



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 1993

III LEGISLATURA

Núm. 203

COMISION DE TRANSPORTE, COMUNICACIONES Y COMERCIO

PRESIDENTE: Don José Carlos Monsalve Rodríguez

Sesión celebrada el día 12 de Mayo de 1993, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DIA:

1. Preguntas con respuesta Oral.

1.1. Pregunta Oral, P.O. 68-I, presentada por la Procuradora D^a Carmen García-Rosado y García relativa a relación nominal de empresas de Transportes de viajeros solicitantes de subvenciones en 1991 y cantidad concedida a cada Empresa, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, núm. 89, de 4 de Febrero de 1993.

1.2. Pregunta Oral, P.O. 119-I, presentada por la Procuradora D^a Carmen García-Rosado y García, relativa a organizaciones y asociaciones de consumidores solicitantes de subvenciones en 1992, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, núm. 112, de 26 de Abril de 1993.

2. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento, a solicitud del Grupo Parlamentario Mixto, para informar sobre:

Gestiones realizadas ante la Dirección de FEVE, ante el Ministerio de Transportes y Conclusiones de la Consejería sobre la reapertura de la Línea de Ferrocarril de Vía Estrecha, FEVE, León-Bilbao.

3. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento, a solicitud propia, para informar sobre:
 Conversaciones mantenidas el día 11 de Febrero de 1993 con la dirección de FEVE, Ministerio de Transportes, Diputación Provincial de León y Palencia y Sindicatos.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diecisiete horas cuarenta minutos.	5151	Intervención del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento, informando a la Comisión.	5156
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, abre la sesión y comunica las sustituciones producidas en la Comisión.	5151	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, suspende la sesión.	5158
Primer punto del Orden del Día. PO 68.		Se suspende la sesión a las dieciocho horas veinticinco minutos, y se reanuda a las dieciocho horas cincuenta minutos.	5158
El Secretario, Sr. Almarza González, da lectura al primer punto del Orden del Día.	5151	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, reanuda la sesión y abre un turno de intervenciones para los Portavoces de la Comisión.	5158
Intervención de la Procuradora D ^a Carmen García-Rosado y García (Grupo Socialista) para formular su pregunta a la Junta de Castilla y León.	5151	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Aznar Fernández (Grupo Mixto).	5158
Contestación del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	5151	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Sagredo de Miguel (Grupo del C.D.S.).	5160
Intervención de la Procuradora Sra. García-Rosado y García (Grupo Socialista) para solicitar una aclaración del Sr. Presidente.	5151	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	5161
Contestación del Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez.	5151	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Amilivia González (Grupo Popular).	5162
Intervención del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento, para solicitar una aclaración de la Sra. Procuradora.	5152	Contestación del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	5164
Contestación de la Procuradora Sra. García-Rosado y García (Grupo Socialista).	5152	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Aznar Fernández (Grupo Mixto).	5165
Continúa el Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento, con la contestación a la Pregunta de la Sra. Procuradora.	5152	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Sagredo de Miguel (Grupo del C.D.S.).	5166
En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. García-Rosado y García (Grupo Socialista).	5154	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	5167
En turno de dúplica, interviene el Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	5154	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Amilivia González (Grupo Popular).	5168
PO 119.		En turno de dúplica, interviene el Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	5169
El Secretario, Sr. Almarza González, da lectura a la segunda pregunta.	5154	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, abre un turno de preguntas para los Procuradores de la Comisión.	5169
Intervención de la Procuradora Sra. García-Rosado y García, para formular su pregunta a la Junta de Castilla y León.	5154	En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Muñoz Albiac (Grupo Socialista).	5169
Contestación del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	5155	Contestación del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	5170
Segundo y tercer puntos del Orden del Día. Comparecencia Sr. Consejero.		El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, levanta la sesión	5170
		Se levantó la sesión a las veinte horas.	5170

(Comenzó la sesión a las diecisiete horas cuarenta minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Buenas tardes. Se abre la sesión. Por el Grupo Parlamentario Popular, don Tomás Burgos sustituye a don Porfirio Abad.

Por el señor Secretario, se va a dar lectura al primer punto del Orden del Día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR ALMARZA GONZALEZ): Primer punto del Orden del Día: "Preguntas con respuesta oral.

1.1. Pregunta oral 68-I, presentada por la Procuradora doña Carmen García-Rosado y García, relativa a la relación nominal de empresas de transportes de viajeros solicitantes de subvenciones en mil novecientos noventa y uno, y cantidad concedida a cada empresa, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León número 89, de cuatro de febrero del noventa y tres".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias. Para la formulación de la pregunta, tiene la palabra la señora Procuradora García-Rosado.

LA SEÑORA GARCIA-ROSADO Y GARCIA: Gracias, señor Presidente. Buenas tardes, señor Consejero. Señorías. Desde hace más de un año -y esto lo decía yo ya el veinticinco de enero-, esta Procuradora ha solicitado a la Junta de Castilla y León información sobre las subvenciones a empresas de transporte de viajeros por carretera en mil novecientos noventa y dos, a través de tres preguntas, en las que, reiteradamente, se me contestaba a cuántas empresas por provincia, pero no a cuáles, que era el objeto de las preguntas.

Una deficiente interpretación del contenido de las mismas hace pensar a la Junta que lo que yo solicitaba era una información exhaustiva y un gran volumen de información, y por eso reiteradamente se me decía que tenía los expedientes a mi disposición en la Consejería, cuando, en realidad, eran tan sólo los nombres de las empresas por provincias y la cuantía de la subvención concedida a cada una.

En aquel momento, cuando yo formulé inicialmente esta pregunta oral, decía que, de no existir una razón oscura para no facilitar tal información -cosa que yo no creía, pero, claro, de no existir esa razón oscura...-, no se entendía bien la resistencia de la Junta a proporcionarla, máxime cuando en otras muchas preguntas, a las que se responde y se piden relaciones parecidas, pues, se contesta sin ningún problema.

Por todo ello, en aquel momento, el veinticinco de enero yo decía que reiteraba la pregunta por cuarta vez,

solicitando la respuesta oral ante la Comisión de Transportes, Comunicaciones y Comercio, y que, de nuevo, formulo así: ¿cuál es la relación nominal de empresas de transportes de viajeros que han recibido subvención de la Junta en mil novecientos noventa y uno? Perdón, porque antes he leído -y también creo que me transcribieron- mil novecientos noventa y dos y se trataba de mil novecientos noventa y uno, cuando he empezado a leer la pregunta. La pregunta -repito- es: ¿cuál es la relación nominal de empresas de transportes de viajeros que han recibido subvención de la Junta en mil novecientos noventa y uno?

Y segunda pregunta: ¿qué cantidad se le concedió a cada una de ellas? Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señora Procuradora. Para la contestación a la pregunta, tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero de Fomento, Jesús Merino.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Señoras y señores Procuradores. El veintiuno de enero de mil novecientos noventa y tres -es una duda que tengo, y, por eso, no sé si la señora Procuradora, desde aquella fecha, tiene la respuesta- se contestó en relación nominal las empresas de transportes y los importes, en Anexos I, II, III y IV. Entonces, no sé si ésa ya lo tiene en su poder, porque, si no, tendría que leer una por una, todas. Pero desde enero obra en nuestro poder la respuesta que en su día dimos, con toda la relación, una por una, de las empresas, provincia por provincia, y con los importes.

Si Su Señoría quiere, yo los puedo citar uno por uno. Pero me parece que a lo mejor ya está en su poder.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Para un turno de réplica, y por espacio de cinco minutos, tiene la palabra la señora Procuradora.

LA SEÑORA GARCIA-ROSADO Y GARCIA: Gracias, señor Presidente. Yo le pediría que éste no fuera... que no consumiera yo, en esta ocasión, mi segundo turno, puesto que me está haciendo una pregunta el señor Consejero. ¿Podría ser así? A lo mejor, incluso, ni necesito utilizar el segundo, pero, por si acaso, preferiría que usted me lo aclarara antes, puesto que es una pregunta que ahora el señor Consejero me hace a mí.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Vamos, yo he entendido al señor Consejero que ha pedido una aclaración. Pero, de todas las formas, yo creo que el señor Consejero está en disposición de contestar a la pregunta o a lo que está diciendo la señora Procuradora.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Si obra en su poder, pues, a lo mejor ella prefiere que no lea una por una.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Debido a la contestación que ha dado ahora el señor Consejero, la señora Procuradora puede argumentar lo que ella considere oportuno, teniendo en cuenta lo que acaba de decir el señor Consejero.

LA SEÑORA GARCIA-ROSADO Y GARCIA: Bien. Gracias, señor Presidente. A ver si lo he interpretado bien. Yo quiero aclarar que esa respuesta obra en mi poder, que se me dio la respuesta por escrito, cuando, en realidad, yo había hecho la pregunta oral en el mes de noviembre. Yo sé que, cuando se acaba el período de sesiones, las respuestas orales decaen y se contestan por escrito.

Mi interés era recibir esta respuesta de forma oral. Tan es así que, antes de acabarse el período de sesiones, retiré la pregunta oral, para volverla a formular, con toda la planificación que yo tenía, para finales de enero; y me contestó el señor Presidente de las Cortes diciendo que le disculpara, pero que no la había tramitado en su momento como decaída.

De ahí que el señor Consejero, la Consejería me respondiera entendiendo que era el momento de responderme por escrito. Sin embargo, la pregunta permanece oral, tal como luego me contestó don Manuel Estella, el Presidente de las Cortes, y que el señor Presidente de la Comisión "con quien ya hablé en su momento", también, así se lo confirmé.

Por lo cual, yo entiendo que estamos en una situación de una pregunta oral que se hace y una pregunta que se responde en forma oral en la Comisión. Creo que es ésa la situación que tenemos en este momento. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Yo entiendo, señora Procuradora, que el señor Consejero le acaba de decir que, si usted tiene interés en lo que acaba de preguntar, que él no tiene ningún inconveniente en contestarle a la pregunta. Inclusive, acaba de decir don Jesús Merino que puede contestar una por una a lo que usted desea. Si es así, como el señor Consejero está dispuesto a hacerlo, yo entiendo que creo que el señor Consejero tiene la palabra y puede contestar una por una a la pregunta que usted hace. Tiene la palabra, por consiguiente, el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Y pasando a pormenorizar las empresas e importes en cada una de las provincias, tenemos:

En Avila: Abel Coronado de la Fuente, 975.000 pesetas; Rodolfo Hernández Perrino, 1.194.000; Miguel Mar-

tín García, 876.000; Transportes Esteban, 406.000; María del Carmen Pérez González, 1.465.000; Continental...

Provincia de Burgos. Continental Auto, 7.382.000; Santos Pérez González, 1.120.000; Rodrigo Aranda, 744.000; Francisco Arranz Cabestrero, 223.000; Transportes Gónfer, 2.748.000; Transportes Mateos, 2.072.000; Soto y Alonso, 1.218.000; Lucio Martínez Rilova, 1.011.000; Autocares Arceredillo, 770.000; Autocares Amaya, 699.000; Autocares Javier de Miguel Moreno, 1.906.000; José Luis Palacios Burgos, 966.000; Roberto Peña Revilla, 816.000; Arturo Fernández Díaz, 601.000; Antonio López Crespo, 966.000; Leopoldo Hernando Villamartín, 871.000; Marino de las Heras Andrés, 1.200.000; Autocares Dávila, 1.761.000; Transportes García Camarero, 978.000; Plandofer, S.L., 1.800.000; Luciano Saavedra Pardo, 532.000; Juan Carlos Martínez Simón, 794.000; Félix Pérez del Olmo, 635.000; Valentín Ruiz Plasencia, 496.000; Transportes Lile, 453.000; José Antonio Rodríguez Cantoral, 667.000; Angel del Val Gómez, 818.000; Transportes Fiel Esteban, 740.000; A. y G. Martínez Santamaría, 740.000.

León: Autobuses Urbanos de Ponferrada, 2.287.000; María del Carmen Vidal San Juan, 711.000; Reyero, S.L., 781.000; Leonturis, 1.968.000; Empresa Ramos, 3.248.000; José María del Río González, 1.040.000; Eugenia Elisa Valdés González, 1.387.000; Santiago Fernández Castro, 809.000; Transportes Alvarez Vega, 1.715.000; Nazario del Río López, 520.000; Francisco Cuesta Castro, 1.172.000; Luis Ramón Bardón Bajo, 1.145.000; Jesús Blanco Peña, 916.000; Patricio Infante Carrillo, 643.000; Transportes Centrales Regil, 442.000; Gonzalo Natal Fernández, 1.067.000; Antonio Morán Tascón, 1.270.000; Transporte Getino, 428.000.

Provincia de Palencia: Antonio Villanueva Díez, 1.184.000; Angel López Pinto, 1.184.000; Autocares Donato, 284.000; Joaquín Gómez Vallejo e Hijos, 2.033.000; José Gutiérrez de Diego, 978.000; Emilio Gutiérrez Brezosa, 559.000; José Luis López de la Fuente, 1.429.000; Nicolás Duque Julián, 95.000; Martín Amo Palomo, 1.092.000; Transportes y Mudanzas Buj, 242.000; Emilio Miguel Gutiérrez, 889.000; Eusebio Fernández Polanco, 845.000; Isabelo Sardón Rojo, 845.000; Porta Vehículos, S.A., 490.000; Paulino Soto Merino, 542.000; Manuel Villacorta Martín, 542.000.

Salamanca: Saturnino Sánchez Díaz, 1.467.000; Antonio Díaz de Dios, 916.000; José Julián Muñoz, 217.000; Enrique Sánchez Calvo, 934.000; Jesús Herrero Zúñiga, 899.000; Pedro Sánchez García, 893.000; Francisco Sánchez Sánchez, 404.000.

Segovia: Mariano González Martín, 404.000; Gila, S.A., 802.000; Víctor Bayo Sabate, 1.156.000; Andrés Alvarez Tejero, 554.000; Jerónimo del Río Rodríguez, 659.000; Silveno Albertos Albertos, 768.000; Graberas Bermejo, 458.000.

Soria: Transportes Navalpotro, 348.000; Nicolás Bonilla Calvo, 832.000; Julián Palomar Ciria, 950.000; Joaquín Gallego Pinilla, 571.000; Antonio Escobedo García, 1.179.000.

Valladolid: Automóviles Galo Alvarez, 314.000; Juan Morales San Miguel, 74.000; Celso Ramón Miguel, 610.000; Transportes y Servicios, 1.592.000; Benito Valbuena Salam, 1.097.000; Juan José Domingo, 801.000; La Regional, 2.378.000; Ricardo Manso Pérez, 671.000; Herminio Botrán López, 743.000; José María Iglesias Sánchez, 659.000; Fernando y José Esteban González, 788.000; Tomás Barrios Mate, 475.000; Agustín Calvo López, 696.000; Transportes Valentín de Lucas, 356.000; Joaquín García García, 1.885.000; Luis Antonio Recio García, 915.000; Jesús Quintanilla Muñoz, 593.000; José María Duba Vicente, 960.000; Transportes Refacae, 845.000; Cortijo Automóviles, S.A., 731.000; Venancio Alonso Marcos, 458.000; Transportes Miguel Cabrero, 927.000; Joaquín Morán Alonso, 1.270.000; Tomás Fernández Pérez, 570.000; Antonio Parra Villa, 906.000.

Provincia de Zamora: Saturnino Ramos Bernejo, 870.000; Casimiro Pérez Vidal, 862.000; Julio Fernández Mateos, 1.270.000; Zamorana de Transportes, 2.984.000; Francisco Martín Alvarez, 911.000; José Gallego Chimento, 150.000; Luis Zurrón Ríos, 682.000; Hermanos Vivas Santander, 1.640.000; Fabricantes Asociados para la Distribución, S.A., 1.123.000.

En el Anexo II, y empezando por la provincia de Avila, tenemos:

Avila. Adolfo Vega Jiménez, Servicio Solana de Rioalmar-Avila, 560.000; Constancio González Gutiérrez, 497.200; Miguel García Martín, 108.645.

Provincia de Burgos. José María Negrete Somavilla, 756.110; María Teresa Ruiz Rodríguez, 36.040; Julio Crespo Bustillo, 179.221; Automóviles Soto y Alonso, 60.960; Autocares Cadiñanos, 492.022.

Provincia de Palencia. Mariano Pinto Farrán, 30.470; Autocares Donato, 39.312; Angel Calvo Cornejo, 162.348; Nicolás Duque Julián, 877.040; Jesús Marco Guerra, 187.200; José López de la Fuente, 125.840; Autocares Palencia, 858.000; Royal Bus, 360.070; Daniel Sancho Vizcaíno, 31.304; Lucrecio Pérez Guijas, 53.664; Autocares Antolín, 48.534.

Provincia de Salamanca. Manuel Cuadrados Marcos, 438.810; Pilar López Castro, 660.536; Braulio del Arco Corredera, 103.690; Manuel Briz Vicente, 140.300; Los Tres Pilares, 110.308; Manuel Sánchez Herrero, 392.050; Juan Antonio García Rodríguez, 348.185.

Provincia de Soria. La Serrana, Mariano Coca, 97.920.

Provincia de Zamora. Herederos de A. Tamame, 72.800 pesetas; Santiago Díez Lorenzo, 97.575.

De acuerdo con el anexo III, provincia de Avila, Adolfo Vega, 998.846; Constancio González Gutiérrez, 761.509; Miguel García Martín, 905.805.

Burgos. Miguel de Autobuses, S.A., 240.854; Víctor Bayo Sebatén, 1.040.389; Automóviles Soto Alonso, 205.858; Autobuses Cadiñanos, 1.293.750; Julio Crespo Bustillo, 386.754; José María Negrete Somavilla, 2.077.377; María Teresa Ruiz Rodríguez, 78.355; Juan Marciano Sanz Ruiz, 291.828; Santiago Vadillos, 973.503; José Arroyo Varas, 653.131.

Provincia de León. Pedro Rodríguez Redondo, 670.912; Autocares Alvarez, 1.359.229; José Fernández Flórez, 478.478; Antonio Ferreiro Valle, 664.492; Emiliano Martínez García, 1.228.500; Francisco Alvarez González, 686.552; Rutilio López Rellán, 702.000; Isabel Alvarez González, 462.438; Gregorio Sánchez Alvarez, 567.720; Empresa Fernández. S.A., 716.916.

Provincia de Palencia. Nicolás Duque Julián, 1.498.670; José López de la Fuente, 270.113; Marino Pinto Ferrán, 149.357; Autocares Donato, S.L., 98.781; Angel Calvo Cornejo, 541.785; Daniel Sancho Vizcaíno, 129.279; Lucrecio Pérez Guijas, 203.106; Autocares Antolín, 312.689; Royal Bus, 897.787; Gabriel Tejedor Martín, 981.000.

Provincia de Salamanca. Autocares Bermellar, 1.027.615; Florentino García Morales, 220.980; Manuel Cuadrado Marco, 650.676; Pilar López Castro, 1.405.606; Braulio del Arco Corredera, 223.269; Manuel Andrés Briz Vicente, 301.813; Manuel Sánchez Herrero, 833.532; Juan Antonio García Rodríguez, 564.874; Julián Naya Gago, 292.863; Leonardo Revilla Castaño, 182.363; Transportes Manzano, 900.349; La Serrana Mariano Coca, 332.720; Casto Arias Porras, 560.451; Mariano Bautista, 447.143; Mariano Bautista, 328.133.

Provincia de Segovia. Víctor Bayo Sabate, 1.200.090; Víctor Bayo Sabate, 179.721; Iluminado García Sastre, 882.763; Luis Carlos Hernando Vallejo, 532.915.

Provincia de Soria. José María Sanz Tierno, 1.050.365; Angel Romero Pascual, 942.262; Benjamín de Juan Orden, 862.751; Juan José Gómez Sanz, 291.989; Arsenio Martínez Jiménez, 1.201.739; Serafín Sainz Moreno, 171.964; Aquilino Antón Gómez, 690.141; José García Liviano, 194.085; Isidoro Cecilia Frías, 609.500; Comunidad de Herederos de A. Pastor, 1.087.617; Pablo Benito Benito, 1.380.000; Jesús Monge Gómez, a justificar ambos semestres. Provincia de Soria, Luis Santos Alcántara tiene pendiente de justificar el trayecto Miño de San Esteban-Langa de Duero; Francisco Javier Llorente Ortega, 1.671.909; Arturo Martínez Romero, 975.693.

Valladolid. Agustín Pescador, 1.339.331.

Zamora. Aureliano Martín Bicín, 1.151.280; Herederos de A. Tamame, 349.222; Gonzalo Álvarez Méndez, 2.514.364; Gonzalo Álvarez Méndez, 627.550; el mismo, 147.250; y el mismo, en otro trayecto distinto, 643.350; Heredero de A. Tamame, 308.169; Santiago Díez Lorenzo, 1.064.411.

Anexo número IV. Burgos. El Noroeste de Burgos, S.L., 3.300.000; Soto y Alonso, 3.300.000.

León. Reyerer, S.L., 3.300.000. Auto Pelines, S.A., 3.300.000.

Salamanca. Transportes Manzano, S.A., 2.100.000; Juan Martín Jiménez, 3.300.000.

Zamora. Julio Fernández Mateos, 3.300.000; y Herederos de A. Tamame, 3.300.000.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Entendiendo que entre la formulación por la pregunta de la señora Procuradora y la contestación del señor Consejero, como ha habido entre medias un turno de aclaraciones, voy a conceder un turno de réplica a la señora Procuradora, y, a continuación, turno de dúplica al señor Consejero.

LA SEÑORA GARCIA-ROSADO Y GARCIA: Muchas gracias, señor Presidente. Yo creo que hay que felicitar a alguien, no sé a quién, a lo mejor probablemente a mi Grupo o a mí misma, porque después de año y medio, pues, se haya contestado a una pregunta que se formuló. Y nuestra duda es... lo que no entendemos es cómo esa misma respuesta que ahora se ha dado, y que agradecemos al señor Consejero, no se dio a finales de mil novecientos noventa y uno, o principios, mejor dicho, principios de mil novecientos noventa y dos, y ha tenido que formularse la misma pregunta cuatro veces para poder obtener la información que mi Grupo requirió en su momento. De todas maneras, le agradezco al señor Consejero la respuesta.

Gracias, señor Presidente.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Como he dicho antes, esta pregunta, en su momento planteada como oral, decayó y se planteó como escrito, y a la pregunta escrita contestamos, con esto mismo que acabamos de relacionar, con fecha veintiuno de enero de mil novecientos noventa y tres. Por tanto, consideramos que lo mismo que he manifestado... y que he detallado en esta contestación oral se hizo en esa fecha por escrito a la

señora Procuradora, sin perjuicio de que fuese de distinta forma, puesto que ella lo planteaba oral y nosotros lo contestamos por escrito.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Ahora, si algún miembro de la Comisión desea formular algún tipo de aclaración con relación a la pregunta de la señora Procuradora, pues, tiene la palabra. No habiendo ningún punto sobre esta misma pregunta a aclarar, vamos a dar lectura, dentro del mismo punto del Orden del Día, al apartado 2º del primer punto del Orden del Día, por el señor Secretario.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR ALMARZA GONZALEZ): "Pregunta oral presentada por la Procuradora doña Carmen García-Rosado, relativa a organizaciones y asociaciones de consumidores solicitantes de subvenciones en mil novecientos noventa y dos".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Secretario. Para formular la pregunta, tiene la palabra la señora Procuradora doña Carmen García-Rosado.

LA SEÑORA GARCIA-ROSADO Y GARCIA: Gracias, señor Presidente. En los Presupuestos de mil novecientos noventa y dos la Consejería de Fomento tuvo asignados... tenía asignados 30.000.000 en la partida 04.04.022.481.0, dedicada a subvencionar a organizaciones y asociaciones de consumidores. Sobre la distribución de esa cantidad se formuló a la Junta de Castilla y León la siguiente pregunta: ¿cuáles son las organizaciones y asociaciones de la Región que solicitaron subvención en mil novecientos noventa y dos? ¿Qué cantidad solicitaba cada una? ¿A cuáles de ellas se les concedió alguna subvención y en qué cuantía? Pedíamos relación nominal con la provincia de referencia. En los casos concedidos, ¿en concepto de qué?, concretamente.

Pues bien, el día veinticinco de marzo recibimos la siguiente respuesta: "La Consejería de Fomento, durante el ejercicio de mil novecientos noventa y dos y con cargo a la partida que he citado antes, concedió para el desarrollo de actividades de protección y asesoramiento al consumidor, así como para gastos de mantenimiento de sus sedes, subvenciones a cuarenta y seis organizaciones y asociaciones de consumidores, por un valor global de 30.000.000 de pesetas, (que era lo que tenía la partida), correspondiente a la cuantía de la partida presupuestaria aprobada, sobre un total de cincuenta y seis solicitudes, con un volumen total de casi 200.000.000 de pesetas". Esa era la respuesta que se me dio en su momento a la pregunta formulada.

Es evidente que la contestación no daba respuesta a lo que se preguntaba. Se confundía cuáles son las organizaciones, a cuáles se les concedió, etcétera, con cuántas organizaciones o cuántas solicitudes, cosa que no se pre-

guntaba. Si nosotros hubiéramos tenido intención de saber el número de solicitantes y el número de subvenciones, hubiéramos preguntado cuántas, y, sin embargo, preguntábamos cuáles. Yo creo que le será muy difícil hoy al señor Consejero, a diferencia del otro día a un Director General, decirme que quiere decir lo mismo cuántas que cuáles, según el diccionario de no sé quién (en aquel momento se citaba a María Moliner). Yo creo que es a todas luces diferenciado cuando se pregunta cuáles son esas organizaciones a cuántas son.

Por todo ello, reitero las preguntas para su contestación oral: ¿cuáles son las organizaciones y asociaciones de la Región que solicitaron subvención en mil novecientos noventa y dos? ¿Qué cantidad solicitaba cada una? ¿A cuáles de ellas se les concedió alguna de estas subvenciones? ¿Y en qué cuantía? Relación nominal con la provincia de referencia. Y, por último, en los casos concedidos, en concepto de qué, concretamente.

Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señora Procuradora. Para la contestación a la pregunta formulada por doña Carmen García-Rosado, tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero de Fomento, don Jesús Merino.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Efectivamente, se han solicitado subvenciones, de acuerdo con el detalle que voy a pasar a relacionar, para los dos conceptos, tanto para mantenimiento y actividades de consumo, como para mantenimiento del mobiliario y material de la propia oficina de cada una de las asociaciones. Y las entidades, con las cantidades solicitadas y las concedidas, globalizando tanto lo solicitado con lo concedido, es lo siguiente:

Unión de Consumidores de Castilla y León (UCE), solicitado, 17.000.000; concedido, 3.000.000. Federación Territorial de Amas de Casa y Consumidores de Castilla y León, solicitado, 16.000.000; concedido, 5.000.000. Federación Regional de la Unión Cívica de Consumidores y Amas de Hogar (UNAE), solicitado, 5.520.000; concedido, 2.500.000. Asociación Regional de Consumidores y Usuarios María de Molina Reina, solicitado, 5.579.000; concedido, 2.500.000. Asociación Regional de Consumidores y Usuarios de Medina del Campo, solicitado, 29.881.000; concedido, 500.000. Asociación de Amas de Casa, Consumidores y Usuarios de Avila y provincia, solicitado, 3.500.000; concedido, 1.500.000. Unión de Consumidores de Arévalo, solicitado, 4.831.000; concedido, 400.000. Asociación de Inquilinos de Burgos, solicitado, 695.000; concedido, 50.000. Unión Cívica Provincial de Amas de Casa y Consumidores de Burgos (UNAE), solicitado, 5.663.869; concedido, 1.200.000. Asociación Provincial de Consumo "Jimena" de Burgos, solicitado,

2.710.000; concedido, cero. Unión Cívica Provincial de Amas de Casa y Consumidores de Aranda de Duero (UNAE), solicitado, 600.000; concedido, 200.000. Asociación de Consumidores Altamira Allende de Miranda de Ebro (Burgos), solicitado, 470.000; concedido, 365.000. Asociación de Consumidores y Usuarios de Miranda de Ebro (Burgos), solicitado, 1.150.000; concedido, 100.000. Federación de Asociaciones de Consumidores y Usuarios Gemina de León, 2.304.000 solicitado; 100.000 concedido. Unión de Consumidores Lancia de León (UCE), solicitado, 7.719.000; concedido, cero. Asociación de Consumidores y Usuarios Lancia de León, solicitado, 5.830.000, en otra solicitud diferenciada; concedido, cero. Unión Cívica Provincial de Consumidores y Amas de Hogar de León (UNAE), solicitado, 2.805.820; concedido, 500.000. Asociación de Consumidores y Usuarios de León, 5.830.000 solicitado; 100.000 concedido. Asociación de Consumidores y Usuarios Teleno de Astorga (León), 1.155.000; concedido, 100.000; Unión de Consumidores del Bierzo, de Ponferrada (UCE), de León, 3.500.000 solicitado, 200.000 concedido; Asociación Provincial de Amas de Casa, Consumidores y Usuarios "Doña Berenguela", solicitado 5.000.000, concedido 1.500.000; Asociación de Amas de Casa y Consumidores "Nubis" de Palencia, 4.465.000 solicitadas, 1.500.000 concedidas; Unión de Consumidores de Palencia, 10.075.000 solicitado, 500.000 concedido; Asociación "Informacu" de Palencia, 5.700.000 solicitado, 100.000 concedido; Unión Cívica Provincial de Consumidores y Amas de Hogar (UNAE) de Salamanca, 700.000 solicitado, 200.000 concedido; Unión Provincial de Consumidores y Usuarios Sintos de Segovia, 1.630.000 solicitado, cero concedido; Asociación Provincial de Amas de Casa, Consumidores y Usuarios "María del Salto" de Segovia, 2.948.000 solicitado, 750.000 concedido; Asociación Cultural "Despertar" de Segovia, 1.824.000 solicitado, 25.000 concedido; Asociación Cultural "Fuente de Santa Cruz", de Segovia, solicitado 243.000, concedido 50.000; Asociación de Consumidores y Usuarios de Escarabajosa de Cabezas, Segovia, solicitado 995.000, concedido 50.000; Asociación de Consumidores y Usuarios de Monzoncillo, Segovia, solicitado 250.000, concedido 60.000; Asociación Cultural de Consumidores y Usuarios "Cruz de Mayo" de Riaza, Segovia, 550.000 solicitado, 100.000 concedido; Asociación Cultural de Consumidores y Usuarios "Los Alamillos", Pinillos de Polendos, 245.000 solicitado, no se concedió nada; Asociación Cultural de Mujeres "Azahar" de Fuentepelayo, Segovia, 2.430.000 solicitado, no se concedió nada; Organización de Consumidores y Usuarios de Navalmanzano, Segovia, 760.000 solicitado, no se concedió nada; Asociación de Vecinos "El Peñaral" de Pinarnegrillo, 500.000 solicitado, no se concedió nada; Asociación de Amas de Casa y Consumidores "Santa Agueda", Campo de Cuéllar, 567.000, 100.000 concedido; Asociación de Consumidores "San Cipriano", Ciruelos de Coca, 475.000, cero concedido; Asociación de Amas de Casa y Consumidores y Usuarios de "Torrealta" en Navas de Oro, Segovia, 495.000 solicitado, 50.000

concedido; Asociación de Amas de Casa y Consumidores "Virgen de la Asunción" de Segovia, 770.000 solicitado, 100.000 concedido; Asociación Cultural de Consumidores "Virgen del Carmen" de Segovia, 550.000 solicitado, 100.000 concedido; Asociación Cultural "Arabi" de Carbonero el Mayor de Segovia, solicitado 745.000, 100.000 concedido; Asociación Provincial de Consumidores "Numancia" de Soria, 500.000 solicitado, concedido 500.000; Asociación Consumidores "El Collado" de Soria, 609.800, concedido 200.000; Asociación de Consumidores "Nuestra Señora de San Lorenzo" de Valladolid, 7.361.000 solicitado, 1.500.000 concedido; Unión de Consumidores de Valladolid, 10.550.000, 600.000 concedido; Unión Cívica Provincial de Consumidores de Valladolid, UNAE, 1.850.000 solicitado, 800.000 concedido; Asociación Familiar "La Rondilla" de Valladolid, 2.330.000 solicitado, 200.000 concedido; Asociación de Consumidores de Información de Valladolid, 4.000.000 solicitado, 100.000 concedido; Asociación de Consumidores y Usuarios "Santa Agueda" de Campaspero, 510.000 solicitado, 200.000 concedido; Asociación de Consumidores y Usuarios de Mayorga, Valladolid, 905.000 solicitado, cero concedido; Asociación de Consumidores y Usuarios "Villa de Iscar" de Iscar, Valladolid, 371.000 solicitado, 200.000 concedido; Unión Cívica de Consumidores y Amas de Casa de Zamora, 1.955.191, 900.000 concedido; Asociación "María de Molina Reina" de Zamora, 972.300 solicitado, 300.000 concedido; y Asociación de Consumidores de Benavente, Zamora, 1.660.000 solicitado, 200.000 concedido. Total solicitado, 199.846.220 pesetas. Total concedido, 30.000.000 de pesetas.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Para un turno de réplica, tiene la palabra doña Carmen García-Rosado. No desea el turno de réplica. Señor Consejero, pues, tampoco el turno de réplica, entiendo yo.

A continuación, por el señor Secretario se va a dar lectura al segundo punto del Orden del Día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR ALMARZA GONZALEZ): Segundo punto del Orden del Día: "Comparecencia del Excelentísimo señor Consejero de Fomento, a solicitud del Grupo Parlamentario Mixto, para informar sobre gestiones realizadas ante la Dirección de FEVE, ante el Ministerio de Transportes, y conclusiones de la Consejería sobre la reapertura de la línea Ferrocarril de Vía Estrecha, FEVE, León-Bilbao".

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Señor Presidente, quería hacer

una petición previa: si, dado que el punto segundo y el tercero, las dos peticiones de comparecencia, una a instancias de esta Consejería y otra a instancias del Grupo Parlamentario Mixto, coinciden en el fondo del asunto, si se puede unificar en la misma.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Yo entiendo que, dado lo que quiere que aclaremos el señor Consejero, yo creo que no hay ningún inconveniente. Yo creo que los portavoces de los Grupos aquí presentes, si tienen alguna cosa que objetar, pues... No habiendo nada que objetar, estamos de acuerdo con lo que nos comenta el señor Consejero. Por consiguiente, tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Nos reúne hoy la celebración de esta sesión de la Comisión de Transportes, Comunicaciones y Comercio de las Cortes de Castilla y León, en la que, y a iniciativa del Grupo Parlamentario Mixto y de otra del propio Consejero, informaré a Sus Señorías en relación con las gestiones realizadas por la Junta de Castilla y León, a través de la Consejería de Fomento, para la reapertura de la línea de ferrocarril de vía estrecha León-Bilbao, dependiente de la empresa pública FEVE. Igualmente, expondré a Sus Señorías el contenido de las conversaciones mantenidas con las distintas partes interesadas.

Iniciaré mi exposición tomando por punto de referencia temporal el Pleno celebrado por estas Cortes de Castilla y León el pasado veinte de febrero de mil novecientos noventa y dos, en el que tenía lugar la aprobación por esta Cámara de las resoluciones relativas al mantenimiento de esta línea férrea, puesto que -y como es obvio- las actuaciones desde ese momento emprendidas y los acuerdos alcanzados por el Gobierno Regional han ido encaminadas a lograr el cumplimiento del mandato referido.

En efecto, las Cortes de Castilla y León, partiendo del reconocimiento de la importancia que para el norte de la Región tiene el mantenimiento de la línea férrea León-Bilbao, manifestaron en aquella ocasión, y junto a otras resoluciones, su apoyo a cuantas gestiones realice el Gobierno Regional encaminadas a lograr, en el menor plazo posible y en condiciones de completa seguridad para los viajeros, la reapertura del tramo Matallana-Bercedo -ahora cerrado-, exigiendo de las autoridades estatales responsables la ejecución urgente de las obras de reparación necesarias para obtener esa reapertura.

Puestas sobre la mesa las circunstancias iniciales del problema, parece necesario -en mi opinión- manifestar a Sus Señorías cuál ha sido el posicionamiento político básico mantenido por la Junta de Castilla y León ante el problema. Este puede quedar sucintamente reflejado en la aplicación de dos criterios, en nuestra opinión fundamentales y, además, perfectamente complementarios entre sí.

En primer término —y como ya ha manifestado el Gobierno Regional en anteriores ocasiones y con respecto a otras circunstancias similares—, la Comunidad Autónoma de Castilla y León debe mantener su oposición frontal a cualquier medida adoptada por las autoridades estatales responsables, sean éstas las empresas públicas RENFE, o FEVE, o el propio Ministerio de Obras Públicas, que supongan el cierre o supresión unilateral de líneas o servicios ferroviarios en nuestra Región, al considerar que éstos no pueden sino suponer un grave perjuicio para los intereses regionales que estamos llamados a proteger, en la medida en que tales actuaciones disminuyen las condiciones de comunicación de parte del territorio de Castilla y León y, en consecuencia, afectan directamente a un gran número de castellanos y leoneses.

No obstante, la aplicación responsable de este criterio general no ha impedido en modo alguno asumir una segunda línea de conducta perfectamente complementaria con lo anterior, adoptando una actitud abierta y permanente de diálogo y colaboración con las autoridades estatales, al objeto de dar resolución a los problemas planteados.

Uno y otro criterio han guiado la actuación de la Junta en el proceso negociador abierto con las distintas instancias interesadas, que culmina con la firma del acuerdo de seis de abril de mil novecientos noventa y tres, y en el que ocupa un lugar relevante la reunión mantenida el pasado once de febrero, en la que se alcanza un principio de acuerdo entre la Dirección de FEVE, el Ministerio de Obras Públicas, la Diputación Provincial de León y la Diputación Provincial de Palencia, los sindicatos y la propia Junta de Castilla y León, a través de esta Consejería.

En cualquier caso, y como ya he señalado anteriormente, el acuerdo final asume, en lo sustancial, el contenido de los preacuerdos alcanzados en la reunión de once de febrero, de modo que, superponiéndose uno y otro, nos obliga a concentrar la atención, inicialmente, en el contenido y alcance de ese acuerdo final de seis de abril, para, posteriormente, retomar el contenido de las conversaciones iniciales de once de febrero, en lo que se refiere a la posición mantenida por las Diputaciones de León y Palencia, pues —como conocen Sus Señorías— éstas no firmaron el acuerdo final, a reserva de una posterior negociación con la Junta; punto este último en el que me detendré al final de mi intervención.

De este modo, pasaré, en primer término, a presentar a esta Comisión el contenido del acuerdo de seis de abril del presente año. Este acuerdo fue suscrito en Madrid por el Presidente de FEVE, el Secretario Federal del Sector Ferroviario de Unión General de Trabajadores, el Secretario General del Sector Ferroviario de la Federación Estatal del Transporte, de Comunicaciones y Mar de Comisiones Obreras, y el Director General de Transportes y Carreteras de la Junta de Castilla y León, en representación de la Comunidad Autónoma.

Interesa destacar desde el principio la doble naturaleza de los acuerdos alcanzados, puesto que, junto a las previsiones en relación a la reapertura de la línea, se contienen compromisos específicos entre FEVE y los sindicatos firmantes de alcance socioeconómico respecto a la adecuación de plantillas, y que aparecen recogidos en el protocolo aparte firmado ese mismo día.

No obstante, y sin perjuicio de las importantes consecuencias sociolaborales de este último acuerdo, abordaré en exclusiva lo referido a los compromisos adquiridos por FEVE y la Comunidad Autónoma en relación a la infraestructura de esta línea férrea.

El objeto básico del acuerdo alcanzado es solicitar del Ministerio de Obras Públicas y Transportes la puesta en servicio al tráfico de viajeros del tramo Matallana-Cistierna-Guardo, una vez ejecutadas las inversiones de seguridad necesarias. El cumplimiento de este objetivo se concreta en los siguientes compromisos:

Primero. FEVE se compromete a realizar las inversiones necesarias en vía e instalaciones, que permita el tráfico de viajeros a sesenta kilómetros por hora, asumiendo una oferta de servicios que resumidamente incluye: ocho expediciones diarias de lunes a viernes, otras ocho los sábados, y siete los domingos y festivos, fijándose de común acuerdo por FEVE y la Junta los horarios de esos servicios.

Las inversiones previstas en el tramo Matallana-Cistierna se concretan en 369.000.000 de pesetas, de las cuales 79.000.000 corresponden a trabajos a realizar por la propia empresa, y los restantes a contratación externa. Por otro lado, las inversiones acordadas en el tramo Cistierna-Guardo alcanzan los 284.000.000 de pesetas, 38.000.000 en trabajos propios, y los 246.000.000 en régimen de contratación externa. Todas estas inversiones por cuenta de la compañía FEVE.

Segundo. La Junta de Castilla y León asumirá el déficit de explotación que se produzca anualmente en el tramo León-Guardo, y que se estima en 159.000.000 de pesetas para el primer año de explotación, y será la propia Junta de Castilla y León la que negociará las aportaciones de las Diputaciones Provinciales de León y de Palencia, si bien a este último aspecto —y como ya adelantaba anteriormente— me referiré al final de mi intervención. Teniendo en cuenta que la apertura se estima para el mes de julio, obviamente, esos 159.000.000 van en proporción con los meses que tenga de apertura el ferrocarril.

Tercero. Se establece un calendario concreto de actuaciones, de forma que a los tres meses de la firma de este acuerdo se iniciará por FEVE el restablecimiento progresivo del servicio de viajeros entre Matallana y Cistierna, a los cuatro meses se prestarán los servicios descritos anteriormente entre León y Cistierna, y a los ocho meses se habrán ejecutado todas las obras de seguridad y permi-

tirá restablecer todos los servicios de viajeros entre León y Guardo.

Finalmente, en cuarto lugar, el acuerdo tendrá un alcance temporal de cuatro años.

Estos son, en lo sustancial, los contenidos del acuerdo alcanzado, y merecen -en mi opinión- una valoración global muy positiva, por cuanto que, dentro del criterio general de colaboración entre instituciones que ha mantenido la Junta de Castilla y León, permite a la Comunidad Autónoma asumir un compromiso firme de reapertura de la línea, en el que nuestra aportación en forma de financiación del déficit de explotación se ve compensada a través de inversiones de FEVE en la vía y en las instalaciones, o -lo que es igual- responde a un planteamiento básico para el Gobierno Regional, según el cual la asunción de ese déficit sólo es posible a cambio de inversiones de modernización de la línea, por ser éstas, precisamente, las que garantizan su viabilidad futura.

Completar la descripción de la situación actual exige referirse, obligadamente, al ritmo presente de las inversiones, así como al proceso de negociación con las Diputaciones Provinciales de León y Palencia.

Con respecto al primer punto, y manifestando la buena disposición mantenida por la empresa FEVE en todo momento, durante este proceso, debo indicar que ya han sido adjudicadas las obras previstas en el acuerdo, lo que permite confiar en el cumplimiento de los plazos inicialmente acordados.

Problema distinto es el relativo a la negociación con las Diputaciones Provinciales de León y Palencia en relación con su aportación al déficit de explotación, lo que -como ya adelantaba- nos permite retomar el contenido de los preacuerdos alcanzados en la reunión de once de febrero de mil novecientos noventa y tres, a la que se refiere la segunda solicitud de comparecencia.

En este punto debe recordarse que, si bien el contenido básico de estos preacuerdos tomó forma y se concretó en el acuerdo final que hemos venido examinando, lo referente a las aportaciones de las Diputaciones no tuvo reflejo en este último, comprometiéndose la Junta de Castilla y León a una negociación posterior con ambas Diputaciones.

Así, los preacuerdos alcanzados en esta materia preveían que ambas Diputaciones asumirían el 50% del déficit de la línea en aquella parte que discorra por cada uno de sus territorios. Este compromiso inicial suponía, para el caso de León, un volumen de déficit aproximado de 70.000.000 de pesetas anuales, y, en el caso de Palencia, una cuantía aproximadamente entre 10 y 15.000.000 de pesetas anuales.

Al momento presente, ese compromiso inicial no se ha concretado todavía, por cuanto, si bien la Diputación Provincial de Palencia ha presentado ya la plena disponibilidad de los fondos para afrontar lo acordado, la Diputación Provincial de León no ha cumplido el compromiso, en principio, y tan sólo ofrece negociar el acuerdo de cofinanciación aportando 15.000.000 de pesetas y no los 70 inicialmente previstos.

En suma, y evitando en lo posible entrar en una polémica institucional con la Diputación Provincial de León, espero que en estos tiempos, en estas próximas semanas, ésta reconsidere su postura, por cuanto que la importancia que una iniciativa de este tipo tiene, las repercusiones que en todos los órdenes se han de derivar para la provincia de León de la reapertura de esta línea, y su valor como buen ejemplo de las actitudes que deben presidir las relaciones de colaboración entre las distintas administraciones, exigen, en mi opinión, un especial esfuerzo de la Diputación Provincial de Palencia y la Diputación Provincial de León para aceptar los compromisos que inicialmente asumió, y que si bien en el primer caso están ya resueltos, todavía no lo están en el caso de la Diputación de León.

Muchas gracias.

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

(Se suspendió la sesión a las dieciocho horas veinticinco minutos, reanudándose a las dieciocho horas cincuenta minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Vamos a abrir un turno de los distintos Portavoces de los Grupos Parlamentarios. En primer lugar, tiene la palabra el Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, señor Aznar.

EL SEÑOR AZNAR FERNANDEZ: Gracias, señor Presidente. Comenzar agradeciendo al señor Consejero no sólo su explicación, sino el que nos haya entregado copia del acuerdo que se firmó en Madrid con FEVE y con los sindicatos en el pasado mes de abril. Y congratularme de que haya habido una coincidencia de voluntades entre la de la Consejería y la de este Grupo, para comparecer ante la Comisión de las Cortes y explicar el contenido del acuerdo.

No obstante, cuando este Grupo solicitó la comparecencia del señor Consejero lo hizo, fundamentalmente, por la preocupación -todavía no estaba firmado-, por la preocupación que nos producía el enfrentamiento institucional que se estaba en aquellos momentos percibiendo entre, fundamentalmente, la Diputación de León y la Junta de Castilla y León. Bien es cierto, y de esto hablaremos con posterioridad, que no hemos entendido en ese momento y

no entendemos ahora la pintoresca de la Diputación de León en este tema, máxime con los antecedentes que sobre el mismo hay en los últimos años.

Pero, como digo, de eso hablaremos más adelante.

Esto es un largo culebrón en la reapertura de la línea de FEVE, que data no ya del día en que se cerró la línea, sino de mucho antes, que, como los sindicatos han venido denunciando y algunas fuerzas políticas también lo hemos hecho, durante los últimos cuatro o cinco años la empresa estaba permitiendo que el grado de deterioro de las instalaciones y de la infraestructura de esta línea llegase a extremos más que preocupantes, no sólo para el futuro de la línea, sino de la seguridad de los viajeros. Como digo, esto ha sido algo que los sindicatos han venido denunciando permanentemente, y que, por lo tanto, es de dominio público.

Con el cierre de la línea, tal vez se abre el comienzo de una batalla que instituciones leonesas, como los Ayuntamientos más afectados, encabezados por el de Cistierna, las fuerzas políticas y los sindicatos, han venido dando de cara a conseguir que una línea que nunca va a ser rentable, o al menos en mucho tiempo no va a ser rentable económicamente, pero que -en opinión nuestra- tiene una alta rentabilidad social, porque es la que permite el acercarse a la capital de la provincia de León a una serie de pueblos que sobre todo en época de invierno corren peligro constante de aislamiento; ésta ha sido una batalla que digo termina con la -esperamos al menos- con la firma de este acuerdo en el mes de abril.

No obstante, hay antecedentes ya en la anterior de la legislatura; la Junta de Castilla y León y la Consejería de Fomento, como creo que todos sabemos, habían estado trabajando y comprometiendo cantidades para que se produjese esa reapertura, incluso, y lo he dicho antes, la propia Diputación de León había adquirido el compromiso de reparar instalaciones de la empresa FEVE.

Bien. Todo esto como antecedentes de un acuerdo que ahora se ha firmado y que debe ser el comienzo de una nueva etapa para toda una comarca de nuestra Comunidad, que es la comarca del norte, fundamentalmente las provincias de Palencia y de León.

Y, en relación ya con el acuerdo, señor Consejero, pues, a mí me gustaría que nos aclarase algún punto que, tal vez, a mí, por la rapidez con la que hemos tenido que leerlo en estos minutos, pues, no me queda del todo claro.

En primer lugar, al hablar del acuerdo hay que decir que, por lo menos a través de la información que en los medios de comunicación se había producido, la intención de la Junta era que se firmase el acuerdo por dos años. Finalmente, el acuerdo se ha firmado por cuatro años, y, si esto realmente era así, me gustaría saber qué es lo que

ha motivado la variación en el periodo de vigencia del acuerdo.

Por otra parte, sí tengo que decir que también a través de los medios de comunicación ha habido o se ha dejado transmitir un cierto secretismo, fundamentalmente por parte del MOPU, al no querer hacer público el acuerdo, por lo menos en los primeros días posteriores a su firma. Esto tampoco es nuevo, puesto que está incluso recogido en informaciones de prensa. No sé a qué se debía ese secretismo cuando las partes, yo creo que tanto los sindicatos como la Junta de Castilla y León, nada tenían que ocultar, sino todo lo contrario, con relación al acuerdo.

Bien, en el punto quinto del acuerdo, en el que se habla del déficit de explotación que va a asumir la Junta de Castilla y León, se dice que en el primer año se estima en 159, 160.000.000 de pesetas, no recuerdo muy bien, pero imagino, y me gustaría que me lo aclarase, que ese déficit contabilizará o bien desde el momento en que se reabra la línea, o bien, si es por años naturales, a contar en el año que nos encontramos, me imagino que no supondrá el desembolso del total de la cantidad que en él se estima. Este es un punto que me gustaría que nos aclarase.

En cuanto al punto sexto, en el que se habla de las negociaciones que la Junta de Castilla y León va a mantener con las Diputaciones de León y Palencia, usted ha hecho una breve referencia al final de la intervención. Parece que la Diputación de Palencia está de acuerdo en asumir la parte que le corresponde de ese 50% del déficit previsto, la parte que le corresponde a su provincia, pero que la Diputación de León, como todos sabemos, no está dispuesta a asumir ese régimen, contradiciendo acuerdos anteriores y posturas anteriores que la propia Diputación ha mantenido.

Al referirse a esto, usted ha dicho que espera que la Diputación de León recapacite. Pero, claro, esperar que la Diputación de León recapacite, yo no sé si, realmente, la recapacitación tiene que venir después de las elecciones. Estos acuerdos se están produciendo en etapa electoral, y algo tienen que ver las elecciones, o que usted va a seguir intentando que esa negociación se produzca. Me gustaría que me dijese, si esto es así, qué iniciativas va a tomar al respecto, porque la verdad es que, en este momento, lo único previsto es que la Diputación de León dé 15.000.000 de pesetas, o destine 15.000.000 de pesetas para este asunto, y esto está muy por debajo de lo que en principio se estimaba como que le correspondería.

Respecto al punto noveno del acuerdo, aquí se habla de que, para garantizar el cumplimiento del acuerdo, se va a designar una comisión que se reunirá trimestralmente. Bien. Puede parecer un poco prematuro hablar ahora ya de reuniones de esta Comisión, pero todos sabemos cómo funcionan estas cosas, y, realmente, cuando hay obras, y obras importantes como las que usted nos ha dicho, y que se recogen en el acuerdo de por medio, yo creo que el

seguimiento debe de ser lo más puntual, valga la expresión posible, y que, por tanto, en cuanto... cuanto antes se comenzasen las reuniones de seguimiento de la comisión mejor sería. No sé si algo tienen previsto ustedes al respecto, y me gustaría que, si es así, nos lo dijera.

Y, por último, creo que ya he hecho referencia al punto décimo en que se plantea la vigencia del acuerdo por cuatro años, me gustaría saber, como le preguntaba antes, a qué se ha debido esta variación de los dos años que ustedes proponían a los cuatro que, finalmente, se han firmado, y, si puede ser, pues, me lo responde.

Para terminar, sí quiero dejar dicho en esta Comisión que a este Procurador no le resulta fácil explicarse la disposición de la Diputación de León con este cambio brusco en su actitud de lo que ha venido haciendo no sólo en estos dos años de legislatura, sino en toda la legislatura anterior, antes, incluso, como es lógico, al cierre de la línea FEVE.

Yo creo que si hay alguna cuestión que usted nos pueda decir sobre esto sería importante, porque la trascendencia que ante la opinión pública, ante la sociedad leonesa y, por tanto, de Castilla y León está teniendo esta cuestión es lo suficientemente importante como para hacerlo, para destacarlo aquí y para dar la mayor claridad posible a este asunto.

En esta primera intervención, nada más, muchas gracias.

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

EL SEÑOR SAGREDO DE MIGUEL: Gracias, Presidente, Señorías. Agradecer al Consejero su información. Y, seguramente, para no reiterar argumentos que ya han sido expuestos por quien me ha precedido en el uso de la palabra, me gustaría ir no al cumplimiento de ese mandato de la Cámara para que se consiguiera reabrir con seguridad la línea, sino el haber obtenido este acuerdo como punto de partida, porque yo creo que debemos avanzar sobre eso.

Es decir, en este momento, la Junta ha conseguido poner de acuerdo a varios interlocutores para reabrir la línea. Y eso nos ha costado a los castellano-leoneses 640.000.000 de pesetas en cuatro años. Y yo creo que sería un asunto para reflexionar, para que cuando terminen estos cuatro años, puesto que, en definitiva, el acuerdo está tomado y bien tomado, yo creo que hay que empezar a tomar posiciones sobre un asunto que creo no se puede tomar tan a la ligera.

Hoy mismo en los medios de comunicación aparecía una información sobre las inversiones de transporte en España, y en la que aparecen las apuestas, lógicamente,

del Gobierno actual por la carretera, el abandono del ferrocarril, y, sin embargo, se hacen unas inversiones en RENFE y FEVE de 133.000.000.000 de pesetas, y se liquida el ejercicio de RENFE en el noventa y dos con 315.000.000.000 de déficit.

Y aquí está la solidaridad de los castellano-leoneses, y me gustaría saber, para dentro de cuatro años, si los castellano-leoneses debemos replantearnos el que debemos apostar por un asunto que está absolutamente abandonado desde otras instancias.

Me gustaría, porque yo creo que plantear algo que leí en un medio de comunicación nada sospechoso de que haya tergiversado las manifestaciones del representante de la Junta, en que el acuerdo que se había firmado incluía además el reparto de beneficios, yo me supongo que no será una alegría del periodista, ni mucho menos, pero, en cualquier caso, nada más lejos de la realidad si, efectivamente, eso se plantea no como una rentabilidad social en la que, lógicamente, tenemos que estar absolutamente de acuerdo, sino en lo que supone el que desde Castilla y León estemos apostando por algo que solamente a través de líneas de alta velocidad y de cercanías parece que tiene solución. Es decir, la carretera sube, los vehículos se doblan en muy pocos años, el ferrocarril baja, a pesar del AVE. Y la realidad es que yo creo que, en este momento, y conseguido ya el acuerdo "por lo tanto" de esto, lógicamente, ya no debemos ocuparnos sino de seguirlo muy de cerca, ver si esa participación, que en este caso ha sido una derrama, porque lo hemos dejado en Diputaciones; ¿por qué luego no Ayuntamientos, o Juntas de Vecinos, etcétera, etcétera?

Yo creo que los Presupuestos de la Junta son los que son, las competencias son las que son; y yo creo que en la negociación de futuros acuerdos habrá que plantear mucho más seriamente yo creo que la credibilidad de esa oposición, que yo no quiero que sea frontal, pero sí absolutamente firme, para que en esta Región, o con esta Región se sea solidario.

En definitiva, congratulamos desde el CDS que hemos iniciado una nueva etapa, pero que esta nueva etapa, y para cuatro años, ha costado, de momento, a los castellanos y leoneses 640.000.000 de pesetas. Y desde el CDS esperamos que en la liquidación de beneficios no nos van a llamar a ninguna derrama.

En cualquier caso, y con relación a las Diputaciones, manifestar que, realmente, es penoso que se produzca un acuerdo en el que únicamente se salve la posición de las Diputaciones diciendo que el día que se quieran poner de acuerdo veríamos cómo participarían en la financiación del déficit. Yo creo que, efectivamente, aquí ha habido una falta de solidaridad de las Diputaciones, si, efectivamente, nos habíamos puesto a jugar en resolver esto como fuera. Pero ya digo que, quizá, para dentro de cuatro años, en el año noventa y siete, será cuestión de tener criterios para

saber cómo vamos a seguir negociando por el Gobierno Central para resolver los problemas de transporte en nuestra Región.

Nada más, Presidente. Señorías. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Sagredo. A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el Procurador señor Lorenzo.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Muchas gracias, señor Presidente. Agradecer, para empezar, la presencia del señor Consejero y las explicaciones que nos ha dado. Y yo creo que voy a empezar, pues, anunciando que discrepo de las intervenciones anteriores de los Portavoces del Grupo Mixto y el Grupo del CDS. Porque yo creo que, sin entrar en detalles exactos del convenio que se ha firmado, la primera reflexión que nos tenemos que empezar a hacer es que si se ha firmado un convenio —que luego, si eso, entramos a desgranar— es porque la Consejería de Fomento tiene que haber analizado que, dentro de su competencia constitucional y estatutaria de prestar un servicio público de transportes, ha considerado que en esa zona el modo adecuado para hacer el transporte en determinada zona de la Comunidad Autónoma es el ferrocarril —llámese FEVE, RENFE...—, el ferrocarril. Es que si no lo presta por ferrocarril, lo tiene que prestar por carretera. Por tanto, es una competencia constitucional y estatutaria de la Comunidad Autónoma. Y, por tanto, imagino —que es lo que echo yo en falta en la intervención del señor Consejero— las razones técnicas que han movido a la Consejería a la firma del convenio, que seguro que las hay, y que seguro que las tiene; lo que pasa es que no lo ha expresado, porque lo ha centrado mucho más, diríamos, en el componente político de la negociación, mucho más que en el componente técnico de la necesidad de la firma de ese convenio para cubrir unas necesidades de transporte público en una determinada comarca de nuestra Comunidad Autónoma.

Por tanto, en ese sentido, yo creo que, de alguna forma, ya empiezo a discrepar de las intervenciones de los Portavoces que me han precedido en el uso de la palabra en cuanto al papel que tienen... que han tenido que jugar las Diputaciones. La verdad, señores Procuradores y señor Consejero, a mí me da igual el papel que hayan jugado las Diputaciones; no sé si han actuado bien, o mal, o no, porque la competencia es de la Consejería, de la Junta de Castilla y León, exclusivamente, exclusivamente de la Junta de Castilla y León, exclusivamente. Que la Junta de Castilla y León haya podido recabar dinero de otras instituciones o no, eso yo creo que es un tema absolutamente secundario, que a mí y a mi Grupo nos importa muy poco en este debate, nos importa muy poco en este debate. Por tanto, no hacemos ni una crítica, ni favorable, ni desfavorable, a ninguna de las dos Diputaciones, sino que es un tema que compete exclusivamente a un transporte interre-

gional competencia de la Comunidad Autónoma, no competencia de ninguna otra institución.

Y sí que tengo que decir al respecto que, igual que anunciamos hace algunos meses, en una comparecencia del señor Consejero, que sí que se nota un cierto cambio en la filosofía de la propia Consejería con respecto al papel que las empresas públicas de transporte ferroviario juegan en nuestra Comunidad Autónoma. Existe ya —diríamos— una postura favorable del señor Consejero a la posibilidad de negociar y hablar, con las precauciones que hay que tener con las empresas públicas de transporte para que éstas presten determinados servicios en esta Comunidad Autónoma. Y, en ese sentido, hay un cambio radical con respecto a este Consejero y con respecto a Consejeros anteriores; hay un cambio radical al respecto, que yo creo que es positivo.

Dicho todo esto, a mí me da la sensación, señor Consejero, de que en el tema este, en concreto, usted ha ido un poco a remolque, ha ido un poco a remolque —y lo puedo llegar a comprender políticamente—... de la presión social y política que ha habido, fundamentalmente en las provincias de León y en Palencia; entonces, ha ido un poco a remolque para la firma del convenio, sin —con ello— desvirtuar el aspecto positivo que vemos en el hecho en sí de la firma del convenio, como paso previo a algo que yo creo que tiene que producirse más adelante; pero como paso previo, me parece positivo. Y, entonces, han logrado hacer lo que ya se debatió en un Pleno de las Cortes no hace muchos meses, que era el analizar la conveniencia del mantenimiento de determinados servicios de viajeros y de servicios de mercancías, intentar llegar a acuerdo con la empresa ferroviaria que presta ese servicio para la reducción de costes, que, en definitiva, con costes del conjunto de la colectividad, independientemente de quién los pague, y que, por tanto, permita poder planificar a medio plazo los servicios más interesantes para nuestra Comunidad Autónoma.

En definitiva, estamos hablando del único ferrocarril de vía estrecha explotado por una empresa pública que cubre el territorio de nuestra Comunidad Autónoma durante... en un recorrido de trescientos y pico kilómetros dentro de la Comunidad Autónoma, pero con un matiz yo creo que esencial, que yo creo que no se ha escapado a la reflexión de los Procuradores y —sin duda alguna— a la reflexión del señor Consejero: los únicos tramos que tienen interés para explotarlos están justo dentro de la Comunidad Autónoma; fundamentalmente, el tramo entre León y Guardo, entre León y Guardo, donde hay determinadas zonas que puede tener su sentido el servicio de viajeros, y tiene una gran importancia el servicio de mercancías, fundamentalmente entre Guardo y La Robla. Estamos ante un ferrocarril que tiene su especial sentido precisamente dentro de la Comunidad Autónoma. Y el convenio que usted ha firmado, precisamente, incide mucho en ese aspecto, incide mucho en ese aspecto, aunque

luego abra la posibilidad de conexiones con la Comunidad Autónoma Vasca, por determinados tráficos de mercancías que pudiera haber entre Arija y Bercedo, evidentemente, de escasa importancia.

Yo creo, señor Consejero, que, independientemente de que valoremos como muy positivo la firma del convenio, nos da la sensación de que es absolutamente insuficiente, por una razón muy sencilla: se van a prestar determinados servicios de viajeros, que probablemente estén estudiados que sean convenientes, probablemente estén estudiados que sean convenientes, pero yo, me da la sensación de que, de una... de calidad limitada, porque, en el convenio que usted ha firmado con FEVE, las inversiones que va a hacer FEVE en la línea son escasas para prestar un servicio de calidad; exclusivamente, se van a limitar a hacer inversiones que den seguridad a la línea, no calidad a la línea. Y usted reconocía anteriormente que los servicios que se pueden prestar no podrán exceder de sesenta kilómetros por hora; absolutamente insuficiente para un servicio de viajeros de calidad.

Y, probablemente, a lo que tengamos que tender —y eso ya lo anunciamos en un Pleno anterior— sea a la posibilidad que, de acuerdo con el Estatuto de Autonomía... la posibilidad de solicitar la transferencia de la línea a la Comunidad Autónoma, la transferencia de la línea a la Comunidad Autónoma, que es posible, que yo creo que es absolutamente posible, igual que ocurrió en alguna otra Comunidad Autónoma, donde, por ejemplo, en Euskadi, en el País Vasco, está transferida la línea al Gobierno Vasco. Aquí sería factible hacer la transferencia de la línea en el tramo de nuestra Comunidad Autónoma; y luego gestionar esa línea, siendo de competencia, con la empresa pública que corresponda —en este caso con FEVE—, exigiendo, por supuesto antes de la transferencia de la línea, inversiones suficientes para que el servicio pueda ser de mucha mayor calidad que el que se va a prestar en estos momentos, de mucha mayor calidad. Ahora, de alguna forma, lo que hace es reabrirse y poner un parche al tema, pero, con ello, estoy convencido que no cubrimos las necesidades de la zona más que a corto plazo.

Yo creo, nuestro Grupo opina que no sería mala cosa que nos fuéramos planteando, en el tramo este de los cuatro años que tenemos de convenio firmado, la posibilidad de la transferencia de la línea en el tramo de nuestra Comunidad Autónoma. Yo estoy convencido que ahí explotaríamos la línea en condiciones de rentabilidad económica y social mucho mejor que lo que vamos a explotar en estos momentos, muchísimo mejor; exigiendo, por supuesto, inversiones fuertes antes de la transferencia de la línea, inversiones fuertes que garanticen un servicio ya no sólo de seguridad, sino un servicio de cierta calidad (más de sesenta kilómetros por hora, más de sesenta kilómetros por hora), y compaginándolo con los servicios de carretera que tengan que hacerse. Ello nos permitiría prestar los servicios en los alrededores de León de viaje-

ros, que yo creo que son absolutamente necesarios, y los servicios de mercancías en condiciones tarifarias adecuadas para que no produzcan el más mínimo déficit y permitan, incluso, enjugar parte del déficit del transporte de viajeros, que, en ese caso concreto, sí que es un transporte de viajeros prácticamente de cercanías, y, por tanto, casi —por definición— deficitario, casi —por definición—, deficitario. Por tanto, el transporte de mercancías tendría que equilibrar la cuenta de explotación y permitir ingresos suficientes para equilibrar lo más posible el déficit en la gestión del transporte de viajeros.

Yo creo, señor Consejero, que eso sería una apuesta valiente, que tiene... que tenemos cuatro años para estudiar el tema, que tenemos cuatro años para empezar a definir cuáles son las inversiones precisas en el ferrocarril de vía estrecha de nuestra Comunidad Autónoma, y cuatro años para negociar una transferencia de calidad, una transferencia de calidad. Y luego convendremos, como Comunidad Autónoma, con FEVE, o con quien sea, con FEVE, la explotación de un servicio, del servicio que nos haga falta a los ciudadanos de Castilla y León en esa comarca en concreto.

Por tanto, señor Consejero, creo que es un paso importante, pero insuficiente, tímido, es un paso tímido, tímido, porque las cifras de inversión previstas por FEVE son cifras que van a limitar exclusivamente que los trenes no se caigan; no que corran, sino que no se caigan y no haya accidentes. Pero, con eso, yo creo que lo único que ponemos es un parche importante; yo creo que, de alguna forma, es un acontecimiento novedoso en esta Comunidad Autónoma; y espero que esto sea el prelude de otros acuerdos con otros... en otro tipo de transportes, al igual que hay acuerdos de la Consejería —que es la obligada a prestar el servicio— con empresas de transportes de carreteras, que les das dinero para que presten determinado servicio; o con empresas de transportes aéreas, que les abona dinero para que preste determinados servicios. En este caso, hay un acuerdo con una empresa de transportes ferroviaria, para que preste unos servicios; pero, en nuestra opinión, todavía en condiciones de calidad insuficientes para lo que puede llegar a ser, en el supuesto de que esta línea estuviera transferida, con mejor dotación de inversiones, a la Comunidad Autónoma. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Mucha gracias, señor Lorenzo. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Mario Amilivia.

EL SEÑOR AMILIVIA GONZALEZ: Sí. Gracias, señor Presidente. Yo, en primer lugar, en nombre del Grupo Popular, querría comenzar mi intervención también agradeciendo al Consejero su presencia esta tarde en esta Comisión y felicitándole; en este caso, felicitándole con toda claridad y con toda rotundidad, en nombre del Grupo Popular, por haber alcanzado este acuerdo, que responde

a una resolución, como usted ha dicho en su intervención, de las propias Cortes de Castilla y León, como consecuencia de una Proposición No de Ley presentada por nuestro Grupo, en el que se apoyaba en aquel momento las gestiones que usted ya había iniciado, demandando la reapertura de esta línea férrea de titularidad estatal y adquiriendo una serie de compromisos políticos, absolutamente en la línea del acuerdo que usted ha alcanzado y que en este momento ha firmado en nombre de la Junta de Castilla y León.

Es lógico, por lo tanto, que nuestro Grupo comience felicitándole, como creo que han hecho, a su vez, otros Grupos, que también en aquella intervención votaron favorablemente aquella iniciativa, y es obvio también, y lógico, que otros Grupos, pues, sigan manteniendo posturas totalmente ambiguas, pues ya, de hecho, en aquella intervención también... en aquella iniciativa se abstuvieron. Y lo cierto es, y buscando todo tipo de coherencia y todo tipo de razonamiento sin ningún tipo de intencionalidad política, que, como Grupo Popular, yo no acabo de entender todavía la postura del Grupo Socialista en este tema, y yo creo que no la entiende casi nadie en estas Cortes. Hemos pasado de decir en aquella... en aquel debate de aquella iniciativa que si se cerraba aquella línea -y hay frases textuales en el Diario de Sesiones- no pasaba absolutamente nada, nada ("no pasa nada, no tiene ninguna rentabilidad económica, no tiene ninguna rentabilidad social, señor Consejero; se decía con esa claridad), a demandar en otra iniciativa similar, debatida con posterioridad, la titularidad de la línea, a decir en este momento que eso es un parche, a manifestar que es una infraestructura viaria únicamente competencia constitucional y estatutaria de la Junta de Castilla y León, cuando creo que todo el mundo sabe -y el propio nombre indica- que es una línea, en este momento, interregional, es la línea de transporte ferroviario entre León y Bilbao, competencia de la Administración Central, única y exclusivamente competencia de la Administración Central.

¿Y qué ocurre aquí? Pues que lamentablemente, una vez más, y dentro del contexto de la política regional que hemos conocido por parte de la Administración Central, nuestra Comunidad, pues, ha tenido efectos desastrosos; es decir, unas veces se cierran líneas, como la famosa Palazuelo-Astorga, cerrada temporalmente -y, por lo visto, la temporalidad tenía vocación de definitiva-; como otras, en la provincia de Valladolid; como el recorte de los famosos apeaderos; como, en este caso, en el tema que nos ocupa.

¿Y qué ocurre? Pues que a mí me da la sensación que aquí existen dos formas de observar los problemas, y fundamentalmente desde un punto de vista exclusivamente partidista. Es decir, no se hace la reflexión seria en nombre de esta Comunidad Autónoma. La reflexión seria en nombre de esta Comunidad Autónoma es que, lamentablemente, en nuestra Comunidad no se ha dado el mismo trato que, por ejemplo, que el tramo Balmeda-Bilbao,

donde me parece que, por entrar en el "Plan Felipe" o en el plan no sé qué, eso ha sido absolutamente asumido en sus costos por la Administración Central, y en este momento esa línea funciona plenamente sin ningún tipo de sacrificio económico de la Comunidad Autónoma Vasca. Aquí, sin embargo, pues, cuando la Comunidad Autónoma, ejerciendo, efectivamente, su responsabilidad, asumiendo un déficit de la Administración Central del Estado, en lugar de reconocer eso y reclamar el debido comportamiento por parte de la Administración Central, pues, entra en lo que yo he venido a llamar más de una vez en la famosa estrategia de la confusión. Y a esa estrategia de la confusión -y no a otro argumento- responde, precisamente, el comportamiento de la Diputación de León. El comportamiento de la Diputación de León, que es parte de esa presión social que ha demandado, que ha manifestado aquí algún Grupo, es fundamentalmente estrategia de confusión. Porque toda la carga, toda la responsabilidad, todo tipo de demandas hay que ejercerlas ante la Junta de Castilla y León. Y todavía no he oído una seria reivindicación en nombre de la Diputación de León, en nombre de la provincia de León y en nombre de su Grupo, en este caso, ante la Administración Central, como decía algún Grupo, para conseguir lo que es nuestro.

Firmado el convenio, pues, es insuficiente, es un parche; efectivamente, no tiene rentabilidad económica. Pero es que aquí ocurre una cosa, Señorías, y yo creo que eso está en la mente de todos. Esta Comunidad ha sido marginada en el Plan de Transporte Ferroviario elaborado por la Administración Central. Esta Comunidad ha sido marginada en el primer Plan General de Carreteras, absolutamente; por ejemplo, en la provincia de León -lo comentábamos el otro día- no se ha hecho un solo kilómetro de autovía en diez años de gestión socialista. Esta Comunidad ha sido abandonada por la Administración Central reiteradamente durante diez años. Y, efectivamente, esta Comunidad, que tiene una Junta de Castilla y León, en este caso, responsable, tiene que asumir excepcionalmente déficits de la Administración Central, porque hay una demanda social que reclama, efectivamente, un transporte digno o un transporte suficiente. Y cuando nosotros, en este caso, asumimos déficits que no son nuestros, en nombre, precisamente, de esta Comunidad, se dice: es que así se abandonan otro tipo de necesidades. Pero, lamentablemente, estas cosas lo que al final producen es que los ciudadanos no se sientan lo suficientemente identificados o no vean la suficiente identificación de todos los Grupos en defensa, fundamentalmente, de su Comunidad... de su Comunidad Autónoma.

Y, por mi parte, nada más. Simplemente preguntarle al señor Consejero si se va a iniciar algún tipo de trabajo o estudio en relación con la Proposición No de Ley que aprobamos en su día, de cara a la futura rentabilidad de la línea. Desde el punto de vista turístico, ya que se ha

hablado hoy de rentabilizar desde el punto de vista turístico, si hay algún esbozo ya sobre la futura rentabilidad global de la línea.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Amilivia. Para contestar a los Portavoces de los distintos Grupos Parlamentarios, tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero de Fomento, don Jesús Merino.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Efectivamente, desde el principio ha sido importante el interés y la preocupación en este tema que siempre me han mostrado los representantes del Grupo Mixto, que desde un principio también hicieron numerosas gestiones tendentes a la reapertura de la línea. Pero, en todo caso, yo prefiero pensar que todos los beneficiarios al final y los propios municipios no van a dejar ya que nunca se cierre esa línea.

En todo caso, por qué... usted me preguntaba: ¿por qué cuatro años? Pues, cuatro años... en principio nosotros pensábamos que dos podría ser suficiente para ver cómo funcionaba esa línea, pero, teniendo en cuenta que las inversiones que se podrían hacer en infraestructura en la misma en el primer año eran de quinientas, como paso previo que nosotros pusimos como condición para entrar a cualquier acuerdo, para ponerla en un mínimo de garantía de seguridad para los viajeros en explotación, pensábamos que en ese plazo más amplio daríamos más tiempo a que la compañía pudiera hacer sucesivas inversiones, a la vista de cómo iba el tránsito de viajeros y cómo estaba la situación de las propias... de la propia infraestructura viaria. Por tanto, aceptamos esa propuesta de la compañía y optamos por hacerlo en cuatro años.

El pago del déficit ser hará proporcional, y así lo dice el acuerdo, al tiempo, en el primer año, al tiempo de la explotación. Por tanto, los 149.000.000 o 159.000.000, lo que suponga el déficit, es anual, se estima como déficit cada año, cada ejercicio, en función de los meses transcurridos, que se supone que serían, si iniciásemos la contabilidad de ese año a partir de la apertura en julio, pues, sería de julio a julio. Pero, en todo caso, si fuera por años naturales, será de julio a diciembre y será en parte proporcional.

La Comisión tiene que hacer una valoración del estado del acuerdo, pero, no obstante, como tenemos una relación fluida con la propia compañía, la Consejería estima que no va a haber problema para hacer un seguimiento puntual de cómo van las obras; las obras ya se han adjudicado, ya se están realizando, y, por tanto, estamos en disposición de poder hacer un seguimiento, antes de que llegue el plazo de esos tres meses o de la próxima reunión, de seguir de cerca cómo se están haciendo las obras.

El cambio de opinión en la Diputación, aquí se ha hablado y por parte del representante del Grupo Popular

y de otros Grupos— de una cierta confusión. Efectivamente, ha sido tan drástico y tan radical que ni nosotros mismos podemos explicarnos por qué, cuando dijo hace unos meses una cosa, cuando ha visto que efectivamente el acuerdo era firme y que se iba a abrir, entonces cambia de opinión; no sé si porque en un principio pensaba que no iba a ser posible esa reapertura, que también puede ser. Porque es fácil muchas veces manifestar nuestra oposición a los cierres y nuestra oposición y nuestra voluntad de cooperar y nuestra voluntad de reabrir y de invertir si se reabre, pero luego, a la hora de la verdad, cuando hay que dar el dinero, es cuando se ve, efectivamente, quién cumple y quién no cumple.

Los resultados económicos, desde luego, se van a liquidar cada año. Hay también ingresos por cargas importantes; hay cargas de carbón, pero también hay cargas de arena. Y en eso ya enlazo, en parte, con lo que ha dicho el representante del Grupo Socialista, con el que en absoluto puedo estar de acuerdo en que sea un ferrocarril competencia de la Comunidad Autónoma, porque, si no, pues, no se hubiera cerrado por el Ministerio, si fuera competencia nuestra. Y, por otro lado, si es una compañía nacional la que lo está gestionando es porque es de ámbito interregional, es un ferrocarril León-Bilbao. De hecho, FEVE está en este momento haciendo transporte de arena, por ejemplo, desde Alija hasta Bilbao, es decir, desde Burgos hasta Bilbao están haciéndose transportes importantes y con importantes ingresos, con importantes rendimientos. Prueba de que tenía importantes rendimientos en la carga, es que se suprimió la carga de viajeros, que era lo más deficitario, pero se mantuvo la carga de mercancías, incluso se ha incrementado, porque los ingresos eran también ciertamente importantes, no sólo por la falta de seguridad en su día, porque, según eso, pues, posiblemente a medio plazo también se hubiera tenido que suprimir el transporte de mercancías.

Por tanto, no es competencia de la Junta de Castilla y León el ferrocarril de FEVE, por más que ustedes lo digan, y además usted lo sabe de sobra, porque es una línea interregional. Y en el territorio de la Comunidad Autónoma nosotros no podríamos pedir, y, en todo caso, tampoco nos importaría en el futuro asumir... Si tuviésemos, como tiene el País Vasco, una compañía de ferrocarriles vascos, pues, ¿por qué no podríamos asumir nosotros el transporte de ferrocarril en esa línea? Pues, podríamos perfectamente, llegado un momento; posiblemente muchas competencias de transporte pasarán a las Comunidades Autónomas en esos términos. Pero lo que está claro es que nosotros no podemos asumir ningún tipo de ferrocarril, ni de vía ancha ni de vía estrecha, por más que transcurra una parte importante por este territorio, mientras transcurra por varios y mientras haya una relación de tráfico en varias Comunidades Autónomas, como existe en este caso.

Lo que sí es cierto es que ha habido claramente en los últimos años una diferencia de trato muy importante entre

la que se ha dado a Castilla y León en el tráfico de vía estrecha, de FEVE, en esa línea, y la que se ha dado a los ferrocarriles vascos. De hecho, yo le saqué al Presidente de FEVE un reciente aval, que ha firmado la propia compañía, de más de 2.000.000.000 de pesetas a los ferrocarriles vascos para conseguir créditos de mejora de las propias líneas. Es decir, la propia compañía está dando financiación, cuando en un principio se nos negaba, porque decía que era mucha inversión la que había que hacer, etcétera; se está dando y se está facilitando cuantiosa financiación a los ferrocarriles vascos, precisamente en el tramo Balmaseda-Bilbao. Y, sin embargo, aquí, pues, hemos conseguido 500.000.000 después de múltiples reuniones en Madrid, después de muchas horas de insistir, después de muchas presiones. No hemos ido, en absoluto, a la rastra en este tema. Al revés, nosotros, desde el principio, planteábamos que no podía..., nos opusimos rotundamente al cierre, que no podía cerrarse esa línea, aunque no fuera rentable. Fuimos los primeros en ofrecer nuestra colaboración y nuestra... en la financiación y en el déficit. Y, desde luego, hemos seguido después con los sindicatos en todas las reuniones que ha habido con la compañía hasta conseguir este acuerdo.

Y aquí ha habido un sacrificio importante de dos partes: de los sindicatos y de la Junta de Castilla y León, sobre todo; porque la compañía, como no había invertido nada en los últimos cinco años en infraestructuras, ahora pone 500.000.000, bueno, tampoco es tanto. Pero, desde luego, hay que decir claramente que ha habido dos diputaciones y que las dos diputaciones han actuado también de una forma muy diferenciada. Porque, por un lado, la Diputación de Palencia, aunque fuese menor el tramo que transcurre por allí y que el coste también fuese menor, desde un principio, y sin saber cuánto era, dijo que ellos aportarían lo que se habían comprometido: el 50%. La Diputación de León, que en un principio lo dijo, pero después cambió de opinión. Y ahora ya, desde luego, no vamos a estar mucho tiempo más; yo posiblemente creo que antes de que se ponga en circulación esa línea nosotros vamos a optar por la decisión unilateral de continuar adelante en todo caso, y quedará excluida casi con toda seguridad -salvo que en los próximos días cambiase de opinión, lo cual dudo-, quedaría excluida de este... de todo este acuerdo la Diputación de León, puesto que no se puede ser, en este caso, tan poco serio, como se ha sido en un caso en el que tantas instituciones han tenido que participar y en el que yo creo que hay mucha gente de esa zona que va a ver cómo ha sido la actitud de cada una de las instituciones y tendrá que juzgar en función de eso.

Desde luego, siempre hemos tenido una postura negociadora con la Administración. Nosotros no hemos cambiado de la noche a la mañana: antes no negociábamos, ahora sí. Yo llevo negociando con temas con la Administración y con empresas públicas desde que he llegado a la Consejería. Primero fue con compañías aéreas, luego con las compañías ferroviarias, después con la Administración

Central, el Ministerio de Obras Públicas, y a mí no me importa seguir manteniendo cualquier tipo de conversación y de negociación que suponga mejorar los servicios de transporte, los servicios de infraestructuras en la propia Comunidad; aunque sea, si hay que aportar en alguna ocasión financiación, lo hemos ofrecido también, con tal de que no se supriman servicios, con tal de que no se cierren líneas, con tal de que esta Comunidad reciba un trato adecuado a lo que merece y a lo que necesita.

Desde luego, yo le puedo decir que el interés de FEVE en las cargas es tal que está en este momento tratando, yo creo, de incrementar al máximo esas cargas. Por eso hablaba yo de que puede... no digo que la haya pero puede haber una futura rentabilidad mayor si se aprovecha mejor el tema de las cargas por ferrocarril, y, sobre todo, si se aprovecha más -y en eso ya contesto al representante del Partido Popular-, si se aprovecha más, con un mejor aprovechamiento turístico, la zona, el desarrollo turístico de esa zona, que es una zona privilegiada, entiendo yo, desde el punto de vista turístico. Y nuestra Consejería, desde luego, ha encargado ya los primeros estudios a ver de qué forma se puede, y hemos hablado con FEVE también, porque ellos tienen algunas ideas al respecto, a ver de qué forma se puede aprovechar esa ruta para un desarrollo turístico de la zona, que, desgraciadamente, después de los problemas de la ganadería, de la minería, etcétera, en esa zona, me parece que es de las pocas cosas que le quedan ya por rentabilizar. Nada más, muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Tras la contestación del señor Consejero, vamos a abrir un turno de réplica a consumir por los Portavoces de los distintos Grupos Parlamentarios. Y, en primer lugar, tiene la palabra el Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, señor Aznar.

EL SEÑOR AZNAR FERNANDEZ: Gracias, señor Presidente. Quiero agradecer la respuesta a las matizaciones que le había pedido al señor Consejero, y quiero agradecer también al Portavoz del Grupo Socialista que, al manifestar su discrepancia conmigo, me dé la oportunidad, sin contravenir el Reglamento, de plantear o participar en este debate, sin duda interesante. Y discrepar también, cordialmente, de su postura.

Respecto a lo que nos ha aclarado del acuerdo, señor Consejero, evidentemente, yo solamente puedo decirle que incidiría en el seguimiento, tanto de las obras como de todo aquello relativo al convenio, tal como he dicho en mi primera intervención, y adelantar que, en la misma línea que el Portavoz Popular y que el Portavoz del CDS han dicho, tal vez haya que buscar una supuesta o posible rentabilidad de esta línea en el desarrollo turístico, algo que, por otra parte, podría estar incluido dentro del acuerdo para el desarrollo industrial que recientemente se ha firmado, y que abre vías para encauzar cualquier iniciativa.

Y, en ese sentido, anticipar que este Procurador intentará contribuir modestamente, con alguna Proposición que va a plantear en los próximos días.

Y, dicho esto, voy a discrepar en el tema de la participación de las distintas instituciones.

Hombre, yo creo que a lo mejor la campaña hace estas cosas, y al Portavoz Socialista, que es persona completamente juiciosa, a veces se le escapan lapsus de este tipo. Estamos en una competencia, como es ésta, del Estado Central, y, por lo tanto, no se puede decir que es competencia de nuestras instituciones regionales. Y en ese sentido ha sido mi crítica a la Diputación de León, que me duele como leonés, porque yo he sido testigo de conversaciones que el anterior Consejero de Fomento mantuvo en la Diputación de León, de cara a participar directamente con inversiones en la línea de FEVE. He llevado, con algún Procurador que se sienta en esta Comisión, la pancarta en la manifestación en contra de la línea de FEVE y a mi lado iba el representante de la Diputación de León. Quiero decir que esto ha sido algo a lo que las instituciones de nuestra Comunidad, incluidos los Ayuntamientos y Juntas Vecinales, han sido tremendamente sensibles, por la rentabilidad social de la línea precisamente, no por la rentabilidad económica, que nunca la va a tener.

Por tanto, no es razonable que se intente confundir a la opinión pública en este momento con cambios de actitud, como la Diputación de León, que está reclamando públicamente que le transfieran a la Diputación de León la competencia sobre la línea. ¡Tamaña barbaridad no cabe en cabeza humana! Y esto está textualmente recogido en los medios de comunicación de León.

Piden que la Junta transfiera a la Diputación de León las competencias sobre la línea León-Bilbao, de FEVE. Esto ya, pues, rompe un poco los moldes de lo que cabe pensar.

Por tanto, Señorías, yo creo que ésta es una cuestión que nos afecta a los castellanos y leoneses, como afectó en su día, tal vez con mayor gravedad, el cierre de la Ruta de la Plata, que nunca se reabrió, como la Valladolid-Ariza, que nunca se reabrirá. Etcétera, etcétera.

En menor medida, esta línea tiene una gran rentabilidad social para zonas que son, por su ubicación geográfica, o están discriminadas con relación al resto de la región.

Hemos avanzado en infraestructuras, hemos avanzado en carreteras, etcétera, etcétera, pero tal vez estas zonas, o a estas zonas todavía no hemos llegado.

Yo creo que es importante que desde los propios Grupos Políticos, los propios Grupos Políticos aquí representados, que tienen representación en otras instituciones, que hagamos posturas conjuntas que lleven a la sensatez

de planteamientos y que permitan que con la colaboración de todas las instituciones esto pueda salir adelante.

Por tanto, ese sería mi ruego a todos los Grupos Políticos, y nada más que decir, señor Presidente. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Aznar. Para consumir su turno de réplica tiene la palabra el Portavoz del Grupo de Centro Democrático y Social, señor Sagredo.

EL SEÑOR SAGREDO DE MIGUEL: Gracias, Presidente. Señor Consejero, no apueste, no apueste. No sea valiente, sea prudente.

Si de un bien que tenemos llegamos a una situación en que hay que aprovecharlo para sacarle rentabilidades nuevas, hagámoslo siempre, pero no compremos bienes obsoletos para dedicarlo a una cuestión que, realmente, no va a tener ninguna contrapartida.

Ojalá fuese esta línea una línea de cercanías, porque se hubieran aprovechado de los 100.000.000.000 de pesetas que el Gobierno Central ha invertido en las líneas de cercanías. Pero no lo es.

De todas las maneras quería manifestar a Su Señoría que este Portavoz tiene la intuición de que los cuatro años ha sido una condición propuesta por la propia compañía, no por la Consejería de Fomento.

Y ahí quizá está el quid de la cuestión. Yo creo que este acuerdo, que realmente necesitábamos los castellanos-leoneses para dar respuesta a esta situación de marginalidad que se le está dejando a esta región, ha sido un buen negocio para la compañía.

Desde luego, mantengamos esa postura, veamos qué pasa después en cuatro años. Pero, seguramente, la dinámica en la que nos hemos metido en este asunto, o en otros que puedan aparecer después, es que en vez de reivindicar, en vez de ir con la técnica "pujoliana", vayamos a subsidiar las responsabilidades del Gobierno Central cuando se trata de hacerlo en nuestra Comunidad. Y a mí eso me parece grave, me parece grave.

En cualquier caso, yo creo que cuatro años es tiempo suficiente para reflexionar, para ver, efectivamente, qué se hace con esa línea en esa situación y qué se hace con las demás. Pero, en cualquier caso, yo me fío más de lo que aparece como análisis serio de un planteamiento general de lo que se está haciendo en este país en carretera, en ferrocarril y en aeropuertos, para venir aquí a vender algo que se ha dejado de vender hace ya mucho tiempo en Madrid.

Nada más, Presidente. Señorías, muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Sagredo. Ahora corresponde el turno de réplica... de réplica, perdón, al Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor de Lorenzo.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Gracias, señor Presidente, y gracias al señor Consejero por las contestaciones, pero yo creo que no me he sabido explicar, sin duda alguna. Nunca he dicho que sea competencia de la Comunidad Autónoma. He dicho que es factible pedir la transferencia de esa línea, y eso me consta expresamente. Me consta expresamente. Es factible. Y lo mismo que ha sido factible en otras Comunidades Autónomas.

Es absolutamente factible y, si quiere, pues iniciamos los trámites al respecto.

Es absolutamente factible pedir la transferencia del tramo de la Comunidad Autónoma a favor de la Comunidad... del tramo dentro de la Comunidad Autónoma a favor de la Junta de Castilla y León. Eso es factible legalmente, y posible políticamente.

¿Eso es bueno o malo ahora? Evidentemente, pues probablemente en este momento no sea bueno. ¿Por qué? Pues porque para conseguir una transferencia de ese tipo habría que exigir unas inversiones mucho más importantes. No podemos recibir una línea... Porque no te transfieren la FEVE, lo que te transfieren es la línea, te transfieren la línea, una línea en mejores condiciones de infraestructura, para que luego la explote la propia Comunidad Autónoma, con FEVE o, como hacen los vascos, con una compañía propia; yo creo que aquí no sería necesario crear los ferrocarriles de Castilla y León, porque no tendría mucho sentido más para esta línea; sí podría llegar a convenios, el mismo convenio que se ha llegado con FEVE para la explotación de determinados servicios de viajeros y mercancías.

Por tanto, posible legalmente es; posible, políticamente, lo es. ¿Conveniente en estos momentos? No. Y digo: tenemos cuatro años para pensar qué es lo conveniente para esta Comunidad Autónoma en estos cuatro años. Y, ¿por qué digo esto? Pues, mire... si no se firmara el convenio con... si no se hubiese firmado el convenio con FEVE, los servicios León-Matallana, León-Boñar, León-Cistierna, León-Guardo habría que prestarlos por carretera. Por carretera, en lugar de por ferrocarril. ¿Quién tenía que haber puesto y pagado esos servicios? ¿La Diputación de León o la de Palencia? ¿La Comunidad Autónoma? En definitiva, la Comunidad Autónoma llega a un acuerdo con una empresa ferroviaria para que le presten unos servicios que, si no, ella, estatutariamente, lo tiene que hacer por carretera. Estatutariamente lo tiene que hacer por carretera. Por tanto, está dentro de la lógica: lo que pone por un lado, teóricamente, lo ahorra por otro. Y lo que pone por un lado en transporte de mercancías lo ahorra en infraestructuras de carretera. Teóricamente es

posible. Al final -sé que el tema es complejo-, la competencia de la Comunidad Autónoma es prestar los servicios de viajeros y mercancías o infraestructurales en la Comunidad Autónoma adecuados o necesarios para sus vecinos.

Que lo podrá hacer de una forma u otra, lo podrá hacer por carretera o por ferrocarril, como sea más rentable social y económicamente a la colectividad. Y ahora se ha adoptado esta solución para aquella comarca. ¿Que está bien estudiada o no? A mí me da la sensación de que alguno de los servicios que se han apuntado aquí me da la sensación de que no están perfectamente estudiados. Pero bueno, eso, al final, los servicios técnicos de la Consejería sabrán qué servicios son los adecuados para prestarlos por ferrocarril y no por carretera, y no por carretera. Lo que no se presta por ferrocarril se tendrá que prestar por carretera, para garantizar a los ciudadanos un transporte público de calidad y cantidad suficiente.

Y a mí me da la sensación de que con las inversiones que se van a hacer por parte de FEVE, que son pequeñas, porque el convenio en sí es un convenio pequeño, de alguna forma, me da la sensación de que no se va a prestar el servicio de calidad adecuado, un servicio de calidad que pueda competir con la carretera. Porque un servicio de viajeros en el año 2.000 a sesenta kilómetros de velocidad máxima, pues, no está mal para empezar el tema, pero hay que seguir con una política de inversión, y esa política de inversión a lo mejor la podemos plantear negociando con FEVE y viendo la posibilidad política de hacer la transferencia de la línea, que existe. Esa posibilidad política existe, porque ha existido en otras Comunidades Autónomas; por lo tanto no es más que iniciar los trámites al respecto.

Y, por tanto, lo que hagan... y éste es un servicio que tiene que prestar, constitucional y estatutariamente, la Comunidad Autónoma. No valoro lo que haya hecho la Diputación de León o Palencia. A mí me parece que están en su derecho de reivindicar y tal, pero... y, por tanto, aquí lo que valoramos es que la competencia de la Comunidad Autónoma es prestar ese servicio de transportes de viajeros adecuado a las necesidades de la comarca. Porque es su competencia, porque, si no lo presta de esta forma, lo tiene que hacer por la carretera. Y la Diputación de Palencia, o la de León, no tiene esa competencia legal. La competencia es de la Comunidad Autónoma. Que se descuelgan o no, yo no hago ningún juicio de valor al respecto porque, al final, es competencia de la Comunidad Autónoma.

Y, con respecto a la intervención del Portavoz del Grupo Popular, pues, bueno, evidentemente, no he dicho que sea competencia de Reitero que es posible legal y políticamente pedir la transferencia, y, si quiere, lo iniciamos, y si quiere iniciamos esa posibilidad política y legal. Si quiere lo iniciamos, porque es posible. Ya se ha producido en otra Comunidad Autónoma y a mí me da la sensación de que puede ser una solución, no digo a corto

plazo, pero puede ser una solución a medio plazo; puede ser una solución a medio plazo.

Y con respecto a, pues, a algunas manifestaciones del representante del Grupo Popular, pues, sinceramente, decir que en esta Comunidad Autónoma las inversiones del PTF y del Plan de Carreteras han sido, han sido escasas, pues, yo creo que no se ajusta a la realidad, no se ajusta a la realidad; y si quiere, pues, hablamos de cifras, tanto en lo que viene en el desarrollo del Plan de Inversión e Infraestructuras, que yo creo que va a ser la Comunidad Autónoma que más dinero va a recibir en inversión e infraestructura ferroviaria, aunque sólo sea por el ramal... por el puente... por el túnel de la Peñota, el paso de Guadarrama, y la línea de Alta Velocidad hasta Valladolid, y la adecuación de velocidad alta hasta León y luego el País Vasco, luego el País Vasco. Por tanto, ahí, sólo con eso, evidentemente, las inversiones van a ser, sin duda alguna, probablemente las más importantes de todo el Estado español.

Y a nivel de Plan de Carreteras, simplemente recordarle que la Nacional I, a su paso por esta Comunidad Autónoma, la Nacional VI, a su paso por esta Comunidad Autónoma es todo autovía; el Estado ha hecho un montón de kilómetros de autovía, todo autovía, hasta Benavente; a partir de Benavente ahora será dos ramales para conectar con Galicia. Yo no sé, ahora no me atrevo a sumar los números de kilómetros de autovía, lo que sí que le digo que en la relación con las autovías que ha hecho la Comunidad Autónoma es infinito, porque la Comunidad Autónoma ha hecho cero. Por tanto, esa relación es matemáticamente infinita, infinita. Por tanto, yo creo que no se sostiene... No digo que Castilla y León no merezca esa infraestructura, merece ésa y muchas más, como el resto del Estado español, pero no diga que las inversiones han sido pocas, porque yo creo que se cae por su propio peso.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Lorenzo. Para terminar con el turno de réplica, tiene la palabra, en último lugar, el Portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Amilivia.

EL SEÑOR AMILIVIA GONZALEZ: Sí. Gracias, señor Presidente. Hombre, yo estoy atendiendo en este momento a una intervención del Portavoz del Grupo Socialista sin ánimo, como es lógico, de abrir debate con él que me está dejando perplejo, y que, además, yo supongo que es consecuencia del propio debate electoral, que los propios políticos yo creo que reconocemos que a veces es un debate, pues, un tanto artificial. Y en este caso concreto es donde más se está detectando la artificiosidad de ese debate, que nos llega a querer incluso someter aquí a cuestión lo que no se ha hecho. Es decir, porque si algo me ha producido a mí cierta gracia estos días en el análisis que he hecho como... en este caso como ciudadano, de la actuación de algún partido en la provincia de León, y en particular el Partido Socialista, es un folleto, un folleto,

que se llama "Diez años de gestión socialista". Y resulta que ha dicho lo mismo que usted, pero es que lo dice con una tranquilidad que me produce absoluto asombro. Carreteras ejecutadas por el Partido Socialista en la provincia de León, o por el Gobierno Socialista, en diez años de gestión socialista; carreteras previstas, carreteras previstas. Si es que no ha hecho nada. Si usted me dice, y es estupendo, que van a desdoblarse en Benavente hacia Galicia, pero lo van a hacer; me dice usted que van a hacer..., pero si es que lo cierto, lo cierto, lo queremos reconocer o no, es que en diez años de gestión socialista -estamos hablando de la provincia de León- no se ha hecho un solo kilómetro de autovía, ni trescientos metros de autovía. ¿Previstas? ¡Hombre!, podemos hacer un plan teórico, como el plan ese director de infraestructuras, le ponemos la fecha que usted quiera, lo remitimos al futuro y yo le meto todas las autovías que usted quiera. Pero propuestas concretas, realizaciones concretas del Partido Socialista en la provincia de León, en diez años de gestión, cero, cero.

Y en el tema de transporte ferroviario, pues, parecido, porque ni se desdobló la variante Pajares que era una reivindicación que en su día ustedes mantuvieron también en su programa, se cerró la Ruta de la Plata, se hicieron una serie de actuaciones negativas. Y, sobre todo, ¡hombre!, en diez años algo se ha hecho; mi Grupo no es de los que dice de manera catastrofista y por sistema que no se ha hecho nada; algo se ha hecho, efectivamente. Pero cuando tenemos que comparar lo que se ha hecho en nuestra Comunidad Autónoma respecto a otras Comunidades Autónomas, el agravio es tan grande, el agravio es tan lamentable -el AVE están en la mente de todos- que, efectivamente, no se puede mantener lo que usted ha hecho.

Volviendo al tema, se dice con cierta satisfacción que el Consejero de Fomento ha tenido predisposición a hablar, y se dice con un mensaje positivo. Yo querría recordar a ustedes que esta línea, como tantas otras, se ha cerrado unilateralmente y sin previo aviso, como aquí se ha dicho. Es decir, el que ha carecido y carece de voluntad de diálogo en estos temas es la Administración Central. Y al final, efectivamente, se demuestra quien tiene y quien no tiene voluntad de diálogo, como en este tema.

Y ha dicho usted antes -y con esto concluyo- que usted no ha dicho que este tema sea competencia constitucional y estatutaria -y yo he tomado textualmente lo que usted ha dicho- de la Junta de Castilla y León, pero, sin embargo, es lo que usted, efectivamente, ha dicho. Ha dicho este servicio público es competencia constitucional y estatutaria de nuestra Comunidad, que tiene que prestar un servicio público de transporte. Luego ha matizado que subsidiariamente. Pero es que usted también sabe como yo que esa misma competencia constitucional la tiene la Administración Central, que esa misma competencia la puede ejercer o la puede omitir, y si la omite, si abandona esta

Comunidad, es cuando, efectivamente y subsidiariamente, nuestra Comunidad es la que tiene que abordarla.

En definitiva, yo creo que con esto he concluido mi intervención. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Amilivia. Para un turno de dúplica, y así contestar a los Portavoces de los distintos Grupos Parlamentarios, tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero de Fomento, don Jesús Merino.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Muchas gracias, señor Presidente. Para nosotros, como Junta -y contesto al Portavoz del Grupo del CDS-, como Junta, yo creo que ha sido un buen negocio social, aunque haya sido un negocio económico a medio plazo peor. En cualquier caso, no se trataba de hacer negocios. Yo creo que ha sido un buen negocio social. Porque creo que lo más importante, el objetivo que nosotros nos marcábamos no era si tenía que haber doce servicios, o quince, o unos trenes fantásticos, o a cien kilómetros por hora. Lo más importante no era tampoco el plazo de vigencia, sino romper la dinámica de supresión de servicios ferroviarios que se había introducido en esta Comunidad Autónoma desde hace varios años, y que es la primera vez -que yo sepa- que se reabre en esta Comunidad un ferrocarril desde hace por lo menos ocho o diez años. Entonces, eso es lo que pretendíamos de alguna manera: concienciar a los sectores sociales, de León, de Palencia, o de toda la Comunidad, de que, por primera vez, había que reabrir como fuera, aunque nos costase dinero. Y yo creo que eso es lo que se ha conseguido, yo creo que eso es lo que se ha conseguido.

Yo creo -y en esto contesto al señor Lorenzo- que si alguna vez se transfiriese esa línea lo que está claro es que íbamos a exigir -como ya lo hicimos en esta ocasión para reabrir-, pues, que se transfiriese en unas condiciones mucho mejores que lo que está, y que se invirtiese mucho más que, por ejemplo, cuando se recibió la red de carreteras en el año ochenta y cuatro, que se recibió en unas condiciones muy malas y que ahora todavía lo estamos sufriendo, que todavía estamos sufriendo. Es decir, no íbamos a aceptar una transferencia de esa línea tal y como está, eso está clarísimo.

Los servicios de carretera, que usted dice que se tendrían que suplir y que tenían que ir a costa de la Comunidad Autónoma y demás, yo creo que se están prestando desde hace ya tiempo, desde antes, incluso, de que la línea se cerrara, y lo van a seguir haciendo en alternativa a la carretera. Por tanto, yo creo que esos servicios de carretera no tienen nada que ver con la propia incidencia de la línea. Lo que sí le puedo decir es que la velocidad de esos servicios por carretera en esas carreteras no es mucho más alto de sesenta kilómetros por hora, de media no es mucho más alto. Por tanto, no está mal la velocidad para el tren de los sesenta kilómetros por hora, aunque parezca una

velocidad, vista desde la autovía de Tordesillas, pues, efectivamente, no es una velocidad muy alta.

Y ¡ojalá! fuera, desde luego -como usted dice-, la primera Comunidad en inversión de ferrocarril después de este PDI, porque sería la primera vez que el Estado, en los últimos diez años, dedica a esta Comunidad algo más que a las demás en cuanto a inversiones. Por tanto, ¡ojalá! tenga usted razón y que al final de ese PDI, aunque sea dentro de quince años, podamos decir: la Administración Central ha invertido aquí en ferrocarriles más que en ninguna otra Comunidad. Vamos a ver, eso habrá que verlo. Desde luego, depende... dependerá de quien gobierne a partir del seis de junio, eso también influye mucho. Habrá que verlo. Porque ya le digo que en el primer Plan de Carreteras, por ejemplo, todos los accesos desde Benavente a Galicia, que estaban en el primer Plan para ser desdoblada toda la Nacional VI, teóricamente, se han cumplido ya. Porque es muy fácil hacer autovía de Villacastín hasta Benavente, lo que es difícil es hacer de Benavente a Galicia; eso sí que es difícil. Hacer en diez años Villacastín-Benavente, pues, bueno, sí, hay que reconocer que se ha hecho, efectivamente, hay unos kilómetros ahí. Pero no se ha hecho nada en los diez años desde Benavente a Galicia, cuando era, precisamente, donde más se necesita, porque usted sabe perfectamente el tráfico que tiene, sobre todo de mercancías, la zona del Bierzo y Galicia hacia la meseta, y, sin embargo, no hay ni un kilómetro hecho. Por tanto, ése es un incumplimiento ya del primer Plan. Y estamos pensando que en el segundo se va a invertir aquí más que en ninguna otra Comunidad, por tanto, yo eso lo dejaría siempre a beneficio de inventario; habrá que esperar a ver. En todo caso, hay que ser realistas, y para nosotros el realismo ha sido, pues, firmar, en la medida de lo posible, lo que era posible en ese momento, que era un convenio, por lo menos de mínimos, que supusiera reabrir la línea, ni más ni menos.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Una vez terminado el turno de Portavoces, si hay algún Procurador de la Comisión que no haya actuado como Portavoz de los distintos Grupos Parlamentarios, si desea hacer alguna pregunta.

Tiene la palabra el señor Muñiz.

EL SEÑOR MUÑIZ ALBIAC: Muchas gracias, señor Presidente. La verdad es que las dos preguntas que le voy a hacer al Consejero son preguntas de andar por casa, porque siempre tengo la impresión de que uno viene a Comisiones, cuando no es Portavoz, un poco de invitado de piedra o a leer los periódicos. Y, por lo tanto, a mí me gustaría felicitarle por este acuerdo que usted ha adoptado o no felicitarle. Lo que pasa que en mi mano, en mi poder, no está el acuerdo. Es decir, esta Comisión debería, a mi manera de entender, no ser lo suficientemente pacato

como para no pasarnos un acuerdo a cada uno de los miembros de la Comisión, no solamente a los Portavoces. Es decir, en un momento determinado llegan ustedes a una Comisión en la que somos dieciséis o diecisiete miembros y aparecen ustedes con cuatro acuerdos, uno para cada representante. Me parece que usted estará conmigo que los miembros de esta Comisión, puesto que el Reglamento también lo contempla, que podemos hacerle preguntas no siendo Portavoces, a lo mejor hasta leyéndonos el acuerdo, que seguramente hubiéramos tenido más tiempo que los Portavoces, le podíamos haber hecho una pregunta, por lo menos, hasta interesante. Por tanto, de ahora en adelante, me gustaría que, por lo menos en esta Comisión, cuando se entregue un documento no se sea lo suficientemente pacato -insisto- en no entregar un documento a todos los miembros de la Comisión.

En segundo lugar, me gustaría que usted me diera..., a lo mejor ya la dio y no lo he visto, la razón por la que se habló de un tema también de RENFE en una Comisión distinta de ésta. Yo sé que cualquier Comisión le puede a usted pedir que vaya y usted podrá o no decir si puede o no puede. Creo que hace unos meses la Comisión de Industria, por el Grupo Mixto, le pidió que hablara sobre el tema de RENFE y usted parece que obvió la posibilidad. Bueno, me lo contesta. Creo que sí. He recibido el Diario de Sesiones y era un tema también sobre ferrocarriles. ¡Hombre!, cuanto menos, a lo mejor, no hubiera sido "demasiado costoso" -entre comillas- que esa Comisión se hubiera celebrado o se hubieran celebrado dos Comisiones. O sea, los miembros de las distintas Comisiones en la misma, como ya ha pasado... ya ha habido precedente de la misma. Y no sé por qué a esta Comisión se la "hurtó" -también entre comillas-, señor Consejero, la posibilidad de haber recibido esa información en la Comisión correspondiente, que es ésta.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Para contestar a la pregunta, tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Contesto, en primer lugar, a la primera. Y tengo que decirle que procuraremos en la próxima ocasión, si es posible, el facilitarle a los miembros de la Comisión y no sólo a sus Portavoces, sin perjuicio de que yo entiendo que en el momento en que se lo estoy dando al Portavoz se lo estoy dando al Grupo. Por tanto, todo el Grupo se puede beneficiar de ese acuerdo, en el momento que puede hacer cualquier fotocopia, incluso, en los diez minutos de descanso. Pero, vamos, vamos a procurar hacerlo.

Y, en segundo lugar, yo también tengo que decirle que me sorprendió mucho cuando fui llamado a esa Comisión. Por tanto, somos dos ya los que nos tendrían que dar la explicación de por qué fuimos citados a una Comisión distinta a hablar sobre RENFE en una Comisión que no tenía nada que ver con el tema de RENFE. O sea que, realmente, supongo que habrá unos servicios de la Cámara o supongo que habrá, pues, una Secretaría General, o la Mesa, o el órgano que en esta casa entienda estas cosas, que será el que decida a qué Comisión tenemos que ir. Nosotros venimos a instancias de las Cortes a contestar donde nos llaman. A mí se me llaman mañana a hablar de RENFE en la Comisión de Economía, pues, yo vengo encantado, aunque no sepa muy bien por qué; pero, vamos, tengo que venir.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Para un turno de dúplica... que no desea el señor Muñiz. Pues, ¿hay algún Procurador que desea una formulación de preguntas?

Se levanta la sesión.

(Se levantó la sesión a las veinte horas).