los Presupuestos del noventa y uno esta cifra ya se ha incrementado más, pero sí que me gustaría verla incrementada; no lo recuerdo en este momento. Si no lo fuere, pues, en fin, todavía estamos incluso a tiempo de hacer alguna enmienda, en el sentido de incrementar esta aportación.

Este año, en el noventa, la Junta de Gobierno de Castilla y León ha pasado a subvencionar esta actividad de renovación de flota de 70.000.000 a 145, todo lo cual significa que es un buen camino, un buen camino, y máxime cuando se ve que ni siquiera así se han podido satisfacer todas las peticiones. Nada más que continúen por ese buen camino.

En el primer punto hablamos de los vuelos de tercer nivel, y sobre este tema, pues, quiero decir varias cosas. La primera, que ha sido también una gran idea de esta Junta poner en marcha este programa. Segundo, que el hecho de que no haya sido un éxito pleno desde el primer día y en todos sus aspectos no debe en ningún modo hacer perder la moral a la Junta. Esto es sencillamente un buen proyecto, que tiene las lógicas dificultades que tiene los buenos proyectos cuando empiezan, y, por lo tanto, el Gobierno de Castilla y León creo que no debe arrojar la toalla, en absoluto; debe perseverar y continuar dirigiendo la operación con la colaboración del resto de las instituciones. Máxime cuando, a pesar de todos los pesares, los millones que se han perdido no van a ninguna parte. Y además, hay inversiones cuya rentabilidad no está sólo en la rentabilidad objetiva e inmediata, sino también tienen una rentabilidad simbólica. Y yo creo que para Castilla y León para el futuro, para un desarrollo mayor de nuestra Región, como el que queremos todos, me da la impresión de que disponer de una red de vuelos de tercer nivel va a ser muy bueno en conjunto. Y las dificultades son las típicas del que empieza a andar; entonces tiene que... Eso por una parte.

Pero es que hay un subrayado que matiza cualitativamente el tema, y es que la parte mayor del posible fra-

caso o la falta de éxito de este programa radica en algo que nosotros venimos denunciando aquí sistemáticamente, y es en que la Administración Central, una vez más, una vez más, pues, considera a Castilla y León, pues, como una Región de segundo, de tercer nivel también, como los vuelos. Entonces, una vez más, nos ha fallado, sí, nos ha fallado la Administración Central, puesto que la Administración Central es la que en el fondo ha puesto las condiciones que han hecho menos rentable el proyecto. Naturalmente, si no se pueden hacer vuelos desde Valladolid a Barcelona, la fuente mayor de ingresos, ésa falla, eso es elemental. Si nos obligaran a hacer vuelos sólo a Madrid, el déficit sería terrible. Entonces, por eso me parece muy bien que la Junta haya tenido dos virtudes: por una parte, perseverar, no arrojar la toalla, y, por otra parte, tener rapidez de reflejos, para cambiar itinerarios, sistemas, días, horas, etcétera, a fin de conseguir que esto pueda seguir adelante. Yo sentiría muchísimo, y lo sentiría también por los castellanos y leoneses, que no pudiéramos sacar adelante este programa. De esto no tengo más que decir que darle ánimos al Gobierno regional para que continúe, perseverare, y además con la seguridad de que saldrá adelante; eso, seguro. Porque las cosas lógicas y buenas acaban imponiéndose, a pesar de las dificultades.

Y entramos en el segundo punto del Orden del Día, en virtud del cual, pues, el señor Consejero, aparentemente, ha recibido un apoyo... vamos a decirlo con la palabra propia, que nadie se asuste, un apoyo espurio -ir al diccionario-, espurio por parte del Partido Socialista. Yo no sé qué será, no sé qué será más llamativo, si que el señor Consejero -según ha dicho el Portavoz del Partido Socialista, del Grupo Socialista- haya logrado, mediante una Orden en el Boletín Oficial de Castilla y León, establecer una censura a los Grupos que le apoyan, o que el señor Consejero reciba el apoyo espurio del Partido Socialista en este momento. No sé, no sé qué le hará más feliz al señor Consejero en este momento. No sé, Tal vez los elogios en este momento no le hagan del todo feliz.

Y ya entrando en el fondo del tema, como ha dicho el señor Lorenzo, que en la Proposición No de Ley que aquí se debatió en abril y que con mucha lógica fue rebatida, fue rechazada, pues, el Grupo Popular y el CDS -pero, vamos, completamente, y yo puedo hablar en nombre del Grupo Popular-, pues, se oponía a esa Proposición No de Ley, no por circunstancias accidentales, no por coyunturas, no por matices, sino por el fondo mismo, por cuestiones ideológicas.

Bien, pues, entonces yo tengo que decir sobre este punto lo siguiente. Primero: no me doy por censurado, en absoluto; yo he leído la Orden y no he visto en absoluto que el Grupo Popular y el CDS resulten censurados por el señor Consejero. Segundo, segundo: sigo diciendo hoy, como dije aquel día, que, como trabajador, defiendiendo los intereses de todos los trabajadores; sigo diciendo que establecer un porcentaje del 50%, que eso era lo que se pedía en aquella Proposición No de Ley,

establecer un 50% de plazas de reserva para las centrales sindicales significaba tanto como consagrar el privilegio de unos trabajadores sobre otros; pecado contra la Constitución: no todos los españoles son iguales, ni siquiera los trabajadores son iguales. Es decir, hay dos clases de trabajadores, según el espíritu de aquella Proposición No de Ley: los trabajadores afiliados, que pueden utilizar el 50% de las plazas de la Residencia de San Rafael, y el resto, el otro 50, queda para distribuir entre todos los no afiliados.

Si damos por buenas las cifras que normalmente se dan del índice de afiliación sindical, hemos de convenir en que eso no se tiene de pie. Es decir, la inmensa... la mayoría o el 50% de las plazas no pueden ir para el 10% de los trabajadores, porque si el 50% de las plazas van para el 10% de los trabajadores, el 90% de los trabajadores, marginados por los señores del Partido Socialista. Entonces, sigo sosteniendo eso, y lo puedo sostener aún con la Orden publicada. Porque en esa Orden, con muy buen sentido, la Junta ha reflexionado, y ha pensado, y ha matizado, y, bueno, pues, una cosa es conceder el 50% de plazas a los señores de las centrales sindicales y otra cosa muy distinta es poder negociar con las centrales representativas, cosa que me parece muy lógica, para que por su conducto sus trabajadores, sus afiliados, tengan acceso a algunas plazas. Veremos a ver, cuando se establezca la negociación, cuántas son esas plazas, porque puede ser un porcentaje del 10%, por ejemplo, y del 10 al 50 todavía van 40.

De manera que no me doy por censurado ni mucho menos. Sigo defendiendo a la inmensa mayoría de los trabajadores, que son independientes y no están afiliados. No tengo nada contra los afiliados, me parece estupendo. Afiliarse, en general, es bueno para la sociedad, a cualquier cosa que sea honrada y lícita, y máxime a un sindicato. O sea, que yo estimo como positivo la afiliación. Pero no quiero marginar al señor que, en uso de su libertad, no se afilia, y por lo que sea. Acaso porque lo sindicatos no se han hecho simpáticos o atractivos, o por lo que sea, la inmensa mayoría de los trabajadores españoles no se afilia, y, por lo tanto, por esa inmensa mayoría de los trabajadores que no están afiliados debemos velar, entre otros, los parlamentarios de su Región; los parlamentarios de su Región somos nosotros y por ellos luchamos. De manera que no admito la censura. Me siento feliz con haber rechazado aquella Proposición No de Ley. Si volviera ahora, la volvería a rechazar. Pero también encuentro que la Orden que ha salido está llena de sentido común, y me parece incluso muy positivo que se abra una negociación con las centrales sindicales.

Nada más. Muchas gracias.

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO):** Muchas gracias, señor Marcos Oteruelo. Para contestar a las cuestiones planteadas por los Portavoces de los distintos Grupos, tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero de Fomento.

**EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MONFORTE CARRASCO):** Gracias, señor Presidente. Gracias al Portavoz del CDS, y lo tengo que repetir una vez más, porque a través de sus palabras de ánimo, bueno, pues, son lo que hacen verdaderamente el que cada día este Consejero... evidentemente, por parte del CDS y por parte del Grupo Popular, esas palabras de ánimo son las que le animan a seguir en este trabajo que verdaderamente es difícil, como saben Sus Señorías.

Gracias también al Portavoz del Grupo Socialista. Y voy a empezarle a contestar por lo primero que ha dicho, por hablar de la Orden de La Casona del Pinar. Yo creo que las razones las ha expuesto ya muy bien el Portavoz del Grupo Popular. En aquella Proposición No de Ley se hablaba del 50%. Tengo que decir y que matizar que cuando se hizo esa Proposición No de Ley nosotros ya estábamos en negociaciones con los sindicatos, estábamos en negociaciones con los sindicatos. Prueba de ello es que esa Proposición No de Ley se presenta a finales de marzo; a finales -y tengo aquí una carta- de mayo y después de las negociaciones, por parte del Secretariado General de la Consejería de Fomento se escribió a las distintas centrales sindicales, proponiéndoles este tipo de redacción; las centrales sindicales nos contestan que sí, esto me parece que una de ellas el día dieciocho de junio, aproximadamente, y, bueno, eso ya estaba iniciado. Lo que pasa es que yo creo que ha variado fundamentalmente el sentido que entonces se hacía en esa Proposición No de Ley. Ahí se hablaba del 50%; nosotros estamos hablando de una negociación que puede ir desde el 10 hasta el 60%, por qué no, evidentemente. O sea, puede caber todo, evidentemente, dependiendo de la demanda que haya.

Y hay una cosa muy importante que yo quisiera destacar y que no se ha dicho aquí, y es que ese porcentaje también va a depender de la zona, o sea, de la estación del año en que negociamos; es probable que nosotros, para promocionar La Casona del Pinar, que, desde luego, y por las inversiones que el Grupo Socialista hizo en su día cuando gobernaba y por las inversiones que después hizo el anterior Consejero de Fomento y el actual, creo que es un modelo, no ya de residencia, sino de hotel, es casi un hotel de cuatro o cinco estrellas, bueno, pues, estamos en ese sentido, en el sentido de promocionarlo. Y, por tanto, nosotros probablemente a los sindicatos les vamos a ofrecer más porcentaje en épocas débiles de ocupación, para que eso se ocupe y promocionar, bueno, pues, esa residencia, ese hotel tan importante que tenemos y que puede beneficiar a todo Castilla y León.

Por tanto, yo creo que no ha habido ningún tipo de contradicción entre los distintos grupos políticos y que estamos en esa línea. ¿Que el Partido Socialista se quiere apuntar un tanto? Bueno, pues, también se lo damos. O sea, que tampoco pasa nada. Yo creo que rectificar es de sabios. Ustedes fíjese cuando empezaron en el año setenta y ocho con la democracia, siendo socialistas pu-

ros, hasta que han llegado ahora siendo medio socialdemócratas o yo que sé, o más todavía a la derecha, pues, yo creo que el rectificar, si es que hay que rectificar, es de sabios. Pero que creo que no ha habido esa rectificación. Creo que la Proposición No de Ley en su momento se planteó en unos términos determinados, que yo creo que no eran buenos; en estos momentos se ha asumido; estamos beneficiando a todos; yo creo que eso es lo importante y es la conclusión que hay que sacar de todo esto.

En cuanto a los vuelos de tercer nivel, no ha sido una cuestión improvisada, evidentemente que no. Y usted mismo lo ha dicho en su exposición, usted mismo lo ha dicho en su exposición. Los vuelos de tercer nivel empiezan con un estudio que hizo el Gobierno Socialista en el año ochenta y seis. Tengo que decir que el Consejero de Fomento anterior, hoy Presidente, siguió con esos estudios y profundizando en esos estudios. Y cuando yo llegué a la Consejería de Fomento, el diecinueve de Mayo de mil novecientos ochenta y nueve, bueno, pues, eso ya estaba a punto de ponerse en marcha, pero todavía no estaba rematado. Entonces yo llegué, seguí estudiando todo el tema y nos pusimos en contacto con algunas empresas privadas que hacían este tipo de vuelos, llegamos a la conclusión de que esta compañía, Air Sur, era la que mejor podía realizar estos vuelos, bueno, y así lo hicimos.

Y quiero decirle, en este sentido, que no es una cuestión del CDS o del Partido Popular. Bueno, pues, porque en ese convenio, evidentemente, pues, está el Ayuntamiento de Valladolid, que pertenece al Partido Socialista; en estos momentos estoy yo como Consejero de Fomento que, evidentemente, como ustedes saben, como Sus Señorías saben, pues, soy del Grupo Parlamentario del CDS, soy del CDS, y también en estos momentos en la Diputación está el otro grupo político gobernando, que es el Partido Popular. Por tanto, yo creo que ahí hemos estado todos de acuerdo y que lo que tenemos que hacer todos es seguir en esta línea.

Me decía también que... me parece que la primera o la segunda cláusula hablaba de que, bueno, la compañía teóricamente tenía que contar con todos los permisos y licencias. Mire, Señoría, yo creo que lo que pasa es que hay que saber la interioridad de todas estas cosas. Yo, evidentemente, antes de poner en marcha todos estos vuelos, hablo con la Dirección General de Aviación Civil, y la Dirección General de Aviación Civil, por teléfono -quizás pequé de incauto, porque acababa de aterrizar en la Consejería de Fomento-, me promete, me asegura y me dice que no va a haber problemas con autorizar el vuelo de Valladolid-Barcelona, ni ningún tipo de vuelos; y eso es lo que me dice la Dirección General de Aviación Civil. Pero, evidentemente, como Aviaco estaba volando el Valladolid-Barcelona y se le hacía competencia, y en esos momentos Aviaco hacía una serie de vuelos que obligaban a pernoctar a los ciudadanos de Castilla y León dos noches, dos noches en Barcelona, Aviaco presiona; evidentemente que presiona, y presiona bien. Y, como conse-

cuencia de eso, yo llamo al alcalde de Valladolid, llamo a todos los representantes de todas las entidades que firman el convenio, y vamos a hablar con el Director General de Aviación Civil. Y, bajo la presión de Aviaco, el Director General de Aviación Civil nos dice que, bueno, que no, que tal, que ya se van a liberalizar, que esto no conviene. Y eso es así. Que no conviene en estos momentos. Nos habla de que si liberalizan los vuelos internacionales; evidentemente, se han liberalizado. Y nos habla, también, de que a finales de este año -y estamos a trece de diciembre-, se van a liberalizar los vuelos nacionales. No se van a liberalizar, y usted lo sabe bien, y van a tardar bastante tiempo, van a tardar bastante tiempo; como mínimo, un año o año y medio, todavía, como mínimo, como mínimo. Pero esa es la promesa que nos hace el Director General de Aviación Civil. Lo que pasa es que, digo, puedo quizás pecar un poco de incauto; evidentemente, la experiencia me dice que no me debo de fiar de algunas personas.

Y bueno, pues, como le venía diciendo, el futuro... o el corredor más importante, como usted muy bien indicaba, era el vuelo de Valladolid-Barcelona. Y eso no se autoriza en su momento. Pero, ¿qué vamos a hacer? ¿Vamos a estar siempre, Castilla y León, sufriendo algunas decisiones que toma la Administración Central con relación a nosotros? Pues, no. Yo creo que hay que ser valientes y hay que salir adelante, hay que salir adelante. Con el tema de las comunicaciones, que usted sabe, Señoría, que son muy importantes para Castilla y León. Y, desde luego, si el día treinta y uno de enero esto falla, en primer lugar, me llevaré personalmente un gran disgusto, no por mi persona, sino por los ciudadanos de Castilla y León; pero tenga en cuenta que este convenio se ha firmado con otras entidades, que tienen problemas presupuestarios, igual que tenemos nosotros, y que por eso quizá se pueda venir abajo.

Pero lo que más me preocupa era lo que usted decía, evidentemente; lo que más me preocupa era lo que usted decía: que por este fallo, por esta no concesión de la Administración Central para hacer el vuelo de Valladolid-Barcelona, quede un mal recuerdo de estos vuelos y estos vuelos tardan en implantarse uno, dos, tres años más. Eso es lo que realmente me preocupa, porque se va a perjudicar a Castilla y León. Y esto podrá ser o no podrá ser un error político de José María Monforte, del Consejero de Fomento, o de la Junta de Castilla y León. Pero eso me preocupa: que la Administración Central no haya tenido la suficiente sensibilidad para, bueno, pues aceptar que regiones como Castilla y León no tengan nunca ese tipo de posibilidades en el tema de comunicaciones.

Me hablaba del detalle... que le explicara el detalle de los vuelos programados. Hay una cláusula del convenio que dice, más o menos, que, si en veinte días un vuelo no tiene una ocupación de yo no sé cuántos pasajeros, que la Comisión de Seguimiento de estos vuelos puede anularlos o puede modificarlos. Entonces, en su momento, al anular los vuelos de... al no autorizarnos los vuelos de Valladolid-Barcelona, tuvo una reunión la

Comisión de Seguimiento. Y allí propusimos, porque se hizo una encuesta previa a través de la Cámara de Comercio, que se hiciera el vuelo de Sevilla, Málaga, y que se hiciera también el vuelo de Madrid. Porque, según la respuesta que nos dieron los empresarios de Valladolid -me parece que se hizo una encuesta a ciento cincuenta empresarios-, estos vuelos de Madrid-Valladolid iban a tener un importante éxito, porque eran vuelos que iban a comunicar, a conectar con otros vuelos, para comunicar a Valladolid, a través de Madrid, con otras zonas de la nación, e incluso a nivel europeo o internacional. Esto, bueno, pues estuvo funcionando dos o tres meses; ha sido la línea que más déficit ha dado, porque, pues tenía una ocupación diaria (el avión me parece que es de ochenta plazas) de una o dos personas nada más, mientras que las otras líneas tenían, bueno, en unos casos siete, ocho, catorce personas. Bueno, es una decisión que se tomó, en base a unos datos que recibimos que no eran correctos, y, por eso, en el replanteamiento que hemos hecho a partir del tres de diciembre, la línea Madrid-Valladolid nada más que se conserva un día a la semana, para el tema del mantenimiento del avión.

Previsiones que tenemos y déficit asumible. En cuanto a las previsiones que tenemos, de momento y según el acuerdo al que hemos llegado entre las distintas instituciones y la compañía Air Sur, es, a través de esta campaña de publicidad, que yo por lo menos la estoy oyendo bastante, es ver qué tendencia, ver qué tendencia llevan estos vuelos. Aunque yo la verdad es que estoy trabajando muy directamente sobre esto, incluso muchas veces puedo decir que me ocupo directamente, no dejo al Director General de Transportes que influya en esto, estoy yo personalmente interesado en esto, tengo que decir que no soy muy optimista. Pero lo tengo que decir también que la Junta de Castilla y León, a través de mi Consejería, y yo como Consejero, vamos a intentar el seguir con ello, porque creo que es bastante importante.

Y yo creo que sí que hemos conseguido algo después de todo esto, sí que hemos conseguido algo: hemos obligado a Aviaco a que, en lugar de que una persona de Castilla y León tenga que pernoctar dos noches en Barcelona, para ir a Barcelona, nada más que pernocte una, y que, en lugar de haber tres vuelos a la semana, ahora haya vuelos diarios. Yo creo que eso ha sido importante.

Y también le tengo que decir una cosa: que Aviaco no ha sido receptiva, en ningún momento, a todos los planteamientos que le hemos hecho, y pregúnteselo al alcalde de Valladolid. Porque nosotros le hemos ofrecido todo tipo de posibilidades: el hacer un convenio con Aviaco, el suprimir vuelos y que un vuelo que en estos momentos hay de Bilbao a Sevilla, ese vuelo pase por Valladolid. Le hemos hecho todo tipo de ofrecimientos, pero ha sido una total..., o sea, ha sido una negación absoluta al planteamiento este; no lo entiendo por qué, no lo entiendo por qué. Porque, entre otras co-

sas, creo que es una empresa de tipo público y debía de colaborar, bueno, pues a este tipo de... de desarrollo económico y social de Castilla y León, incluso con la financiación que le hubiera proporcionado la Junta de Castilla y León.

Y, por último, para contestar al Portavoz del Grupo Popular. Evidentemente, darle las gracias, como decía antes, entre otras cosas, porque es uno de los Grupos que sustenta a este Gobierno. Sí que le quiero matizar algunas cosas.

El tema de la renovación de flota no va en aumento; está estabilizado, e incluso disminuyendo. Me parece que este año tenemos en el programa la misma cantidad que el año que viene; eso es prueba de que, bueno, desde que viene funcionando esta línea, se va renovando el parque móvil de vehículos. Y que, realmente, este año hemos quedado nueve peticiones sin atender, y ha sido, fundamentalmente, porque cuando..., y para lograr una ejecución presupuestaria un poco... vamos, bastante digna, como siempre suele hacer la Junta de Castilla y León, desde que yo, por lo menos, estoy de Consejero, bueno, pues hicimos unas previsiones; dijimos: más o menos, van a hacer falta 70.000.000 de pesetas, y después, bueno, pues nos hemos quedado 7 u 8.000.000 de pesetas bajo.

En cuanto a los vuelos del tercer nivel, yo creo que ya he manifestado aquí, y creo que con bastante entusiasmo, lo que yo creo en los vuelos del tercer nivel. Evidentemente, esta Junta y este Consejero no va a perder la moral. Y yo lo que sí quería es que conviene, cuanto antes, igual que se están liberalizando otro tipo de industrias, se liberalicen los vuelos, porque entonces se va a demostrar que los vuelos en Castilla y León son muy... este tipo de vuelos de tercer nivel son muy importantes. Y es tanto así, que creo en los vuelos, que hace poco, y por una conversación que tuve con el Presidente de la Diputación de León, bueno, pues asumí personalmente, y después me fue ratificado por toda la Junta de Castilla y León, pues una serie de inversiones para renovar o invertir en el aeropuerto de León, bueno, porque creo que es importante. Y creo que esa inversión que se hace ahora, que quizás en uno o dos años no pueda tener un futuro muy inmediato, creo que en dos, tres años, en cuanto se liberalicen los vuelos, bueno, pues va a tener un futuro importante, en cuanto a Valladolid se refiere, en cuanto a León se refiere, en cuanto a Burgos se refiere, y, probablemente también, en cuanto a Salamanca y todas aquellas ciudades que puedan tener este tipo de vuelos.

En cuanto a La Casona del Pinar, bueno, pues yo creo que ya está dicho todo. Y que, bueno, pienso que no ha habido ningún tipo de contradicción en lo que se dijo aquí un día, por parte de los distintos Grupos políticos, y lo que se ha hecho por parte de la Consejería de Fomento.

Señor Presidente, muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Consejero. En turno de réplica, ¿el Portavoz del Grupo Parlamentario de Centro Democrático y Social quiere intervenir? Muchas gracias, señor García-Ochoa. Por lo tanto, el Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Lorenzo Martín, tiene la palabra.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Gracias, señor Presidente.

Por supuesto, agradecer la contestación del señor Consejero de Fomento.

Sinceramente, en el tema de La Casona del Pinar, no tenemos mucho que decir. Yo creo que el señor Consejero nos ha dado la razón. El problema -casi me dirijo, aunque no sea reglamentario, señor Presidente, al Portavoz del Grupo Parlamentario Popular- no es tanto que se rectifique, no es tanto que nosotros lleváramos razón en cuanto al 50%, no es tanto que -como dice el señor Consejero de Fomento- a lo mejor lo ideal es establecer diferentes porcentajes, según la época del año, sino es de fondo. La sensación que sacó mi Grupo, cuando se debatió la referida Proposición No de Ley, es de un rechazo frontal, que yo pude llegar a comprender, ideológico, contra todo lo que implique cualquier estatus de favor para las centrales sindicales.

Y me he leído y releído, con bastante intensidad, las declaraciones de los Portavoces del CDS y del PP en su momento. Y, sinceramente, creo que había un rechazo, que acepto, aunque no comparto, a cualquier prebenda -porque yo creo que se utilizó esa expresión- en favor de las centrales sindicales. Yo creo que el señor Consejero de Fomento ha sido más sensible, no a las centrales sindicales, que no tiene por qué serlo -al final, es un administrador público-, sino al origen de La Casona del Pinar y, por tanto, a la cesión de determinados derechos o tratos de favor en favor de las centrales sindicales. Yo creo que esa es la razón de fondo, por la que nosotros aplaudimos la corrección del señor Consejero, de que ha comprendido, ha tenido sensibilidad con respecto a lo que implicaba La Casona del Pinar. Y, por tanto, en cierto modo, ha quitado la razón al fondo ideológico por el cual el Grupo Popular y el Grupo centrista rechazaron la Proposición No de Ley en su momento.

Por tanto, yo creo que esto nos tiene que servir de experiencia para otras veces, y estoy seguro que ninguno volveremos a cometer los mismos errores.

En cuanto al tema de la situación de los vuelos del tercer nivel, yo creo, señor Consejero, con alguna reflexión, que en el problema yo creo que también hay un poco de ideológico al respecto. Yo creo que el transporte aéreo tiene unas posibilidades de desarrollo determinadas en nuestra Comunidad Autónoma, tiene unas posibilidades de desarrollo que tienen que ir absolutamente integradas con las perspectivas de trans-

porte público en el conjunto del Estado y, yo diría, en el conjunto de la Comunidad Económica Europea.

Digo esto, porque, al final, sobre todo con la intervención del representante del Grupo Popular, da la sensación de que cualquier dinero que se invierta en subvencionar el déficit de explotación de este tipo de transportes es un dinero bien invertido. Muy al contrario, señor Consejero, nuestro Grupo entiende que cualquier subvención al déficit de explotación, sobre una perspectiva de equilibrio financiero, en una línea de transporte aéreo a medio plazo es correcta. No podemos pensar que, en una primera fase, la línea -por poner un ejemplo- Valladolid-Málaga presente una cuenta de explotación equilibrada; probablemente, en un primer momento no tiene que ser así. Lo que sí que tiene que haber es argumentos técnicos, basado en los métodos habituales de este tipo de estudios, para pensar que a medio plazo se puede equilibrar; y, mientras tanto, las Administraciones pueden asumir racionalmente un déficit.

Lo que no se puede es intentar o mantener como tesis que se puede subvencionar "in eternum" la subvención... un transporte aéreo, o aceptar, por tanto, como deficitario cualquier transporte aéreo, cuando no cumple esa función social. No es lo mismo subvencionar una línea de débil tráfico de carretera a una población aislada de la montaña, donde viven quinientas personas y que no tienen otro método de transporte, y que, por tanto, entre todos tendremos que darle la posibilidad de que puedan salir de allí, que subvencionar a determinados sectores de la población, que, no sé si por suerte o por desgracia -yo diría que por desgracia-, sólo las clases económicas más favorecidas pueden hacer uso de ese transporte aéreo. Esa es la razón. Al final, lo que subyace en todo el proceso es que, con la filosofía de que cualquier transporte aéreo que no cumpla una función social, como es el caso que nos ampara, al final, estamos detrayendo un presupuesto público para subvencionar una serie de déficits, para cubrir las plazas en un transporte diríamos de élite, a personas y capas sociales no necesitadas. Eso en cuanto a filosofía ideológica.

En cuanto a filosofía de política de transporte, sinceramente, señor Consejero, a mí me cuesta trabajo pensar que, con las previsiones de desarrollo de otros modos de transporte, la carretera y el ferrocarril, vuela como el Madrid-Sevilla, por poner un ejemplo, pueden tener futuro. En el horizonte del noventa y dos, si mal no recuerdo, Madrid y Sevilla van a estar comunicadas, no sé si por dos horas y media, tres horas, por ferrocarril, a través del AVE, del tren de alta velocidad español. Y la línea, en el futuro, la línea Madrid-Valladolid también va a ser de alta velocidad. Mientras tanto, lo que es evidente es que las reformas que está habiendo están elevando la velocidad media de los trenes. En un plazo corto, probablemente se tarde menos, o poco más o menos, con un menor coste social, el viajar de Valladolid a Sevilla por ferrocarril, o por carretera, autopistas, que por avión. Sin decir ello... sin re-

nunciar al avión, lo que es evidente que no tiene sentido subvencionar este modo de transporte, cuando hay otras dos alternativas de transporte que cuestan dinero a los contribuyentes y que son diríamos, transportes que benefician a la mayoría de los ciudadanos, mientras que el transporte aéreo -no nos engañemos- va a beneficiar a determinadas clases sociales de ciudadanos.

Por tanto, yo creo que en esa línea -y el señor Consejero sabe mi opinión al respecto- hay que enfocar los problemas. Por otro lado, es yo creo que iluso pensar que un vuelo, como estaba previsto en el convenio, Valladolid-Bilbao, con las comunicaciones tan excepcionales, o casi excepcionales, que tienen por carretera, e incluso por ferrocarril, estas dos ciudades, es iluso pensar que el vuelo, el transporte aéreo puede tener éxito. No digamos ya en la posibilidad Madrid-Valladolid, que yo creo que se sale de cualquier norma de carácter lógico en cuanto a planificación del transporte. Eso jamás, jamás podrá tener éxito. El traslado de Valladolid a Villanubla y de Barajas a Madrid, en tiempo, es una parte muy importante del tiempo que lleva de Valladolid a Madrid por carretera o ferrocarril. No digamos ya en precios. Si mal no recuerdo, me parece que la tarifa estaba alrededor de las 10.000 pesetas..... 8.000 pesetas, Valladolid-Madrid, mientras que en tren yo creo que son 2.000 pesetas lo que vale. Yo creo que el tema no tiene color.

Entonces, concluyendo, señor Consejero, yo creo que, en el tema de la subvención a déficits de explotación en transporte aéreo, hay que ir con miras de equilibrio financiero a corto plazo. Porque, si no, lo que estamos haciendo es detrayendo dinero de todos para beneficiar a unos pocos, y eso no es signo de solidaridad ni de progresismo. Y, por tanto, cualquier subvención dirigida a cualquier línea de transporte aéreo tiene que estar basada en estudios técnicos adecuados, que permitan prever, en un plazo de tiempo razonable, un equilibrio en la cuenta de explotación.

Y, por tanto, el pensar que el vuelo que sería, diríamos, la razón de ser de este convenio, Valladolid-Barcelona, podamos defenderlo en condiciones de competitividad con una línea aérea pública no tiene mucho sentido, y creo que tampoco es solidario. Otra cosa es -y coincido con el planteamiento del señor Consejero- que, a veces, estas empresas públicas, al margen de cualquier ideología, por razones que estarán en la mente de todos los miembros de esta Comisión, pues a veces no son lo suficientemente flexibles para atender demandas sociales o demandas de necesidades de las Comunidades Autónomas. Y por eso tengo que felicitarle por la gestión realizada al efecto, que hace que la adecuación de horarios entre Valladolid y Madrid, Valladolid y Barcelona, sea, probablemente, la que más convenga a esta Comunidad Autónoma; probablemente más, señor Consejero... Y si se lee los estudios de tráfico entre Valladolid y Barcelona, de necesidades de los pasajeros, de acuerdo con una encuesta que se hizo en su día, probablemente, este horario que

hay en estos momentos sea más conveniente, fíjese lo que le digo, que el vuelo de salida de mañana de Valladolid y regreso de tarde de Barcelona. Porque, si mal no recuerdo, había mayor índice de tráfico de Barcelona a Valladolid que viceversa.

Pero bueno, independientemente de eso, yo creo que el horario actual es un horario bastante adecuado a las necesidades de nuestra Comunidad Autónoma. Y, en cualquier caso, lo que hay que hacer es seguir presionando para que Aviaco, empresa pública de todos nosotros, preste mejor servicio a Castilla y León.

Por tanto, prudencia en el tema este. Téme, señor Consejero, que al final esto se va a ir al traste. No veo, sinceramente, ninguna razón objetiva que pueda hacer prever que ni esta Comunidad Autónoma -y, por supuesto, mucho menos el resto, porque el resto en muchos casos están sólo para hacerse la foto, no para soltar dinero- vaya a mantener esto durante mucho tiempo. Y, probablemente, en cierto modo, señor Consejero, ha habido una cierta falta de planificación en el tema, con lo cual todos tenemos que ser responsables de ello, y, en cualquier caso, no nos queda más remedio que lamentarlo. Nuestro Grupo siempre va a encontrar... el señor Consejero siempre va a encontrar el apoyo de nuestro Grupo en todo lo que sea racional. Y de racionales es seguir demandando determinados servicios de tercer nivel para nuestra Comunidad Autónoma, pero los que sean necesarios, ni más ni menos, y acordes con una lógica presupuestaria y social.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Lorenzo. Al principio de su intervención, yo creo que estaba reconociendo implícitamente la imparcialidad y observancia del Reglamento de esta Presidencia, cuando decía que se dirigía al Partido Popular. Esta Presidencia ha entendido perfectamente que se estaba dirigiendo al Excelentísimo señor Consejero; no ha habido ningún ataque al Partido Popular. Y, si así hubiese sido, sabe Su Señoría que esta Presidencia le hubiese cortado.

Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Parlamentario Popular, el señor Marcos Oteruelo.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Sólo tres matizaciones. Gracias, señor Presidente.

En primer lugar, agradecer al Consejero el dato que me ha ofrecido, de que las peticiones para la renovación de flota están estabilizadas más o menos. Entonces, efectivamente, es lógico que, si están estabilizadas, no se incremente la cantidad presupuestaria. Yo, simplemente, es que subrayo mucho ese programa, porque hasta ahora ha sido, efectivamente, una cosa muy positiva.

En cuanto a los vuelos, me reitero en lo dicho anteriormente, a pesar de todas las apreciaciones yo creo que un poco tirando a catastrofistas. A mí me da la impresión de que no estamos todavía en condiciones de

poder emitir un juicio definitivo sobre si los vuelos desde Valladolid..., y yo añadiría León, que desde León... es, evidentemente, de León a Madrid ya cambiaría mucho el sentido que de Valladolid a Madrid. Y, desde luego, de León a Barcelona, conociendo la cantidad de gentes de León que se sacrifican y vienen en su coche a coger el avión en Valladolid -entre ellos, yo he venido-, pues, en fin, considero, considero que la Junta debe seguir, pues ¡oye!, estudiando el tema, no arrojando la toalla, perseverando un poco más, porque tampoco hemos dicho que sea "in eternum". Es decir, si se comprobaba, efectivamente, que pasa el tiempo y que no hay un índice de crecimiento y que va incluso a menos, o que no se ve viabilidad del proyecto, pues nada, habría que, efectivamente, clausurar el proyecto; no pasaría nada. Pero me parece muy pronto todavía para tomar esas medidas. Creo que no hay plazo suficiente, ni se han dado todas las variables necesarias para sacar conclusiones definitivas.

De manera que, por el momento, lo que sí desde mi Grupo aconsejaríamos al Gobierno Regional es que mantenga... que mantenga esos vuelos en lo posible y con la flexibilidad posible, variando rutas, horarios, convenios, dialogando con todo el mundo; pero que no cierre todavía ese proyecto. Sería una pena. De momento.

Porque en esto tenemos un ejemplo. Yo hablaba antes del valor simbólico, y esto no es ninguna tontería. Porque yo recuerdo que hace muchos años hubo un señor, que era un Ministro de este país en tiempo del franquismo, llegó a León, subió unas escalinatas de un cuartel desalmado, que no había ni por donde cogerlo, que había una parada de sementales... la monda; íbamos al lado de él un grupo de periodistas. Y, de pronto, este señor Ministro se vuelve y dice: "señores, aquí vamos a hacer uno de los mejores hoteles de Europa". Y los periodistas, entre los que me encontraba yo, pues casi nos daba allí la risa, ¡si esto no hay por dónde cogerlo!. El Ministro era el señor Fraga y el hotel era el Hostal de San Marcos. Al poco tiempo, el señor Fraga fue sustituido y llegó un señor llamado Sánchez Bella a León y confesó, también ante los periodistas, que el Hostal de San Marcos había sido un fracaso, y dijo así: "A lo hecho, pecho; no podemos hacer otra cosa, ya se ha hecho aquí una gran inversión, habrá que seguir como sea". Bueno, pues ahora se ha encontrado el Gobierno socialista con un gran hotel, que prestigia a España entera en cuanto al turismo, que él por sí mismo, como el de los Reyes Católicos y otros, se convierte en foco de atracción turística, que es un símbolo de nuestro prestigio, y que, por añadidura, ha habido años que incluso ha ganado dinero. Es decir, hay que tener paciencia con las cosas, porque, si no, el Hostal de San Marcos no existiría. De manera que no es el mismo caso, en absoluto; pero en los vuelos hay que tener también un poquito de paciencia.

Bueno, y por último. En lo que se refiere al famoso tema del porcentaje de trabajadores que pueden tener

plaza en La Casona del Pinar, pues, lo que sí quiero dejar claro es que en absoluto nunca... y, si se ha apreciado en ese sentido, pues creemos o pedimos que se rectifique, es decir, nunca hemos hecho una batalla frontal contra los sindicatos, en absoluto; no tengo nada en contra de los sindicatos. Lo único que hacemos batalla frontal es contra los privilegios. Y pienso que a los propios sindicatos, a los propios sindicatos no les beneficia en absoluto ese tipo de política un poco caciquil y de privilegio, y que le hagan descuentos por ser de tal sindicato o tal otro, en tal hotel; eso no es bueno. Yo creo que, en ese aspecto, porque los trabajadores también tienen que tener una dignidad y ser, como son, ciudadanos normales del país que pagan donde gastan y que van donde van todos los ciudadanos. Entonces, las propias centrales sindicales creo que se pueden ver honradas con este tipo de negociación de tú a tú, y a ver qué cupo se les puede dar, en qué épocas, etcétera, sin necesidad de utilizar privilegios.

Nada más. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MONFORTE CARRASCO): Gracias, señor Presidente.

En cuanto al tema de la residencia de La Casona del Pinar, yo creo que está el tema lo suficientemente debatido, y, por supuesto, no voy a entrar en más aclaraciones. Pero sí que quiero matizar algunas cosas que ha dicho el Portavoz Socialista en cuanto a los vuelos de tercer nivel.

Tengo que decir que, hábilmente, ha expuesto una serie de temas en cuanto a política de transporte se refiere, pero los ha intentado adornar o dar una vuelta que yo quiero matizar y que yo quiero aclarar. Evidentemente, este Consejero y la Junta de Castilla y León, en cuanto a política de transporte se refiere, ha apostado, y yo creo que seriamente, por apoyar a las líneas de débil tráfico en cuanto a transporte terrestre se refiere, bueno, porque creemos que está haciendo una política, a través de esta línea, de estas subvenciones, está haciendo una política social importante. ¿Por qué nosotros financiamos a una empresa aérea, por qué nosotros financiamos a una empresa aérea que teóricamente va destinada a clases privilegiadas? Bueno, pues, no es por otra cosa sino porque entendemos que financiando este tipo de proyectos estamos ayudando al desarrollo económico de Castilla y León y que, evidentemente, eso va a tener una incidencia de atracción de empresas y esas empresas crearán puestos de trabajo, etcétera, etcétera. No por eso.

Yo le digo una cosa: si en la Administración Central hiciese de inmediato lo que tenía que hacer, que era liberalizar, liberalizar este tipo de vuelos, no habría nin-

gún tipo de problemas. Con todas las reservas: garantizando que las empresas que hicieran estos vuelos tuvieran cierto tipo de condicionantes de tipo económico, para que en dos, tres meses, cuatro meses no quebrasen, etcétera, etcétera. Con todo ese tipo de condicionamientos. Pero en el momento en que la Administración Central liberalizase este tipo de vuelos, yo le aseguro a usted que más de una empresa vendría aquí a establecerse, sin ningún tipo de financiación por parte de la Comunidad Autónoma.

¿Qué es lo que hemos querido nosotros, junto con otras Comunidades Autónomas de distinto signo político al gobierno de coalición que en estos momentos gobierna Castilla y León, como Extremadura? Bueno, adelantarnos, adelantarnos a esa situación, el promover eso, el demostrar a los empresarios de toda España o a nivel europeo que nosotros en Castilla y León estamos a un cierto nivel para atraer a ese tipo de personas aquí a que inviertan. Y, evidentemente, aunque en estos momentos las personas que están utilizando esto, pues, normalmente son empresarios, también hay otra vía para promocionar el turismo, muy importante también.

Y no estoy de acuerdo en lo que ha dicho en cuanto a distancias, Valladolid-Bilbao, etcétera, etcétera. Usted, si va, Señoría, a Francia, para distancias de doscientos, trescientos kilómetros, en estos momentos hay aviones, vuelos de tercer nivel que están volando esos trescientos kilómetros, y en lugar de emplear tres horas y media o cuatro en hacer ese trayecto, están empleando una hora, hora y pico. Yo, me parece que fue en el mes de octubre, en un viaje que hice a Francia, utilicé uno de esos vuelos y le puedo decir que era un avión aproximadamente de cuarenta y cinco, cincuenta plazas, e iba con una ocupación del 95%. Por eso, yo entiendo que la Junta de Castilla y León, en cuanto al tema de las líneas deficitarias, está actuando correctamente; en cuanto al tipo de vuelos y con los datos que tenemos en estos momentos, está actuando correctamente, y lo que vamos es a intentar seguir en esta línea. Pero que sería muy importante, para que no hubiera ningún tipo de problemas en cuanto al establecimiento de otras compañías, bueno, el que la Administración Central, como decía antes, liberalizase los vuelos.

Yo creo que, bueno, al Portavoz del Grupo Popular decirle que, evidentemente, que vamos a seguir en esta línea. Y, bueno, pues, el día treinta o treinta y uno de enero veremos a ver si el resto de instituciones están de acuerdo con la política que quiere seguir la Junta de Castilla y León.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Consejero. ¿Algún Portavoz desea consumir un turno de dúplica? Sí. Señor Lorenzo, por el Grupo Socialista.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Gracias, señor Presidente. Son dos cosas. Una de ellas una... aprove-

chando la referencia que el señor Portavoz del Grupo Popular hace al señor Fraga, entonces Ministro de Información y Turismo probablemente, cuando constituyó... creó el Hostal de Sana Marcos, le diré que el tema no es tener paciencia, como dice usted, no hacer las cosas... tener paciencia a ver si el día de mañana son rentables, sino simplemente hay una cosa mucho mejor, que es ponerlo en manos de socialistas, porque, en el caso concreto del Hostal San Marcos, estando en manos de.....

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Señor Lorenzo, señor Lorenzo, le voy....

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: ... se hizo rentable.

Y luego una pregunta sólo al señor Consejero. El otro día estuvo el señor Consejero en Sevilla con el tema este de PABECAL, de la Expo... Señor Consejero, ¿cómo fue a Sevilla, en qué avión y desde qué aeropuerto? Simplemente eso.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Lorenzo Martín. Señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MONFORTE CARRASCO): Para responder al Portavoz del Grupo Socialista. Fui el domingo por la tarde en un avión regular de Iberia y salí de Madrid a las cuatro y media y llegamos, aproximadamente, a las cinco y media a Madrid. Yo, para promocionar estos vuelos, estuve contactando con Air Sur, y lo que pasa es que con ustedes, Señorías, no sabe uno cómo acertar. Yo, evidentemente, podía haber promocionado y haber hecho un vuelo, un vuelo chárter, porque Air Sur estaba de acuerdo, desde Valladolid a Sevilla; pero como en total íbamos aproximadamente diecisiete personas o quince, entre quince y diecisiete personas, aproximadamente, y el total de plazas del avión era de... es de ochenta personas, evidentemente, no me atreví, por las críticas que pudiera recibir del Grupo Socialista diciendo: la Junta de Castilla y León se va a Sevilla y fleta un chárter y tal, y tal. ¡Qué derroche! ¡Qué espanto! Por eso no se hizo. Si no, se lo hubiera hecho. Estuve por llamarle a usted, comentárselo, a ver si nos permitía el hacer ese vuelo para promocionar estos vuelos de tercer nivel, pero no me atreví, porque al final sé que nos iba a criticar.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Consejero. ¿Señor Marcos Oteruelo? No siendo así, ¿algún Procurador miembro de esta Comisión desea formular alguna pregunta o alguna observación? Si no es así, yo, como Presidente, no puedo hacerlo, entonces tendría que ausentarme del escaño de la Presidencia; pero si Sus Señorías me lo permiten, pues, desde aquí sí quiero formularle una pregunta, y es referente al tercer punto, que es a la ejecución del concepto presupuestario subvención de la renovación de la flota.



Como muy bien ha dicho el señor Consejero, esa partida estaba presupuestada con 75.000.000 de pesetas y ha habido que ampliar en 70.000.000 más, lo cual indica el alto índice que tiene de aceptación esta partida o este programa. Conozco bien el Reglamento, sé que no puedo entrar en debate, únicamente puedo formular preguntas, pero estoy haciendo esto como introducción a la pregunta que voy a formularle.

Nos ha dado las cifras de las peticiones que ha habido por provincias, en total doscientas sesenta y cuatro, de las cuales ciento setenta y ocho han sido atendidas y setenta y seis denegadas. Y mi primer pregunta sería, si lo sabe ahora en estos momentos, los tonelajes de los camiones o de los vehículos públicos, qué vehículos son los que más se han renovado.

Y luego una pregunta sería cómo en este momento disminuye la partida para los presupuestos del noventa y uno, disminuyé porcientualmente de acuerdo con los presupuestos del noventa, como reconocía el Consejero; sin embargo, vemos que el capítulo I y capítulo II se incrementa; y una partida que ha tenido tanta aceptación como ésta creemos que se debería de incrementar.

Y luego, otra pregunta sería si ha habido alguna petición, y, por lo tanto, ha habido alguna subvención en vehículos de menos de tres y media toneladas. Y la pregunta siguiente, caso de que esto fuese afirmativo o negativo, es si se piensa ampliar estas ayudas a los vehículos de menos de tres y media toneladas. Yo creo que todos los que circulamos por carreteras vemos que la inmensa mayoría de los vehículos que circulan hoy por las carreteras de este tonelaje son los que en peores condiciones se encuentran. Yo creo que la flota de gran tonelaje afortunadamente está muy bien, puede decirse que está a nivel europeo; sin embargo, los vehículos pequeños, de tres y media toneladas para abajo, son los que peor se encuentran y en situaciones, pues, muchas veces con un peligro claro para el tráfico rodado. Por lo tanto, mi pregunta sería ésa: si se ha atendido alguna petición de estos vehículos, y, si no, si se piensa el poder ampliar la Orden para estos vehículos de tres y media toneladas.

Muchas gracias.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MONFORTE CARRASCO): Gracias, señor Presidente. Cierto es que no tengo aquí los datos relativos a qué tipo de vehículos se han subvencionado, si son de transporte de viajeros o de transporte de mercancías; no sé la cantidad, por uno o por otro. Yo, evidentemente, lo que sí que puedo hacerle es tomar los datos y mandárselo por escrito lo más... en el espacio más corto posible. Sí que le puedo decir que, en cuanto a la subvención a vehículos de transporte de mercancías, la Orden prohíbe expresamente el subvencionar a vehículos menores de tres coma cinco toneladas. ¿Por

qué se está haciendo así? Porque creemos, y en estos momentos estaba así, que el parque que más necesita de este tipo de subvenciones son los vehículos mayores de tres coma cinco toneladas. Evidentemente, lo que sí que se puede hacer, evidentemente, y recogiendo su sugerencia, es estudiar qué tipo de antigüedad tienen unos y otros vehículos y ver que es lo que se puede hacer por ello. Pero, vamos, en estos momentos no le puedo contestar con precisión.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Consejero. Le hacía esta pregunta de... Consumo el turno de réplica. Le hacía esta pregunta de lo de tres toneladas y media, porque, según mis informaciones, parece ser que ha habido algún transportista que ha solicitado e incluso se le había pedido documentación, parece ser que como afirmativamente de que se le iba a conceder. En este momento, es lógico que usted no pueda saber nada. Lo único es eso: lo que se ofrecía para entregarme esa información o darme esa documentación, pues, si me gustaría recibirla. Y me gustaría también —cómo no— que fuese tenida en cuenta esa posibilidad, si la Junta lo cree oportuno y después de los estudios pertinentes se ve que en realidad estos vehículos de tres y media toneladas son los que en estos momentos en peores condiciones se encuentran.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MONFORTE CARRASCO): Sí. Como le he dicho anteriormente, yo le voy a contestar por escrito a todo lo que Su Señoría me ha pedido. Aquí tengo una relación, aquí tengo una relación de los peticionarios que ha habido, por nombres, por provincias, incluso por el vehículo a sustituir, por la entidad financiera, por el importe de la subvención. Yo no tengo ningún inconveniente en mandar esta relación por escrito, pero tenga en cuenta Su Señoría que, si ese tipo de subvención va en contra de la Orden, evidentemente, este Consejero no la va a permitir, a no ser que le engañen. Y la verdad es que pienso que todos los funcionarios de la Dirección General de Transportes son lo suficientemente serios, trabajadores y formales para que no hagan este tipo de cosas y no vayan en contra de la normativa legal vigente.

Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Consejero. ¿Hay algún Procurador que desee formular alguna pregunta más? Pues, no siendo así, señor Consejero, señores Procuradores, se levanta la sesión.

(Se levantó la sesión a las diecinueve horas veinticinco minutos).