



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 1994

III LEGISLATURA

Núm. 321

COMISION DE TRANSPORTE, COMUNICACIONES Y COMERCIO

PRESIDENTE: Don José Carlos Monsalve Rodríguez

Sesión celebrada el día 17 de Junio de 1994, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DIA:

1. Pregunta con respuesta Oral ante la Comisión, P.O. 252-I, presentada por los Procuradores D. José Alonso Rodríguez y D. Demetrio Alfonso Canedo, relativa a previsiones sobre el establecimiento del servicio regular de viajeros entre Fabero y el Valle de Fornela, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, núm. 182, de 11 de mayo de 1994.
2. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento, a solicitud del Grupo Parlamentario Popular, para informar a la Comisión sobre:
 - Gestiones de carácter general con RENFE así como el grado de cumplimiento entre RENFE y Junta.
3. Comparecencia del Ilmo. Sr. Director General de Comercio y Consumo, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre:
 - Subvenciones directas concedidas al Ayuntamiento de Soria por un importe de 30.790.000 ptas. para el Recinto Ferial: Ejecución y justificaciones.

SUMARIO

	Págs.		Págs.
Se inicia la sesión a las diez horas cuarenta y cinco minutos.	9491	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, abre un turno de preguntas para los Sres. Procuradores miembros de la Comisión.	9509
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, abre la sesión.	9491	En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. de Miguel Huerta (Grupo Popular).	9509
Primer punto del Orden del Día. P.O. 252.			
El Secretario, Sr. Almarza González, da lectura al primer punto del Orden del Día.	9491	Contestación del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	9510
Intervención del Sr. Alfonso Canedo (Grupo Socialista), para formular su pregunta a la Junta de Castilla y León.	9491	En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Martín Vizcaíno (Grupo Socialista).	9510
Contestación, por parte de la Junta, del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	9491	Contestación del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	9510
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Alfonso Canedo (Grupo Socialista).	9492	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Martín Vizcaíno (Grupo Socialista).	9511
En turno de dúplica, interviene el Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	9492	En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Crespo Lorenzo (Grupo Socialista).	9511
Segundo punto del Orden del Día.			
El Secretario, Sr. Almarza González, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	9492	Contestación del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	9511
Intervención del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento, para informar a la Comisión.	9492	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Crespo Lorenzo (Grupo Socialista).	9512
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, suspende la sesión.	9494	En turno de dúplica, interviene el Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	9512
Se suspende la sesión a las once horas cinco minutos, y se reanuda a las once horas diez minutos.	9494	Tercer punto del Orden del Día.	
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, reanuda la sesión, y abre un turno de intervenciones para los Sres. Portavoces miembros de la Comisión.	9494	El Secretario, Sr. Almarza González, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	9512
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Fuentes Hernández (Grupo Popular).	9494	Intervención del Sr. García Arias, Director General de Comercio y Consumo, para informar a la Comisión.	9512
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Aznar Fernández (Grupo Mixto).	9496	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, comunica a la Comisión las sustituciones que se han producido, y abre un turno de intervenciones para los Sres. Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	9513
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Monforte Carrasco (Grupo de CDS).	9497	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Muñiz Albiac (Grupo Socialista).	9513
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	9498	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Aznar Fernández (Grupo Mixto).	9514
Intervención del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento, para responder a las cuestiones planteadas.	9501	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Fuentes Hernández (Grupo Popular).	9515
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Fuentes Hernández (Grupo Popular).	9504	Intervención del Sr. García Arias, Director General de Comercio y Consumo, para responder a las cuestiones planteadas.	9515
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Aznar Fernández (Grupo Mixto).	9506	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Muñiz Albiac (Grupo Socialista).	9517
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	9507	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Aznar Fernández (Grupo Mixto).	9518
En turno de dúplica, interviene el Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	9508	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Fuentes Hernández (Grupo Popular).	9518
		En turno de dúplica, interviene el Sr. García Arias, Director General de Comercio y Consumo.	9519

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, abre un turno de preguntas para los Sres. Procuradores miembros de la Comisión.	9520	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Martín Vizcaíno (Grupo Socialista).	9521
En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Martín Vizcaíno (Grupo Socialista).	9520	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, levanta la sesión.	9521
Contestación del Sr. García Arias, Director General de Comercio y Consumo.	9521	Se levantó la sesión a las trece horas cincuenta y cinco minutos.	9521

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

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Buenos días, Señorías. Se abre la sesión. 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: "Pregunta con respuesta oral ante la Comisión, 252-I, presentada por los Procuradores don José Alonso Rodríguez y don Demetrio Alfonso Canedo, relativa a las previsiones sobre el establecimiento de servicio regular de viajeros entre Fabero y el Valle de Fornela, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 182, de once de mayo del noventa y cuatro".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Tiene usted la palabra.

EL SEÑOR ALFONSO CANEDO: Gracias, señor Presidente. Retomando la pregunta formulada a la Junta de Castilla y León, relativa a previsiones sobre el restablecimiento del servicio regular de viajeros entre Fabero y el Valle de Fornela del Ayuntamiento de Peranzanes, contestada en la Comisión de Transportes, Comunicaciones y Comercio del diecisiete de noviembre de mil novecientos noventa y tres por el señor Consejero, y en la que se nos informaba de que la Consejería estaba estudiando las medidas adecuadas con la empresa concesionaria del servicio de transporte, y, asimismo, también se nos informaba de que pronto mantendrían contactos con el Alcalde del municipio, confiando pronto alcanzar un acuerdo. Habiendo transcurrido varios meses y careciendo de información sobre las posibles soluciones, se pregunta:

¿Prevé la Junta de Castilla y León, a corto plazo, el establecimiento del servicio regular de viajeros entre Fabero y los pueblos del Valle de Fornela, Ayuntamiento de Peranzanes?

Gracias, señor Presidente.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Contestando a la pregunta del señor Procurador, y como ya anunciaba en contestación a la pregunta oral precedente, la Consejería de Fomento, a través de la Dirección General de Transportes y Carreteras, examinó las distintas alternativas posibles para recuperar el servicio de pasajeros objeto de la presente pregunta. Y en este sentido, y acordada la prestación de un servicio subvencionado de viajeros de uso general entre Guimara y Fabero, pasando por las localidades de Chano, Trascastro, Peranzanes, Cariseda y Fabero, se desarrollaron diversas gestiones para su implantación, especialmente —y como conocen Sus Señorías— con la empresa Autobuses Urbanos de Ponferrada S.A., al ser ésta titular concesional del servicio Pereda de Ancares-La Vega del Bollo con Hijuelas, entre las que se encuentra el trayecto Fabero-San Pedro de Paradela, coincidente con el itinerario que se quiere establecer. De este modo, la empresa ofertó el pasado trece de abril las condiciones económicas de prestación del servicio, lo que ha permitido llegar a un acuerdo para la realización de una expedición de ida y vuelta los lunes y viernes laborables, con salida de Guimara a las siete quince horas y de Fabero a las quince quince horas.

Al momento presente, y teniendo en cuenta que en esta carretera se vienen realizando algunas obras con voladuras que dificultan el tráfico de vehículos pesados, la Consejería de Fomento tiene inicialmente prevista la iniciación de este servicio el próximo día veinticuatro, de acuerdo con el criterio comunicado por la empresa y que ya conoce el Ayuntamiento.

Nada más. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Para un turno de réplica, tiene la palabra don Demetrio Alfonso Canedo.

EL SEÑOR ALFONSO CANEDO: Gracias, señor Presidente. Agradecer al señor Consejero la información facilitada. Sinceramente, ya la conocíamos, pero creíamos que por cortesía parlamentaria deberíamos estar hoy aquí. Primero, para trasladarle el agradecimiento del municipio, del Alcalde, que me testificó que se lo trasladara, por la puesta en funcionamiento de ese servicio que viene siendo demandado, y que única y exclusivamente decirle que siguen pensando de que tal vez, al menos durante los meses de julio y agosto, sería positivo contemplar al menos uno o dos sábados al mes la posibilidad de realizar ese servicio. Tal vez eso se pueda resolver inclusive dialogando directamente con la propia empresa desde el propio municipio. Pero quiero que conste el agradecimiento del municipio por el restablecimiento del servicio de viajeros. Y, asimismo, animarle de que otros municipios y otras localidades, también incomunicadas, de la montaña, pues, pueda estudiarse la posibilidad de prestar ese servicio de viajeros, y puedo mencionar municipios como Barjas, Trabadelo, etcétera, etcétera. Y le animaría a que desde la Consejería tomase iniciativas similares para poder prestar ese servicio, que entiendo que es un servicio social positivo y que los ciudadanos van a agradecer a esta Comunidad y a sus gobernantes o responsables.

Gracias.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Procurador. Efectivamente, lo que sentimos es que no haya podido concretarse antes ese servicio, porque la empresa, lógicamente, como no estaba muy interesada en llevarlo a cabo por el déficit que tiene en la línea, siempre tenemos que estar presionándoles, etcétera. Yo soy partidario de que ese servicio en algunos otros pueblos se concrete cuanto antes. Depende mucho también de que los alcaldes correspondientes traten con la empresa directamente para convencerles del asunto. Pero, en todo caso, nosotros vamos a tratar de que se ponga algún servicio más, porque lunes y viernes, pues, puede considerarse ahora, efectivamente, en estas fechas de verano, algo escaso, sobre todo para los fines de semana. Pero vamos a tratar de que la empresa lo haga y que sea cuanto antes, efectivamente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. ¿Algún Procurador de la Comisión que quisiera alguna aclaración con relación a la pregunta oral que se acaba de formular y contestar? Pues, no habiendo que hacer ninguna aclaración, se pasa a dar lectura, por el señor Secretario, al segundo punto del Orden del Día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR ALMARZA GONZALEZ): Segundo punto del Orden del Día: "Com-

parencia del Excelentísimo señor Consejero de Fomento, a solicitud del Grupo Parlamentario Popular, para informar a la Comisión sobre gestiones de carácter general con RENFE, así como el grado de cumplimiento entre RENFE y Junta".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Secretario. Para... a continuación comparece el Excelentísimo señor Consejero de Fomento.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Señores Procuradores. Nos reúne hoy, a iniciativa del Grupo Parlamentario Popular de estas Cortes, el debate en torno al estado actual de la política de RENFE en la Región, la definición de la postura política del Gobierno de la Comunidad Autónoma en esta área y la forma en que esta posición política se ha venido expresando por la Junta de Castilla y León ante las autoridades estatales responsables en esta materia, tanto del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y Medio Ambiente como con la propia empresa, así como las actuaciones que en los últimos meses se han producido en este sentido.

Quisiera transmitir, por tanto, sumariamente a Sus Señorías los ejes centrales, las líneas básicas de la posición del Gobierno Regional en este punto, abriendo al posterior debate el examen de la posición de los Grupos Parlamentarios aquí representados, cuyos posicionamientos y puntos de vista estimo de la máxima importancia a la hora de valorar cuál sea la mejor forma de defender los intereses de la Región en relación al sistema de comunicaciones por ferrocarril en Castilla y León, su viabilidad de futuro y el grado de compromiso de todos nosotros en el mantenimiento y renovación de las líneas férreas de nuestra Región.

Desde esta perspectiva, quisiera llamar la atención de Sus Señorías sobre la necesidad de abrir ese debate político a nivel regional en relación a estos problemas, en el entendimiento de que asistimos a un momento particularmente importante, dado que un gran número de cuestiones ligadas a la política ferroviaria de la Región - e incluso en tres regiones- aparecen necesitadas en estos momentos de solución y acuerdos a medio y largo plazo entre la Administración Estatal y nuestra Comunidad Autónoma.

En efecto, cuestiones tales como cuál sea el mapa ferroviario de Castilla y León a corto y medio plazo, qué servicios se seguirán prestando por RENFE o FEVE en nuestra Región, qué destino final tengan las líneas férreas actualmente cerradas o cuáles son las previsiones del Gobierno Estatal en relación a la nueva infraestructura ferroviaria prevista en el Plan Director de Infraestructuras, como la línea de velocidad alta, constituyen en gran medida incógnita no suficientemente despejada si esto afecta decisivamente a nuestra Región. De este modo, y

sin perjuicio de la importancia que el Gobierno Regional concede a los puntos de vista de las distintas fuerzas políticas, es obvio que la responsabilidad que la Junta de Castilla y León asume en la dirección política de la Región exige en primer término fijar la posición institucional de aquélla ante el problema.

Así pues, la Junta de Castilla y León puede cifrar su posicionamiento político en cuatro consideraciones fundamentales.

En primer término, la Junta de Castilla y León mantiene su oposición, que siempre lo ha hecho, a esas futuras supresiones, como lo ha hecho en el pasado, de algunos servicios ferroviarios, dado que éstas sólo pueden agudizar las ya de por sí graves condiciones de deterioro que la prestación de servicios ferroviarios sufre en algunas líneas de la Región, de forma que, estando actualmente pendiente la fijación definitiva del mapa ferroviario de la Comunidad Autónoma, juzga, cuando menos, peligrosa esa tendencia.

En segundo lugar, es preciso afirmar que esta postura de oposición a futuros cierres de línea no es gratuita ni responde a victimismo alguno, sino que, al contrario, parte de considerar imprescindible para los intereses de la Región parar e invertir esa tendencia, fijando de una manera estable el escenario a corto y medio plazo de los servicios que en nuestra Región hayan de prestar las empresas públicas relacionadas con el tema. Lo que obliga, paralelamente, a la adopción de una decisión definitiva en torno a la situación de los servicios cerrados o en riesgo de cierre, así como a afrontar la resolución igualmente definitiva de problemas tan importantes como el paso del ferrocarril por ciudades como Burgos, León, Palencia o Valladolid.

Y, en tercer lugar, la Junta de Castilla y León entiende como mecanismo más correcto para la consecución del anterior objetivo la conclusión de un acuerdo global sobre infraestructuras ferroviarias entre las autoridades estatales responsables y aquellas empresas públicas y la Comunidad Autónoma de Castilla y León, que dé solución a estos problemas, que articule con visión de futuro y generosidad la política ferroviaria de la Región, tomando en cuenta las particulares condiciones y necesidades que concurren en una Región tan extensa como Castilla y León. Así lo hemos hecho patente en las distintas reuniones mantenidas con altos cargos del propio Ministerio.

Las soluciones, en principio económicas, podrían resumirse, primero, en que Castilla y León, habida cuenta los recursos presupuestarios de que dispone, no puede ni debe afrontar unos compromisos financieros excesivos en la política ferroviaria, que sólo derivan de una deficiente política comercial de RENFE. No puede ser aceptable que nuestra Región sufrague los déficits de esta empresa doblemente, es decir, los que genera su gestión a nivel

estatal y además los que se puedan producir dentro de la Región. Otra cosa, sinceramente, me parecería comprometer recursos económicos que nuestra Región necesita para otros fines. Así lo hemos venido manifestando en varias ocasiones.

En segundo lugar, Castilla y León, en el marco de ese acuerdo global, sólo puede llegar a compromisos financieros si éstos tienen traducción directa e inmediata en la renovación y modernización de la infraestructura ferroviaria de la Región, pues sólo la ejecución de estas obras garantizan a medio plazo el futuro del ferrocarril en la Región.

No obstante, la naturaleza global del problema, en tanto afecta al conjunto del sistema regional de comunicaciones, impone completar los tres criterios expuestos con un último compromiso, cual es el de dar continuidad a la actual política de mejora de la infraestructura viaria y de transporte de titularidad regional emprendida por la Junta, como garantía de la absorción eficaz de los tráficos que la supresión de servicios ferroviarios ha volcado en parte sobre la red regional de carreteras.

En suma, este planteamiento de colaboración institucional y acuerdos de futuro ha sido manifestado por la Junta a las autoridades estatales responsables en diversas ocasiones, sin que hasta el momento hayamos llegado todavía a una solución. Y por ello entiendo necesario que las Cortes de Castilla y León, como máximo representante del cuerpo político y de la sociedad regional, deben afrontar este debate, y felicito por ello al Grupo Popular por la oportunidad de hacer llegar a estas Cortes Regionales el examen de uno de los aspectos más ligados al desarrollo futuro de Castilla y León.

En este sentido, y recientemente, en estos últimos meses, se han creado tres opciones posibles en las que la Junta ha participado activamente, como tres actuaciones importantes.

En primer lugar, las reuniones mantenidas con el Secretario de Estado, señor Zaragoza, para estudiar el plan de ciudades sobre el soterramiento del ferrocarril en Valladolid, Burgos, Palencia y León, en el que la Junta ha planteado su posición, por la cual todos... todas las ciudades deben incluirse conjuntamente, en relación también con el propio Plan Director de Infraestructura, para no aislar el problema a una ciudad o a otra, puesto que la necesidad la tienen todas ellas. El propio Plan Director de Infraestructura, todavía no aprobado y que está en trámite en las Cortes para ser negociado, consensuado, en todo caso tramitado allí, deberá definir más esta cuestión, y en ese sentido la Junta piensa plantear, a través de sus representantes en las Cortes Generales, una serie de opciones posibles que definan más el tratamiento urbano de ese soterramiento del ferrocarril en las cuatro ciudades.

En segundo lugar, se creó la Coordinadora del Ferrocarril, en la que participaron Administraciones Locales, sindicatos y Junta y aquellas Diputaciones y Ayuntamientos afectados directamente por la política de supresión de algunas de las líneas. Esta Coordinadora ha venido teniendo reuniones, manteniendo reuniones con responsables del Estado y con responsables, también, de la Junta, al objeto de llevar a cabo o de estudiar la posibilidad de reabrir algunos servicios en la provincia de Avila, en la provincia de Salamanca o en la provincia de Segovia, sobre todo, y alguna en Valladolid, en algunas de las líneas en que se habían ido suprimiendo. Hasta el momento, aún no hemos conseguido resultado positivo al respecto, pero, no obstante, esa Coordinadora sigue manteniendo su trabajo.

Y, en tercer lugar, se ha creado el Foro del Ferrocarril, para estudiar la variante noroeste, que contempla el Plan Director de Infraestructuras (la variante de Guadarrama), y que tendrá su eje de comunicación a través de Burgos-Francia y Valladolid-León-Galicia. Ha habido una primera reunión en Valladolid, en la que han participado Alcaldes y Presidentes de Diputación, junto con miembros de la Junta de Galicia y de la Junta de Castilla y León, y tendrá su continuidad en Pontevedra, en la primera semana de julio, al objeto de concretar y, sobre todo, agilizar una serie de medidas, instando a la Administración Central a que dé prioridad a esa variante de Guadarrama que tanto necesita tanto nuestra región como algunas de las regiones (Cantabria, Asturias y, sobre todo, Galicia), y para que se concrete definitivamente de qué tipo de trenes estamos hablando, de qué tipo de líneas estamos hablando cuando hablamos de velocidad alta en el Plan Director de Infraestructuras a su paso por Valladolid con destino, sobre todo, a Francia, pasando por el País Vasco, y al cual se ha adherido, en última instancia, también la Junta de Galicia, para que esa variante no se vaya solamente Valladolid-Burgos-Francia, sino que desde Valladolid tienda hacia León y Galicia. Tema contemplado también en el Plan Director de Infraestructuras, pero sin plazo.

Por tanto, éstas son las tres actuaciones concretas que en los últimos meses se han producido como novedades importantes, que van a ser foros de encuentro en los próximos meses, al objeto de que puedan llegar a conclusiones que se presenten antes de que el Plan Director de Infraestructuras se haga una realidad. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Vamos a suspender la sesión por un espacio de cinco minutos.

(Se suspendió la sesión a las once horas cinco minutos, reanudándose a las once horas diez minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Se reanuda la sesión. En primer lugar,

tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, don Manuel Fuentes.

EL SEÑOR FUENTES HERNANDEZ: Gracias, señor Presidente. Buenos días, señores Procuradores. La propuesta, por nuestra parte, de comparecencia del Consejero de Fomento en orden a poner de manifiesto en esta Comisión las gestiones que de carácter general se estaban llevando a efecto con RENFE forma parte de esas iniciativas de carácter positivo que todo Grupo político que apoya al Gobierno está perfectamente capacitado, interesado y, al tiempo, con grave responsabilidad de plantear por lo que se refiere a una situación tan sensible en nuestra Comunidad como son todo lo que se refiere al tráfico, especialmente, en este caso, de ferrocarriles.

Por nuestra parte, queríamos de su exposición, señor Consejero, que se nos pusiera de manifiesto -y así nos ha parecido en su intervención clara, y breve, y concreta- cuáles eran los planteamientos de relación con RENFE. Me parece que el planteamiento se ha hecho desde una situación absolutamente objetiva, que es lo que pretende esta proposición nuestra, en la que se analice esta situación actual, que se nos plantee con serenidad lo que pueden ser previsiones a medio plazo, y -lo que es para todos más inquietante en esta Comunidad acentuada en sus procesos de despoblación y, por tanto, de escasa rentabilidad de los servicios, de todos los servicios, y en este caso de los de RENFE- en lo que puede ser la articulación futura de nuestra Región en todos los aspectos e -insisto-, en este momento, en el tema ferroviario.

Y, lógicamente, tiene en este planteamiento una dificultad añadida, en razón a ser un servicio que no es de nuestra competencia, que responde a estrategias del Estado -que nosotros también comprendemos- y que, con la puesta en marcha de lo que puede ser un definitivo Plan Director de Infraestructuras, entendemos nosotros, como Grupo, que esta Comunidad debe comparecer en esos planteamientos de futuro a ser posible de la forma más homogénea, más unánime en lo que son posicionamientos estratégicos de la Comunidad de futuro, sujetos -como es razonable- a representaciones políticas en el Gobierno Regional variables y sujetas a todos los procesos electorales.

Por tanto, tiene que ser un planteamiento -según le parece al Grupo Popular- del máximo de acercamiento entre todos los Grupos políticos de esta Cámara.

Y ésta era la intención de esta proposición: escuchar en su comparecencia cómo están las cosas y ver en qué términos se está manteniendo en este momento el Gobierno.

A nosotros, por lógica -como creo que a todos los Grupos políticos-, con matices, nos parece esencial esa rígida posición de la Comunidad a lo que es planteamientos de cierre. Y entiendo yo que muchas veces con mayor

sensibilidad para los que gobiernan; con igual sensibilidad, pero con otra, para los que están en la oposición, por cuanto en muchos casos –y ya vimos alguna en alguna de estas sesiones de esta Comisión–, en algunos casos se plantean con escasísima consulta de la Comunidad, de los órganos de Gobierno, probablemente, en algunos momentos, con sorpresa y respondiendo siempre a la misma estrategia: se hace un cierre que se dice provisional, se acentúan las dificultades de los servicios, se incita a poco uso, como consecuencia de ello, y en un plazo razonablemente prudencial se procede a la clausura total y definitiva.

A nosotros nos parece que esto hay que superarlo con diálogo, con encuentro, con comunicación con el Gobierno, para hacerle ver que todas estas actuaciones, de esta manera, lo único que hacen es añadir tensión a lo que es pura relación institucional –insisto– en un tema tan importante, estratégico; como es la comunicación por ferrocarriles.

En el orden urbano, hemos visto, también, con... a veces con tensión –yo no digo con crispación, pero con enfrentamientos–, pues, lo que supone eso que usted ha puesto de manifiesto, que es todo lo que son planteamientos de soterramiento en grandes poblaciones; y, con sorpresa, a veces quizá con improvisación, se plantean responsabilidades que se enfocan por los temas de competencias urbanísticas, etcétera, etcétera, que, realmente, desde el punto de vista de estricto análisis, resisten poco... se resisten poco. Es decir, no se puede pedir la cooperación exclusivamente de la Comunidad en materias que afectan a grandes poblaciones de soterramiento de ferrocarril si antes no hay acuerdos formales, que es lo que me ha parecido deducir de su exposición, y que me parece que en esa línea nosotros estamos absolutamente de acuerdo. El trauma que supone para las grandes ciudades esta situación requiere acciones coordinadas, municipales y, quizá, en algunos casos provinciales, regionales y nacionales; y esto tiene que formar parte, sin duda, de un acuerdo no sólo de actuación, sino de financiación entre todas las partes afectadas. Y creo que, en la línea que usted –me parece deducir de su intervención– nos ha expuesto, nos parece esencial mantener ese criterio.

El planteamiento de los déficits –también hemos hablado aquí con reiteración–, que sin duda ninguna usted ha dicho que, en muchos casos, es por la mala gestión de la RENFE –hay que también decir que son líneas absolutamente desfasadas y obsoletas–, y que cualquier planteamiento de revitalización, de pedir compromisos, etcétera –usted dice–, hay que pasar por la modernización; modernización que, lógicamente, tendría que verse dentro de ese acuerdo global, dentro de esa estrategia global de los ferrocarriles de nuestra Comunidad, que –insisto, señor Consejero– tendríamos que promover desde un planteamiento

del mayor encuentro posible entre todas las Administraciones. Porque, indudablemente, esto produce en los pueblos pequeños afectados –cada vez más, insisto, por la enorme despoblación de esta Comunidad– unos agravios comparativos, que excitarles por un lado y hacerles frente por otro se plantea muchas veces de forma harto difícil para todas las instituciones afectadas.

Por tanto, nosotros ya lo dijimos en la primera decisión del Gobierno de plantear un acción que comportara modernización y afrontar el déficit en la última línea que se puso en marcha de ferrocarril de vía estrecha en la provincia de León, que era un compromiso valiente en aquel momento, pero con grandes dificultades de futuro; y que, por tanto, con independencia de lo que el Gobierno en ese momento planteaba, a nosotros nos parecía, como Grupo Popular, que era imprescindible hacer una reflexión profunda que afectara a toda la Comunidad, para que lo que son hechos puntuales fueran cada vez más acciones integradas dentro de una estrategia de afrontar estos problemas con las mayores garantías, y no creando después unas expectativas que lo que pueden es complicar más el futuro.

Por tanto, nuestra petición de comparecencia pretende incidir cada vez más en ese acuerdo globalizador de todas las Administraciones, en ese deseo, desde esta Comisión y desde otras posibilidades, de favorecer esa relación, cada vez más enérgica, por parte del Gobierno, contando con el respaldo de la Cámara, pero al mismo tiempo incitándole, instándole a que mantenga esa línea de encuentros con calendario fijo, con urgencia en los planteamientos que él tiene en estas relaciones que usted nos ha detallado planteados y, por tanto, incidiendo en la necesidad de una mayor coordinación en todo lo que son decisiones que afectan a esta Comunidad.

A mí me parece que un ejemplo singularmente importante de este espíritu y de este deseo que nosotros planteamos como Grupo Popular en las Cortes de Castilla y León puede ser muy representativo este Foro recientemente celebrado en Valladolid, que usted nos anuncia que va a seguirse celebrando en otras regiones afectadas, y que comportan estrategias que, superando el ámbito estrictamente de Castilla y León, suponen la integración en otras estrategias de otras regiones, incluso europeas, de todo lo que es esta preocupación por toda situación de poca atención de la zona noroeste, en la que nosotros estamos estratégicamente incorporados.

Por tanto, Consejero, en esta primera intervención por nuestra parte, poner de manifiesto cuál era la intención en el momento que hicimos esta petición de comparecencia. En qué términos nos ponemos en absoluta cooperación con todos los que están formando parte de esta Cámara, Grupos políticos representativos, para a ver si es posible que dentro este período de Legislatura nosotros seamos capaces de articular fórmulas de aportación propias de la Comunidad y, al mismo tiempo,

favorecer foros de carácter de encuentro entre el Gobierno Central y la Región, y llegar a definir, llegar a priorizar, llegar a concretar qué queremos en Castilla y León sobre el tema de los ferrocarriles.

Nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Fuentes. Continuando el turno de Portavoces, tiene la palabra el Procurador del Grupo Mixto, don Luis Aznar.

EL SEÑOR AZNAR FERNANDEZ: Gracias, señor Presidente.

Quiero empezar, como es lógico, agradeciendo al señor Consejero su comparecencia hoy aquí, para hablar, espero yo que al menos en su segunda intervención, no sólo de RENFE, sino, aunque no está en el texto del propio Orden del Día, que podamos tener alguna idea hacia... sobre FEVE y algún otro ferrocarril que hay en nuestra Región.

Pero vamos a empezar por el principio. Y el principio tiene que ser, lógicamente, referirnos a su intervención. Yo creo que hoy aquí, el señor Consejero nos ha dado, con brevedad, pero también es cierto que con concisión, unas líneas de lo que es la filosofía de la Junta de Castilla y León en el tema de los ferrocarriles.

Bien. Creo que es de justicia recordar que, desde otros Grupos políticos -que yo recuerde en este momento, al menos, CDS y desde el Grupo Mixto- a lo largo de esta Legislatura hemos intentado traer a la Cámara iniciativas, sobre todo preguntando a la Junta qué es lo que ocurría con distintas líneas, con distintos ferrocarriles, etcétera, etcétera. Y lo cierto es que termina la Legislatura y poco tenemos de nuevo, de novedoso, en esta materia; bien es cierto que la competencia de la Junta no existe en este campo, pero sí, como ha dicho muy bien el Consejero, puede haber colaboraciones que permitan que nuestra Región mejore en cuanto a la infraestructura ferroviaria que hoy tenemos. Porque lo que hemos podido comprobar a lo largo del paso de los años es que el ferrocarril en nuestra Región ha ido perdiendo importancia, ha ido perdiendo trascendencia, ha pasado por el trauma de la supresión de líneas férreas, que, a pesar de los esfuerzos que todos -cada uno en nuestra medida- hemos intentado hacer, nunca se han recuperado.

Y, en ese sentido, señor Consejero, y refiriéndome a su intervención, tendría que decirle que, en principio, estamos de acuerdo con esa política que nos ha dicho usted tiene la Junta de Castilla y León de oponerse a la supresión de líneas. Pero yo le preguntaría si dentro de esta filosofía está o se contiene la insistencia en que se recuperen algunas de las líneas que se han cerrado en los últimos años, y que todos, en algún momento, hemos creído que eran de importancia para nuestra Región.

Y en ese sentido decir, también -aunque, no sé, yo por lo menos no me he dado cuenta que usted se refiriera a ello-, que, si bien es cierto que es espectacular cuando se suprime una línea férrea, no es menos cierto que se han suprimido también servicios, se han suprimido trenes, en definitiva, que venían siendo, pues, casi casi tradicionales, sobre todo servicios de Galicia-Madrid, que pasaban... o que ocupaban buena parte del recorrido en nuestra Región y que, recientemente, se han suprimido también.

Es cierto que, posiblemente, esos servicios suprimidos no tuvieran una gran rentabilidad para RENFE. Pero estamos comprobando, y usted ha dicho también, que RENFE... o el déficit de RENFE, en buena parte, viene medido por la mala gestión de esta empresa pública.

Por tanto, sí me gustaría que hiciese usted, si es posible, alguna referencia a la supresión de servicios, y no sólo de líneas.

Respecto a la política que usted ha dicho que tiene la Junta de Castilla y León en relación a la colaboración que se puede establecer desde nuestra Administración con RENFE, pues, ha enumerado usted una serie de posibilidades, que van desde paliar los déficit -con lo que no estaríamos de acuerdo, y parece que tampoco está la Junta de Castilla y León-, y sí el colaborar en inversiones en infraestructura. Pero me gustaría que, si está definido en la Junta ya, en el Gobierno ya, o por el Gobierno ya, nos dijese qué prioridades tendría la Junta de Castilla y León a la hora de hacer esas colaboraciones en inversión. Hemos hablado de soterramiento del ferrocarril a su paso por las grandes ciudades; hemos hablado de reforma de infraestructura en las propias vías, para conseguir que por Castilla y León pasen o empiecen a funcionar trenes de velocidad alta... En fin, hay una serie de posibilidades de inversión: ¿cuáles serían las prioritarias para la Junta de Castilla y León?

Estamos de acuerdo en que se participe en todas las coordinadoras que se creen; hemos visto, además, a lo largo de estos años, que se han creado coordinadoras en FEVE, coordinadoras en RENFE. En fin, esto, desde luego, estar en foros de debate es interesante, y, por tanto, nada que objetar. Sí decirle que sería bueno que estas Cortes estuvieran puntualmente informadas de tantas cuantas reuniones se produzcan en esa coordinadora.

Nos ha dicho usted que era importante la creación de ese foro; a mí me va a gustar, ya que está de moda el término, saber qué opina el CDS de promover el foro para tratar sobre la variante del noroeste. Es otro... es otro de los temas que creo que pueden ser interesantes, ya que, si no, nuestra Región podría quedar, una vez más, fuera de las grandes líneas que ahora nos pueden interesar, que son las de conexión con Europa, conexión con Portugal o conexión con Galicia. Por tanto, también estamos de acuerdo en que se participe en ese foro del noroeste.

Me gustaría, por último, pedirle alguna aclaración, o alguna información, aunque puede que estrictamente se saliera del Orden del Día, sobre cómo van las relaciones con FEVE, aquellos planes de colaboración que se hicieron en su día y que... en los que participó su antecesor en el cargo, José María Monforte, y usted mismo, y que han dado como resultado que hace pocos meses, pues, tuviéramos o asistiésemos a la inauguración, nuevamente, de una remodelada vía en la conexión con Bilbao, a través de FEVE. Pero, evidentemente, eso era una primera fase del programa o del plan, y me gustaría saber cómo siguen esas conversaciones o esas negociaciones.

Y, por último, un ferrocarril que tenemos en nuestra Comunidad, en el Bierzo, concretamente, que es el ferrocarril de la MSP, del que se ha hablado muchas veces si merecía la pena invertir, si no invertir; si podía, a través de ese ferrocarril, aprovecharse para transporte exclusivamente de mineral, o si era conveniente o había posibilidades de hacer de esa línea, que evidentemente es una línea con unas posibilidades turísticas importantes, un foco para el turismo del norte de nuestra Comunidad. No ha habido referencia a ello; repito que, posiblemente, porque no esté en el Orden del Día. Pero sí me gustaría, ya que hablamos de ferrocarril, para sacarle un mayor jugo a su presencia hoy aquí, que nos dijese algo acerca de esto, si es posible.

De momento, nada más. Y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Aznar. Por el Centro Democrático y Social, tiene la palabra don José María Monforte.

EL SEÑOR MONFORTE CARRASCO: Gracias, señor Presidente. Y gracias al señor Consejero por su comparecencia para hablarnos sobre un tema tan importante como es el del ferrocarril. Aunque este tema es uno de los temas recurrentes, que van y vienen a Comisión y a Pleno, y que sirven, normalmente, para que los dos Partidos mayoritarios se tiren los trastos a la cabeza, intentando sacar una rentabilidad electoral. Aunque compruebo que, en este caso y por parte del Portavoz del Grupo Popular, no ha sido así, sino que ha hablado de una cuestión muy importante: ha hablado de la coordinación y de un plan global entre todas las Administraciones.

Lo cierto es, señor Consejero, que, la verdad, no se ha aportado nada nuevo sobre este tema en su primera intervención, y que, por tanto, probablemente, bueno, no hubiera sido necesario que se hubiera hecho esta convocatoria por parte del Grupo Popular. Se culpa muchas veces a la Oposición de que hacemos comparecer a los Consejeros sin ningún tipo de necesidad. Y tal y como se ha presentado la comparecencia, y tal como se ha explicado el señor Consejero, yo creo que es bueno hablar siempre del ferrocarril, pero que no... quizá hubiera sido

mejor otro tipo de iniciativa, pero no ésta, porque no se nos ha aclarado nada.

La cuestión está en que, desde el año ochenta y cinco y con la aplicación del contrato-programa por parte de RENFE, nuestra Comunidad Autónoma está sufriendo el cierre y abandono de líneas, de servicios y frecuencias en los servicios. Y aquí se cierran esas líneas, se cierran esos servicios, se disminuyen las frecuencias, sin contar con la Administración Autonómica, normalmente; y eso es importante.

Pienso que, dada esta situación, hoy salgamos de aquí, una vez más, como siempre: sin que se vea un futuro claro y sin ver tampoco qué tipo de alternativas tiene el Gobierno -porque no las ha explicado, ha hablado de una cuestión general, pero no ha profundizado en el tema-, o qué tipo de alternativas presenta RENFE o el Ministerio de Obras Públicas y Transportes; probablemente, porque el señor Consejero no las conozca porque no le hayan facilitado los datos.

Como decía antes, han sido ya muchas veces las que se ha debatido este tema en las Cortes. Pero quiero recordar que hace ya... en la anterior Legislatura, hubo una comunicación del Gobierno sobre el tema del transporte por ferrocarril, sobre el tema de comunicaciones, en general. En ese debate, se sacaron una serie de conclusiones que aportaron todos los Grupos políticos. Y en estos momentos sería bueno, sería bueno, quizá, más rentable en esta Comisión, que por parte del Gobierno se presentase otra comunicación para actualizar los datos y las conclusiones que ya se sacaron en su día. Y también, no sé si como complemento, pero sí como algo para unir a las reuniones que ya tienen con el señor Zaragoza, a la Coordinadora del Ferrocarril y al Foro al que antes aludía el señor... al Foro del Ferrocarril al que antes aludía el señor Aznar.

Creo que, tanto las reuniones... evidentemente son imprescindibles, y también el saber lo que piensa la Coordinadora y establecer un foro sobre el ferrocarril, pero creo que estas Cortes y los Grupos políticos que están representadas en ellas tienen mucho que decir.

Por tanto, sería muy importante, ya que está acabando el período de sesiones, que, para principios del próximo período, para septiembre u octubre, presentase el Gobierno una comunicación sobre el tema de transporte ferroviario, o sobre el tema de comunicaciones, con el objetivo fundamental de actualizar esos datos, que yo creo que es importante (ese debate se celebró hace ya tres o cuatro años).

También sería importante, señor Consejero, si es que ello es posible -ya le digo-, que nos explicase un poco la política, si ha hablado con el señor Zaragoza, la política que va a seguir RENFE con todos estos temas.

Está claro –y yo coincido en eso con algunas personas que hablan del ferrocarril– que cada uno de los castellanos y leoneses no puede tener una estación de tren a la puerta de su casa.

Por tanto, nuestra propuesta, en concreto, es que se debería –y se está haciendo, parece ser– seguir negociando con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con FEVE y con RENFE, y llegar –y participamos en ello– a un acuerdo entre todas las Administraciones Públicas, y realizar un plan global de comunicaciones ferroviarias, que debiera de ser coordinado con el Plan de Carreteras que exista por parte del Estado, el Plan de Carreteras también autonómico, el plan de las Diputaciones Provinciales, con el fin de coordinar todos los medios de transporte terrestres, tanto el ferroviario como el de autobuses, etcétera, etcétera.

Yo creo, por tanto, que es importantísimo hacer ese Plan global. Si no, normalmente, estaríamos poniendo parches constantemente y no nos serviría para nada. En ese Plan global, evidentemente, deben de ir incluidas las prioridades que se deben de dar, y también deben de ir incluidas todas las actuaciones que se deban al ferrocarril, como los soterramientos, eliminación de pasos a nivel, etcétera, etcétera.

¿Quién debe de financiar ese plan global? Tanto en la anterior legislatura como en la actual, nosotros hemos pensado que ese plan global debe de estar financiado por la Administración Central puesto que son los responsables de este tema. Ahora bien, dada la situación como está y dado que la Administración Central va a ser muy reacia a financiar al 100% este tema, tendremos que abrirnos un poco y que las cuestiones de financiación, o sea, la mayor parte la soporte la Administración Central, otra parte más pequeña la Administración Autonómica y otra parte las Corporaciones Municipales afectadas; yo creo que todas las Administraciones, pero, fundamentalmente, la Administración Central, y eso también debido a los escasos recursos que tiene la Administración Autonómica.

Yo creo que este tema a sido un tema siempre recurrente, que va y viene fundamentalmente en épocas electorales, y que al final no se hace nada. Sin reprocharle nada, señor Consejero, porque es difícil, pero hay un abismo entre lo que usted decía y el carácter que usted mostraba el día ocho de octubre de mil novecientos noventa y uno cuando presentaba los planes de actuación para la legislatura y lo que hoy ha aportado aquí. Realmente, en estos tres años –y quizá no sea por responsabilidad suya–, lo único que nos ha dicho es que ha mantenido unas reuniones con el señor Zaragoza, aparte de la inauguración que se hizo –y ya se ha referido a ello– de FEVE en León, que se ha formado una Coordinadora de Ferrocarril y que va a haber un Foro de Ferrocarril para... de debate para todo el tema ferroviario y para contemplar la variante del noroeste. Se ha avanzado poco, se ha avanzado muy poco o casi nada.

Entonces, bueno, pues, si los ciudadanos siguieran con interés todos estos temas, pondrían la cara colorada no solamente al gobierno, sino probablemente a los que estamos aquí sentados en esta Comisión, porque realmente no se avanza en estos temas nada. Me preocupa que este tema –y lo he dicho antes– sea un tema objeto de pugna fundamentalmente entre los dos partidos mayoritarios; yo desearía que tanto el Partido Popular o el Grupo Popular actuase como ha dicho muy bien el Portavoz en estos momentos, señor Fuentes, para coordinar con buena voluntad todas las actuaciones con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con RENFE y con FEVE, y que el Grupo Parlamentario Socialista sirviera también de unión para llevar a buen término todo ese tipo de actuaciones. Indudablemente, el Grupo Parlamentario Centrista se uniría, haciendo las propuestas oportunas, para llegar y empezar a solucionar cosas. Pero hablar con claridad. Si el "Ruta de la Plata" hay que abrirlo definitivamente, pues, vamos a abrirlo, y, si no hay que abrirlo, pues no habrá que abrirlo; pero no empezar a decir que vamos a abrir el "Ruta de la Plata", en elecciones, después no se abre; que vamos a abrir el Valladolid-Ariza, después no se abre. Y, bueno, esa es una cuestión que también me pasó a mí, o sea, que no le reprocho nada en ese sentido, y les pasó a todos los Consejeros menos a los Consejeros socialistas, que se lo impusieron desde Madrid el cerrarlo, probablemente, y no hicieron uso de eso. Pero yo creo que hay que ser más serios en todos estos temas de los transportes ferroviarios y decirles y contarles a los habitantes de Castilla y León la verdad.

Y por último y para terminar, ya que el señor Aznar me ha aludido, le diré que para hablar del tema de foro, le preguntaré a mi presidente nacional, don Rafael Calvo Ortega, qué tal le ha ido, que a la vez es paisano y amigo de nuestro querido Consejero de Fomento, don Jesús Merino.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Monforte. A continuación tiene la palabra el Portavoz del Grupo Socialista, don Juan Antonio Lorenzo.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Gracias, señor Presidente. Gracias, señor Consejero, por su comparecencia. Sinceramente no voy a romper el tono que se está utilizando en esta Comisión, y voy a intentar... sé que no lo voy a conseguir, pero voy a intentar no hacer juicios de valor; me voy a limitar estrictamente a leer –resumidos, por supuesto, para no cansar a Sus Señorías– documentos que han pasado por las manos de todos los aquí presentes.

Cuando he oído al señor Consejero, pues he tomado buena nota de todo, pero, sinceramente, señor Consejero, hay algunos temas que no quedan reflejados luego en documentos, y para mí, y yo creo que para este Parlamento, lo que realmente es válido son los documentos que

aprueba la Junta y que sirven como marco para la gestión de la Junta.

¿Cuál es la política ferroviaria de la Junta de Castilla y León? Pues muy sencillo. Leamos lo que dice el Plan Regional de Transportes realizado por ustedes, concretamente por el Consejero que hoy nos acompaña, y que entre otros temas, pero en temas esenciales dice lo siguiente:

"Primero. Solicitar la designación de representantes de Castilla y León en los Consejos de Administración de RENFE y FEVE.

Conseguir la colaboración de RENFE y FEVE para mejorar los tráficos de interés regional y recabar las facultades para ordenar los transportes parciales o capilares que realizan las dos empresas en Castilla y León.

Tercero. Definir, en el marco de la región, la red nacional integrada priorizando las actuaciones de la empresa estatal y solicitar funciones de ejecución de competencias estatales en estos transportes, aunque se trate de material e infraestructura de titularidad estatal, por su evidente interés regional para Castilla y León.

Cuarto. Continuación de la política de supresión de pasos a nivel.

Cinco. Empezar acciones de mejora del trazado para elevar la velocidad comercial y situarla en niveles competitivos y de eficacia, así como resolver problemas de saturación de la red, en sintonía con las determinaciones del Plan de Transporte Ferroviario; y estas determinaciones son: largo recorrido, implantación de una importante red intercity para servicios diurnos con elevadas velocidades comerciales. Cercanías, construcción de trazados específicos e independientes de los restantes tráficos mejorando la regularidad y aumentando las frecuencias, así como modernización y mejora del material móvil. Mercancías, mejoras organizativas e inversiones en nuevos sistemas e instalaciones para tender hacia la especialización del transporte de grandes masas y a grandes distancias en el transporte intermodal y en el tráfico internacional.

Sexto. Defender ante la Administración del Estado el papel del ferrocarril en la Comunidad Autónoma como alternativa y opción razonable de enlace de alta velocidad con Portugal a través del tramo de Fuentes de Oñoro-Medina del Campo.

Y séptimo. Apoyar la apertura de tráficos turísticos de servicios ferroviarios suprimidos".

Cuando entrecruzamos esta política, que no es otra -por mucho que se diga de palabra-, no es otra, es la aprobada del Plan Regional de Transportes, con la política... con las previsiones de los planes de RENFE,

coinciden en que ambos apuestan por la supresión de pasos a nivel, Plan de Pasos a Nivel y Plan del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (luego, si quieren entremos exactamente en cuáles han sido los convenios). Ambos apuestan y coinciden para la mejora de la infraestructura y la elevación de velocidades comerciales, todo ello expuesto y definido en el Plan Director de Infraestructuras. Ambos apuestan también y coinciden con los servicios... por los servicios intercity diurnos de largo recorrido: RENFE ha incrementado los servicios intercity de calidad, TALGOS y electrotrenes en León, Palencia, Valladolid, Burgos y Avila, y ambos apuestan por los servicios de cercanías y regionales, toda vez que RENFE va a implantar como es conocido y público -imagino que el señor Consejero lo conocerá-, a final del noventa y cuatro, principios del noventa y cinco, el Castilla-León Express en el corredor Burgos-León, a Palencia, Valladolid, Avila y Madrid, y se ha realizado -como yo creo que es conocido- un esfuerzo importante en el corredor León-Madrid, especialmente entre Palencia y Medina.

Ambos también apuestan, coinciden en el tráfico especializado de grandes masas y grandes distancias: cementos, automóviles, minerales, cereales, etcétera, y ambos apuestan y coinciden por destinar las líneas cerradas y de débil tráfico a usos complementarios turísticos (rutas verdes, etcétera), y tanto la Consejería y otras Consejerías como el Ministerio así lo han expuesto y así han presentado planes.

Entonces, el Plan de la Junta es el que he dicho, en líneas generales, y los Planes de RENFE es el que he dicho en líneas generales, y hay una notable coincidencia en los objetivos últimos. Lo que ocurre es que -y me parece legítimo bajo un punto de vista político- la Junta hace referencias a veces grandilocuentes a temas como -pongo un ejemplo, podría poner varios-, como la supresión de líneas férreas, y lamento que no este aquí el señor Monforte para leerle una cosa que le iba a gustar.

En el año mil novecientos noventa la Consejería de Fomento hizo un estudio sobre la línea Astorga-Palazuelo, lo que llamamos "Ruta de la Plata", cuya síntesis -no me la invento- está recogida en el Plan de Transportes anteriormente mencionado, en la página ciento setenta y tres. Se hizo en la época del señor Monforte, con lo cual... el estudio, y lo recoge... el estudio, en la época del señor Monforte, y lo recoge el señor Merino como válido en el Plan de Transportes, y dice textualmente: "En mil novecientos noventa la Consejería de Fomento de la Junta abordó un estudio para analizar las posibilidades de apertura al tráfico de la línea Astorga-Palazuelo, integrada en la denominada "Ruta de la Plata". Esta línea era la que a primera vista parecía ofrecer mayores posibilidades de que su reapertura pudiera resultar económica o socialmente justificada"; me salto una línea y dice: "Diseñando una oferta de transporte en régimen de máxima economía,

se llegó a la conclusión de que quedaba fuera de toda duda la no rentabilidad social de la reapertura al tráfico de la línea, ni siquiera los tramos de mayor demanda potencial". Por tanto, me parece legítimo políticamente que se utilice ese tema, pero hago constatar que hay un estudio, no hecho nunca público por la Junta, aunque luego se deslizó en el informe, documento de trabajo Plan Regional de Transportes, en la que el anterior Consejero y el actual Consejero asumen las conclusiones de ese estudio: la no rentabilidad social ni económica de cualquiera de los tramos de la línea Palazuelo-Astorga.

Por tanto, seguiremos sin duda alguna... el Portavoz del Grupo Popular, el CDS o Consejero, seguirá utilizando el tema del Palazuelo-Astorga, Valladolid-Ariza; me parece legítimo políticamente, pero subrayo -creo que sin hacer ningún juicio de valor- que existe una contradicción entre lo que se dice y lo que se escribe y aprueba, entre lo que se escribe y aprueba. Por tanto, remitiéndome a la confluencia de las políticas de la Junta y de las políticas de RENFE, vemos que existen notables coincidencias, cosa que celebramos. Y por otro lado no podía ser de otra forma, no podía ser de otra forma, porque no olvidemos que una política de transporte regional, que es competencia de la Junta, tiene que tener una visión integrada, integrada, donde el transporte en cualquiera de sus modos tiene que estar perfectamente coordinado. Y, por otra parte, independientemente de actuaciones de racionalidad que se están produciendo en los últimos años en la gestión de la empresa pública, Castilla y León no está mal servida por ferrocarriles. Voy a dar una serie de datos estadísticos para no hacer ningún juicio de valor: el veinte por ciento de la red de RENFE está en Castilla y León, con una población del seis por ciento, como conocen Sus Señorías, y el veinte por ciento de superficie. El cuarenta y cinco por ciento de la red electrificada de todo el país está en Castilla y León.

El ferrocarril pasa por el 97% de las poblaciones importantes de más de cinco mil habitantes y atiende directamente a más del cincuenta por ciento de la población castellano-leonesa, sin necesidad de desplazamientos.

El número de trenes/día que hay en las capitales de provincia es de cuatrocientos treinta y dos, y el número de viajeros/año que suben al tren en Castilla y León es de cuatro millones seiscientos treinta y seis mil viajeros.

Los ingresos por venta de billetes han ascendido en el ejercicio anterior a tres mil quinientos millones de pesetas; todas las estaciones importantes han sido remodeladas en los últimos años.

En Castilla y León prestan servicio a los viajeros doscientas veintidós estaciones, ciento cuarenta de ellas, o sea el 63%, son utilizadas por menos de diez viajeros al día; de esta forma, Castilla y León se sitúa en diecisiete

puntos por encima, en número de estaciones, por encima de la media nacional.

Otro 24% de las estaciones de Castilla y León son utilizadas cada día por entre diez y cien viajeros. En resumen, el 87% de las estaciones de Castilla y León son utilizadas por menos de cien viajeros al día.

Datos estadísticos que me imagino que el señor Consejero de Fomento, con más autoridad que yo, podrá corroborar.

Por otra parte, como es conocido por Sus Señorías, las directivas comunitarias, en concreto, la directiva 440/91 de la Unión Europea y el Reglamento 1.191/69 de la Unión Europea, prohíben expresamente a las empresas públicas de transporte ferroviario sufragar déficit de transporte, salvo que sean calificadas como de interés social o regional, y, por tanto, a las que se les preste la obligatoriedad de servicio público.

Eso, ¿qué es lo que está haciendo producir en el conjunto de la Unión Europea y en muchas Comunidades Autónomas de Castilla y León? Que los Gobiernos Autónomos y las Diputaciones y Ayuntamientos, en algunos casos, estén firmando convenios para prestar servicios de interés público de marcado carácter regional o local. En esta Comunidad Autónoma se han firmado algunos convenios que voy a pasar a relatar a Sus Señorías, y que me imagino que el señor Consejero de Fomento me ratificará.

Existía un convenio entre la Junta, existe un convenio entre la Junta y RENFE para supresión de pasos a nivel, cuyo plazo de vigencia concluyó -si mal no recuerdo- el día treinta y uno de diciembre pasado, que preveía la supresión de ocho pasos a nivel, cuatro por la Junta y cuatro por RENFE. Los de RENFE eran Venta de Baños, Valladolid, Arévalo y Cabezón. Están todos concluidos o en fase de ejecución, excepto, excepto el de Valladolid, que me parece que está transferido al MOPTMA. Y la Junta está trabajando en Onzonilla, sin que al menos este Procurador tenga constancia de que se hayan iniciado el de Cubillas y la Robla, toda vez que el cuarto, el de Medina del Campo, estaba ya concluido justo cuando se firmó el convenio.

Existe un convenio de colaboración entre RENFE y la Consejería de Agricultura y la Diputación de León, para la supresión del paso a nivel de Bercianos del Real del Camino, que se ha ejecutado, por lo menos se han aportado los dineros correspondientes.

Existe un convenio entre la Diputación de Salamanca y RENFE para el mantenimiento y financiación de los servicios regionales entre Salamanca y Peñaranda, y que se firmó el veintinueve de septiembre pasado, y que está funcionando, por los datos que tiene este Procurador, razonablemente bien.

Existe un convenio entre el Ayuntamiento de Salamanca y Comisionado General de Las Edades del Hombre y RENFE, desde enero de este año, para el acercamiento de Grupos a la ciudad de Salamanca, y que -por lo que conozco- está funcionando razonablemente bien.

Y existe un acuerdo entre la Diputación de Valladolid y RENFE, de febrero de este año, que creo que está funcionando también bien. Sólo falta convenios, en su caso, por la Junta de Castilla y León, para mantenimiento de servicios de carácter estrictamente regional y, como decía anteriormente el señor Monforte, absolutamente coordinados con la política ferroviaria de la Comunidad Autónoma.

Evidentemente, un aspecto importante que hacía referencia el Portavoz del Grupo Popular era el tema de infraestructuras.

Las inversiones que se han realizado en Castilla y León en los últimos años, por parte de RENFE o del Ministerio, al objeto de la mejora de infraestructura, y según he podido sonsacar de los correspondientes Proyectos de Presupuestos, han sido, desde el año ochenta y ocho al noventa y tres, en el periodo de cinco años, 34.472 millones de pesetas; cifra, en absoluto que no tiene comparación con las que se prevén -afortunadamente, en ese aspecto contarán, como no podía ser menos, con todo nuestro apoyo parlamentario- en el Plan Director de infraestructuras, donde las previsiones de dicho Plan Director de Infraestructuras es la famosa, deseada y necesaria variante de Guadarrama, que enlace Madrid prácticamente ya con Valladolid a velocidad alta, y la adecuación a velocidad alta, desde Valladolid al País Vasco a través de Burgos, y desde Valladolid a Galicia a través de Ponferrada. Inversiones cuantiosas que deseamos y necesitamos.

Por tanto, en nuestra opinión, y con problemas que no quiero ahora, porque, probablemente, el tono de la Comisión no lo requiere, problemas de comunicación importantes, a veces, en temas quizá no de mucha importancia, pero importantes en su significado, entre la Junta y RENFE, que yo lamento -sean culpables unos u otros-, entendemos que los criterios de racionalización de la política ferroviaria han sido importantes, que pueden ser mejores, que las inversiones tienen que ser incluso más importantes, y que el papel que tiene que jugar el ferrocarril en Castilla y León tiene que ser, no mayor necesariamente, pero sí mucho más importante y coordinado con la política de la Junta.

Por tanto, de todo lo que ha dicho el señor Consejero, me quedo con lo que no ha dicho, que es lo que está escrito, que es lo que figura en el Plan Regional de Transportes, que me parece bastante racional en cuanto a política ferroviaria y que, en lo que he podido comprobar y salvo que usted me lo desmienta, existe una enorme

coincidencia con la política seguida desde la empresa pública ferroviaria y la Junta de Castilla y León.

No quiero concluir sin hacer referencia al aspecto de los soterramientos del ferrocarril en esta Comunidad Autónoma, que impulsaremos la firma de convenios en todas las ciudades afectadas, en todas las ciudades afectadas, entre RENFE -ya que es la empresa que presta el servicio-, el Ministerio de Obras Públicas y la Junta de Castilla y León, en la medida que tiene competencias urbanísticas y de ordenación en esta Comunidad Autónoma, y que lamento decir que soy un tanto escéptico en cuanto a sus resultados, dado que, por la cuantía de las inversiones a realizar, tengo la impresión de que la Junta sería -entiéndaseme la expresión- insolvente económicamente para poderlo acometer todo, ni en medio plazo. Muchísimas gracias.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Efectivamente, y contestando a las propuestas del Partido Popular, que me parecen importantes, incluso a las... a algunas de las cuestiones planteadas por el representante del Grupo Mixto, tengo que manifestar que, concretamente, informándole de los temas de FEVE y del ferrocarril de la MSP, para entrar después en las cuestiones de RENFE, en el tema FEVE, hemos tenido hasta ahora una relación buena con la compañía, positiva. Hemos llegado a un acuerdo importante que ha permitido romper la dinámica que existía con RENFE en cuanto a supresión de líneas. Porque aquí hay que diferenciar concepto de supresión de líneas y supresión de servicios. Está claro que la supresión de líneas es mucho más grave que la supresión de servicios. Lo que hizo FEVE en su día fue suprimir la línea al completo.

Por tanto, nosotros, de acuerdo con los Sindicatos y pese al rechazo inicial de la propia sociedad y del propio Ministerio, después en las conversaciones mantenidas, pudimos llegar a un acuerdo para financiar el déficit de esa línea concreta, que entendíamos importante, para restablecer algunos servicios, de tal forma que se pudiera romper la dinámica de cierre, que era lo importante.

Ese convenio va bien, ese convenio se está cumpliendo por las dos partes, se está a punto de inaugurar el segundo tramo hasta Guardo, y va a ser difícil que continúe desde Guardo hasta Bilbao. Pero lo importante, lo más importante, que era mantener esos servicios hasta Guardo, yo creo que estamos en condiciones de poder mantenerlo en los próximos años.

Por tanto, creo que es positivo que la compañía FEVE esté invirtiendo cantidades importantes en mejorar la infraestructura. Es decir, está cumpliendo el compromiso que adquirió en aquel convenio, y, por tanto, es de agradecer el espíritu que en ese sentido de colaboración ha tenido esta compañía, muy al contrario de lo que ha hecho RENFE.

En cuanto a la MSP, el ferrocarril minero, le puedo decir que la Junta invirtió hasta el año pasado en una reforma importante para mejorar su infraestructura alrededor de 700.000.000, que queda ya una segunda fase, que habrá que hacer seguramente a lo largo de mil novecientos noventa y cinco, para completar ya todo el recorrido, de tal forma que se puede utilizar para el transporte de mucha más cantidad de mineral que lo que hasta ahora se viene produciendo y, a la vez, reducir el tráfico de camiones en la carretera.

Por tanto, es intención de la Junta el llevar a cabo la mejora de la infraestructura del segundo tramo de ese ferrocarril, que es exclusivamente de la Junta de Castilla y León.

Nosotros nos hemos opuesto siempre al cierre de líneas, y lo vamos a seguir haciendo, y nos hemos opuesto incluso al cierre de servicios. Bien es verdad que desde que esta Junta inicia la Legislatura, no se ha producido, salvo ese caso de FEVE, ningún cierre de línea completa; lo que se han suprimido han sido servicios en casi todas las provincias.

Y yo creo que lo que es más grave no es tanto que se supriman los servicios, sino que no se comunique absolutamente nada en muchas ocasiones, o se comunique veinticuatro horas antes por fax, como viene haciéndose en algunas ocasiones, hasta que ya, finalmente, hace un tiempo pues decidimos tener una actitud mucho más beligerante.

Por tanto, yo creo que lo importante, si hay que reestructurar algunos servicios, lo grave, que ya de por sí es grave suprimir servicios, mucho más grave es que la Comunidad Autónoma no se entere de cómo se van... de cuándo se van a suprimir esos servicios, que es lo que nosotros hemos venido manteniendo siempre ante RENFE.

Porque al igual que hay una buena sintonía con los directivos de la compañía FEVE, con RENFE no hay forma de sintonizar para nada; yo no sé si a lo mejor, dentro de nada, pues, tendremos que hablar con doña Mercé Sala en cualquier otro idioma, pero el caso es que no hay forma de entenderse con ella. Porque es que no comunica absolutamente nada. Y yo se lo he dicho al representante también del Grupo Socialista, al representante de todos los Grupos: no hay forma de que mejore esa relación con la Junta de Castilla y León, porque, sencillamente, prácticamente no existe. Y eso es lo grave,

en mi opinión. Porque nosotros, por escrito, por teléfono, hemos tratado por todos los medios, entre otras cosas porque, al final, no somos nosotros los competentes en esa materia, no somos los responsables, pero, por lo menos, como responsabilidad de Gobierno Regional, estamos obligados a tener una buena relación con las instituciones, y, a lo largo de tres años, vamos viendo quién tiene una buena sintonía y quién no la tiene. Igual que con el Ministerio hemos tenido una buena sintonía -otra cosa es los resultados-, o con la compañía FEVE; pero es que con RENFE, es que no hay forma. Yo no sé si por el volumen de la empresa, por el entramado burocrático, por lo que sea, es muy difícil sintonizar con ella.

¿Qué prioridades hay en inversiones? Pues -y en eso hay que hacer también relación a lo que ha dicho el Portavoz del Grupo Socialista-, en nuestra opinión, el cumplir el Plan de pasos a nivel, que, por mucho que se diga, no se ha cumplido; es decir, no se ha cumplido. En este momento, hay... por parte de RENFE había cuatro pasos a nivel: el de Venta de Baños está ejecutado; el de la línea Madrid-Hendaya, en Arévalo, que está remitido recientemente el estudio informativo a informe de la Dirección General; el de Renedo en Valladolid, proyecto no contratado; y el de Cabezón, no hay todavía proyecto. Esos son los cuatro a los que se comprometió RENFE y éstos son los datos del veintidós de noviembre, éstos son datos del veintidós de noviembre de mil novecientos noventa y tres. Por tanto, estamos hablando de datos de hace seis meses, pero ahora, ahora, puede haber mejorado la situación. Pues bien, en este momento todavía, salvo el que está remitido a la Dirección General, el de Arévalo, los otros no están contratados.

¿Qué ha hecho la Junta en los cuatro que tenía comprometidos? El Madrid-Hendaya, en Medina del Campo, se ejecutó en su día. El de Madrid-Hendaya en Cubillas de Santa Marta, el proyecto está redactado, está informado negativamente por la Comisión de Patrimonio de la Consejería de Cultura y está a punto, a punto de que ya, finalmente, se pueda iniciar su contratación. El de la Robla, inviable por exigencias del propio ayuntamiento, que estamos negociando con ellos. Y el de Onzonilla está terminado.

Por tanto, terminados, dos; el tercero, el de la Robla, en este momento es difícil saber cuándo se va a poder contratar, y vamos a poder contratar muy pronto el de Cubillas de Santa Marta.

Así están las cosas. No es que estén mejor o peor en un caso u otro. Así, cada uno tiene que decir cómo tiene sus temas en ejecución, y nosotros las tenemos así. Es decir, por RENFE, desde luego, no se ha cumplido ese plan de soterramiento... perdón, de pasos a nivel, y por la Junta no se ha terminado tampoco, en la medida en que le faltan todavía por iniciar la contratación de dos de ellos.

Yo creo que es importantísimo que este plan de pasos a nivel se lleve a cabo y se cumpla, aunque sea tarde, pero que se cumpla.

Creo que hay que dar prioridad a la variante del Guadarrama. Es decir, en el Plan Director de Infraestructuras se habla del dos mil quince. Para entonces, como este tipo de planes está claro que se realizan a largo plazo, no sabemos quién estará; cuando llegue el momento de llevar a cabo esta ejecución, no sabemos quién estará en el Gobierno; pero lo que nosotros estamos seguros es que cuando se lleve a cabo esta variante ya estará gobernando el Partido Popular, porque al paso que va, desde luego, es seguro; eso está absolutamente claro. Ojalá se pusiera en ejecución de ese Plan Director de Infraestructuras, lo primero que se hiciera en ferrocarril fuese lo de la variante del Guadarrama, porque es muy importante; pero en este momento no lo sabemos, y por eso se ha constituido ese foro, porque todas las regiones que están implicadas de una manera o de otra en ese tema del ferrocarril queremos que se dé prioridad absoluta a este tema, incluso por encima del AVE Madrid-Barcelona, que parece que va a ser la primera de las realizaciones que lleven a cabo con el PDI. Pero, en todo caso, el PDI está todavía falto de definición; por tanto, no sabemos cuándo se van a concretar las ejecuciones del propio Plan.

Y, desde luego, estamos de acuerdo en que hay que afrontar el soterramiento del ferrocarril en las ciudades, pero es una cuestión del Ministerio el que tiene que afrontarlo. Está claro que la Junta tiene responsabilidades en cuestiones urbanísticas, en cuestiones de suelo, que tendrá que llevarlas a cabo; pero, si lo que se trata es de decir: bueno, como la Junta no tiene dinero, el Ministerio y los Ayuntamientos... está claro que los Ayuntamientos tampoco tienen para llevar a cabo esas cantidades tan importantes, salvo que se compensen con suelo, está claro que no se van a poder hacer esos soterramientos, porque, como la Junta no va a tener dinero para firmar el convenio... cuando es un tema que, claramente, tiene que llevar a cabo el Ministerio de Obras Públicas, por mucho que firme convenios con las Administraciones Locales o Regionales de las distintas provincias. ¿Cómo va a afrontar un proyecto con la Junta de Castilla y León en Burgos de 20.000 millones, o de 10.000, o en Palencia? Si tiene que hacerlo el Ministerio, con fondos europeos o con otros fondos; pero lo que no puede es pedir que pongan 2.000 millones la Administración Autonómica y 2.000 millones el Ayuntamiento. Tendrán que buscarse fórmulas de compensación con suelo, pero, como tenga que esperar el Ministerio a que lo saque de los presupuestos de cada Autonomía para llevar a cabo estos soterramientos, eso significa que no tiene voluntad de hacerlo; por lo tanto, está clarísimo.

A mí me parece que la política de ferrocarril de la Junta de Castilla y León está claramente contenida en ese Plan de Transportes, pero casi ninguno de los puntos que

nosotros preveíamos ahí se ha cumplido por parte del Estado. Es decir, no hemos podido estar en ningún Consejo. Lo pedíamos hace dos o tres años, lo pedimos ya en aquel Plan que fue... además es el Plan de Transportes que está cumpliéndose y que es público -no hay por qué ocultar nada-, pedíamos estar en el Consejo de RENFE y de FEVE; no se nos ha dicho nada. Pedíamos que se definiesen los plazos y marcos de actuación; no se han definido. Y es más, el Plan de siete puntos al que ha hecho referencia el Portavoz Socialista es un plan importante, se presentó en RENFE y, hasta ahora, sólo hemos tenido silencio por parte de RENFE, hasta el punto de que esas cosas que, efectivamente, ha dicho el Portavoz Socialista que se han hecho, de mejorar servicios intercity, de mejorar servicios en infraestructura, de mejorar tal, pues lo habrá hecho, pero a nosotros no nos han dicho nunca nada.

Por tanto, estamos siempre en lo mismo. Es decir: ¿Cómo tenemos que mejorar la coordinación, cuando uno no quiere? ¿Cómo tenemos que mejorar el diálogo o el entendimiento, cuando una de las partes no quiere hablar o no te dice nada? Yo creo que la obligación de RENFE o del Ministerio es informar a la Comunidad Autónoma, y mientras no informe de las distintas modificaciones, de las distintas cuestiones que plantea, va a ser difícil que nosotros podamos hacer otra cosa que quejarnos o que ser beligerantes cuando se suprimen servicios. Y, desde luego, yo creo que ahora mismo lo importante no es pensar tanto en si el Valladolid-Ariza se debe reponer o no; para eso precisamente tuvimos hace poco una reunión a instancias de la Junta y del Ministerio, el tres de mayo del noventa y cuatro, donde se habló de las líneas suprimidas, de las líneas cerradas en su día de Valladolid-Ariza y de Palazuelo-Astorga, y lo que se planteó por el Ministerio: "miren ustedes, si ustedes quieren que se reabra, tienen ustedes que pagarlo". RENFE estima en 9.000 millones de pesetas la necesidad de inversión en la Valladolid-Ariza para renovar la vía y mantener la explotación, y en el Plasencia-Astorga 4.000 millones de pesetas.

Está claro que en España hay muchísimos ferrocarriles que no tienen un sentido claramente social de rentabilidad, no sólo el Palazuelo-Astorga, muchísimos, y, sin embargo, se mantienen. ¿Por qué éste se cerró? Porque en España hay cantidad; yo podría decir en Andalucía, tengo datos de cuatro o cinco ferrocarriles que tienen incluso igual o menos pasajeros que los que haya en Castilla y León. Hay en la zona de Aragón varios, en Castilla-La Mancha. Sin embargo, se suprime el Palazuelo-Astorga en base a esa tesis de escasa rentabilidad social. Por supuesto que no tiene rentabilidad social. Si nosotros los venimos diciendo desde hace mucho tiempo: rentabilidad, no va haber nunca en los ferrocarriles tal y como están en este momento en España, salvo temas de cercanías, AVE o poco más. Por tanto, que no se nos diga que es que nosotros dijimos en su día que el Palazuelo-As-

torga era escasamente rentable desde el punto de vista social o económico, porque ésa es una cuestión que es evidente, es una cuestión que es absolutamente lógica y todo el mundo está de acuerdo en ello.

Otra cosa es que, necesariamente, tengan que mantenerse determinadas líneas o determinados servicios, porque no tienen por qué suprimirse en unos sitios sí y en otros no. Tiene que haber un planteamiento claro, una planificación de por qué se suprimen en unos sitios y en otros no.

Desde... Yo estoy de acuerdo con el Portavoz Socialista en la necesidad de coordinar nuestras acciones con RENFE, lo he dicho. Pero está claro que a usted le tienen que hacer también caso, porque si en RENFE... usted dice que nos coordinemos nosotros y en RENFE tampoco lo hacen, difícilmente vamos a estar... vamos a llegar a soluciones positivas.

Yo creo que si... usted dice que en Castilla y León hay servicios suficientes, pero olvida usted que la mayoría de los servicios que hay en Castilla y León son de paso. Por eso hay servicios suficientes. Porque es como decir que hay muchas autovías en Castilla y León; efectivamente, hay autovías, la Nacional I, la Nacional VI, pero son siempre de paso. Yo me estoy refiriendo a los servicios propiamente regionales, no a los servicios que vienen de largo recorrido, que hay muchos, efectivamente: por Castilla y León pasa el Puerta del Sol que va a París y pasan los trenes que van a Asturias, o al País Vasco, o a Galicia; pero no son servicios de Castilla y León, no son servicios regionales, aunque sí es cierto que se pueden beneficiar los ciudadanos de Castilla y León en muchos de ellos, pero no se pueden imputar todos ellos a servicios de Castilla y León. Yo estoy seguro que si usted hiciera una encuesta sobre los servicios de RENFE y cómo está el ciudadano de Castilla y León, si está contento o no está contento con los servicios que nos da la RENFE, por mucho que usted diga que son suficientes y tal, pues yo creo que no dirían eso; la mayoría yo creo que se pronunciaría en contra, y prueba de ello es que, claramente, ¿por qué se ha optado por la carretera y por los autobuses de línea regulares? Porque RENFE no ha apostado por mejorar esos servicios, y por mejorar su infraestructura, y por ser competitiva. Ojalá pudiéramos decir lo contrario, pero es así.

Y, desde luego, los datos que usted me ha facilitado, los datos que usted nos ha dado, desde luego, creo que tiene usted mas suerte que yo, porque yo la verdad es que no los tengo. Y le agradecería que me los diera, porque los he pedido y no los tengo.

Creo que las diputaciones hacen muy bien en llegar a acuerdos puntuales con la compañía RENFE en determinados servicios provinciales, si ellos estiman esa política desde el punto de vista provincial. Yo creo que, desde el punto de vista regional, nosotros no podemos cubrir los

déficit manteniendo líneas de esa manera. Es una política que venimos manteniendo desde el principio y que vamos a seguir.

Y el soterramiento del ferrocarril, como le he dicho, creo que ni la Junta ni los Ayuntamientos afectados van a poder hacer frente a cantidades o a planes que no son propiamente suyos. Otra cosa es que se colabore con la Administración en llevar a cabo una política de compensación de suelo, de temas urbanísticos, que pueda hacer posible el desarrollo de esos soterramientos.

Para mí, desde luego, en las prioridades que nosotros nos hemos marcado desde el principio, y están también en el Plan Regional, está precisamente:

Primero. Supresión de los pasos a nivel. Cumplir estrictamente ese acuerdo cuanto antes.

Segundo. Mantener claramente las inversiones, para no llevar a cabo después supresión de servicios o de líneas; mantener las inversiones en la infraestructura y mejora de las líneas; mejorar los servicios. Eso es fundamental.

Y, después, el tercer paso. Una vez que se ha llevado a cabo la prioridad de la variante norte, llevar a cabo los soterramientos de los ferrocarriles.

Pero está claro que en Europa la política que se ha seguido no es la de soterrar el ferrocarril permanentemente, cuando hay otras necesidades de infraestructura; por tanto, hay que dar prioridades, y nuestras prioridades en ese orden de cosas van primero a los otros temas, incluido la variante norte, y después los soterramientos.

Yo comprendo que los Alcaldes de cada ciudad, pues, pretenden que se haga lo de su ciudad lo primero a costa de lo que sea, pero está claro también que, desde el punto de vista regional, muchas veces hay que dar otras prioridades más importantes. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. A continuación vamos a abrir un turno de réplica para los distintos Portavoces. En primer lugar, tiene la palabra el Portavoz del Grupo Parlamentario Popular, don Manuel Fuentes.

EL SEÑOR FUENTES HERNANDEZ: Gracias, señor Presidente. La petición, por nuestra parte, de comparecencia del Consejero, afortunadamente celebrada después de un período tenso de elecciones como el que acabamos de pasar, marca el grado de interés de esta Comisión en línea con lo que nosotros nos propusimos en el momento de pedir su comparecencia.

Nosotros creemos y queremos incidir en este foro, que son las Cortes de Castilla y León, que es la Comisión

específica que trata estos temas, con un planteamiento de profundizar, como me ha parecido a mí interpretar de todas las intervenciones, en turno de intervención primera y en segunda intervención, de acercamiento de posiciones a un problema que nos parece que es extraordinariamente importante para la Comunidad. Y, por tanto, desde esa línea de encuentro, de posición positiva, yo creo que es muy interesante el seguir incidiendo en esta Comisión en distintas convocatorias que se puedan celebrar.

Las aportaciones que yo he escuchado con relación a nuestra petición de comparecencia del señor Consejero entiendo, en todos los términos que se han planteado, que se acercan muy seriamente a este planteamiento que nosotros hacemos. Y había una expresión feliz del Portavoz del CDS, en la cual decía que los Grupos políticos tienen mucho que decir. Bueno, pues, éste es nuestro propósito. Por eso hemos traído esta petición.

Y, lo que es más, de la aportación importante que ha hecho el Grupo Mixto, incorporando nuevos temas, como puede ser la posible utilización alternativa de ferrocarriles en orden a complementar los usos turísticos o de otro orden que afectan a determinadas zonas, e incluso la interesante aportación que hace el representante del Partido Socialista para enriquecer con sus datos, que es una pena que no sean ampliamente difundidos y que fueran de mayor conocimiento, siempre, lógicamente, bajo el prisma de la utilización de los datos y de la utilización de las estadísticas y los porcentajes, para, con relación a su argumentación, quedar en el mejor lugar posible a la actuación de la Administración Central en nuestra Comunidad, que nosotros interpretamos -incluso con la vuelta de esos datos- que no es todo lo importante que quisiéramos, todo lo necesaria que Castilla y León... y -por qué no decirlo también- por la complejidad territorial que esta Comunidad tiene. Y, por tanto, como las cosas son así y van a ser así para todo el mundo, lo bueno es que nos acerquemos a todos los datos con rigurosidad. Y eso es lo que nosotros planteamos.

Y creemos que, en el momento en el que estamos y en la proyección del tiempo que queda a estas Cortes, sería, quizá, importante -porque aquí se han dicho muchas cosas que inciden en la línea que nosotros estamos planteando- que esa necesidad de coordinar nuestra posición ante un tema tan importante pudiera estar impulsado -y esto se lo sugiero, señor Consejero- en orden a que, con rapidez, ¿eh?, con rigurosidad, yo creo que la propia Comunidad, complementando esos estudios de transportes que son públicos y que aquí se han usado, en las distintas intervenciones, o bien haciendo un esfuerzo complementario, pudiera realizar -en tiempo corto tendría que ser, porque nosotros queremos que esto pudiera verse en este período de sesiones- una especie de posición firme de Castilla y León, que necesariamente a nosotros nos parece, al Grupo Popular, que tiene que partir de un estudio exhaustivo de esta situación del ferrocarril de

Castilla y León. Que sea una especie de documento propio, una especie de posicionamiento riguroso que la propia Comunidad haga con relación a esa estrategia que aquí se ha dicho de plan global que tiene el Estado, incluso incardinado en estrategias de carácter europeo.

Y, por concretar más, nosotros creemos, señor Consejero, que aquí su Consejería debe de plantearse firmemente este trabajo, en medios y en tiempo, desde luego, lo más rápido posible. Que este documento, en línea con las aportaciones que usted ha recibido aquí, en estas distintas aportaciones de los Grupos, sirva como una especie de base importante, sólida, con documentación contrastada, para que dentro del campo de esta Comisión nos sirva para aproximar entre los Grupos políticos de esta Cámara esa especie de posición conjunta de Castilla y León que se siente en estos momentos en estos temas tan concretos como es el del ferrocarril, pues, de alguna manera, insatisfecha, zarandeada y poco considerada en el marco global de lo que son las actuaciones de la Administración Central en esta materia. Con un criterio que he dicho en mi primera exposición, y es que todo planteamiento de servicios en Castilla y León, del tipo que sean (del educativo, el sanitario, el de transportes), tiene que seguir primando cada vez más aspectos sociales, ¿eh?, aspectos sociales de atención a la relación de los municipios cada vez más despoblados, con las posiciones económicamente rentables de estos estudios.

Yo no quisiera alargarme más en esta intervención, pero sí insistirle, insistirle en que nuestro Grupo cree que es el momento de realizar ese estudio exhaustivo de la situación, que nos permita después, políticamente, llegar a acercamiento, que estaría muy lejos de lo que pueden ser esos planteamientos previos que yo he escuchado en esta sesión, de que sirva para tirarnos los trastos a la cabeza. No es ésa la idea de nuestra petición de comparecencia, sí la de ir profundizando en temas tan importantes como éste y logrando las mayores de las coincidencias, siempre posibles, en esta materia.

Y yo termino con una cosa que es una anécdota, pero que nos sirve para todos, cuando estemos gobernando o en unos o en otros lugares. Yo vivo en una zona donde hay una persona que dicen que hizo una magnífica gestión en las obras públicas, pero todo el mundo le recuerda porque cerró el ferrocarril de vía estrecha de la zona de Tierra de Campos. Y las circunstancias de gobierno son así y las realidades, a veces, pues, son las que el pueblo detecta y capta. Y, en ese sentido, nosotros, que estamos cerca, todos los que estamos aquí, de esa sensibilidad del pueblo, sin duda ninguna, llegaríamos a la conclusión que nos ha dicho el Consejero en su última intervención, es decir, que la sensación general de la Comunidad es que el tratamiento en lo que se refiere a materias de ferrocarriles está absolutamente por debajo, no porcentualmente ni... absolutamente muy por debajo de lo que entendemos que es la media de atención al resto de las poblaciones de

nuestra Región. Y eso es sin victimismo ni confrontación; eso es, simplemente, defender la dignidad de esta Región en un tema tan específico y tan sensible como es el de las comunicaciones. Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Fuentes. Para consumir su turno de réplica, tiene la palabra don Luis Aznar.

EL SEÑOR AZNAR FERNANDEZ: Gracias, señor Presidente. Si me permite, antes mi compañero José María Monforte me ha pedido que le disculpe ante Sus Señorías, que se ha tenido que ir de viaje.

Dicho esto, empezaré por sumarme a la propuesta que hace el Portavoz del Grupo Popular respecto a la elaboración de ese estudio. Me parece que es francamente interesante, sobre todo pensando en un futuro en el que la Junta de Castilla y León pueda tener algo más que decir a la hora de tomar decisiones.

Señor Consejero, yo formé parte de la coordinadora que en su día se creó para defender el ferrocarril de FEVE, y creo que es un éxito, sinceramente, de todas las partes, lo que se ha cumplido hasta el momento del convenio. Queda todavía por cumplir -como usted ha dicho- el alargar el servicio hasta Guardo. Y creo que sería importante que se siguiera en ese nivel de cumplimiento y que se terminase cuanto antes.

Es cierto también -y hay que señalarlo- que este ferrocarril sigue teniendo un importante porcentaje de siniestralidad. Y yo creo que habrá que seguir, a lo largo de los próximos años, trabajando e invirtiendo para mejorar la seguridad de esta línea de FEVE.

Respecto al ferrocarril de la MSP, pues, qué duda cabe la importancia que tiene para la Comarca del Bierzo, no sólo por lo que podría suponer de mejora para las comunicaciones de los bercianos, en cuanto que la carretera -como usted bien ha dicho- que enlaza Ponferrada y Villablino se vería libre de un tráfico de camiones pesados, que en este momento la hacen casi casi impracticable.

Por lo tanto, todo lo que sea mejorar esa infraestructura en el año noventa y cinco -como usted ha anunciado-, bienvenido será. Pero sin olvidar -y lo ha mencionado también el Portavoz Popular, y vuelvo a hacer hincapié en ello- el tema del turismo. Si se está intentado desde la Junta promocionar el turismo rural, y éste es un elemento curioso, típico y que -hay que decirlo también- todos los años -y sale en los periódicos de nuestra Comunidad- vienen ciudadanos ingleses exclusivamente a visitar y a trabajar sobre ese ferrocarril. Por lo tanto, yo creo que no estaría de más que la Junta siempre tenga, permanentemente, esa posibilidad encima de la mesa.

Estoy de acuerdo con usted en cuanto a la filosofía que nos ha expuesto respecto a las prioridades que tiene: pasos a nivel, variante de Guadarrama y soterramiento. Estamos asistiendo últimamente a un emerger de las reivindicaciones de Ayuntamientos, de capitales de provincia de esta Comunidad, en relación con los soterramientos, como si esto fuese poco menos que vital para las ciudades. Se lo digo yo, que vivo en León y que es una de las ciudades que tal vez necesitase con mayor interés el que se produjese ese soterramiento o, al menos, el sacar la Estación del centro de la ciudad. Pero yo entiendo también -como usted- que hay otras prioridades y que esto puede estar tranquilamente en un tercer término. Por lo tanto, habrá que intentar que cuando se hacen esos programas electorales -y estamos próximos ya a una campaña electoral- no se conviertan estas reivindicaciones, que, razonablemente, están situadas en un tercer nivel, en bandera de tal o cual Ayuntamiento. Yo creo que eso es frustrante luego para el ciudadano, frustrante luego para el elector.

Se han dado aquí datos -y se lo agradezco al Portavoz Socialista, porque nos han ilustrado a todos- respecto a lo que supone la presencia de RENFE en nuestra Comunidad. ¡Hombre!, falta un dato -a mi entender- fundamental, y que seguramente hombre estudioso, como el Portavoz Socialista, de estos temas nos podrá dar. Evidentemente, la presencia de RENFE en Castilla y León es muy importante: el 20% de la red, importantísimo; el 45% de la electrificación, también es cierto. Me gustaría saber si la inversión anual que hace RENFE está de acuerdo con estos porcentajes. Quiero decir que, si tenemos gran parte o soportamos gran parte de la infraestructura, no por ser estaciones término, porque somos zona de paso hacia todas partes... Me acuerdo que se estudiaba: éramos núcleo de comunicaciones. Quiere decir que pasan todos los trenes por aquí. Pero yo les recuerdo, Señorías, que difícilmente RENFE podrá ser competitiva cuando desde León ciudad, capital de provincia más alejada de Madrid, a Madrid se tarda casi cinco horas en tren. Difícilmente en esas condiciones se podrá competir y RENFE será interesante para el transporte de viajeros en nuestra Comunidad.

Por tanto, el esfuerzo que se haga por parte de todos los Grupos aquí representados, y fundamentalmente el Grupo Socialista, en cuanto a que se mejore esa competitividad y en cuanto a que no quedemos fuera de los planes de velocidad alta, yo creo que serán imprescindibles para nuestra Región.

Por tanto, todo lo que se avance en este tema yo creo que será beneficio a corto, medio y largo plazo, aunque las inversiones y los planes se hagan -como ha dicho el Consejero- para el año dos mil quince. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Aznar. A conti-

nuación, tiene la palabra el Portavoz del Grupo Socialista, don Juan Antonio Lorenzo.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Gracias, señor Presidente. Ofrezco al señor Consejero los datos que tengo aquí. Sinceramente, los he tenido que trabajar también; he pedido datos por ahí; los mismos datos que podía conseguir el señor Consejero. Y le emplazo a que su Director General, señor Díaz Ripa, que es el Director General de Transportes y Carretera, o Carretera y Transportes, le dedique un poco más al tema de los transportes. Todos sabemos que le dedica mucho tiempo al tema de las carreteras; se conoce que tiene más interés en ello que en transportes.

Pero, en cualquier caso, le ofrezco tranquilamente los datos que he conseguido, y que hacía referencia el señor Aznar. No tengo ahora los datos comparativos, pero las inversiones son muy importantes. En cualquier caso, cuando se haga la variante de Guadarrama las inversiones van a ser absolutamente descomunales, por la importancia que tiene para solventar el problema al que usted hacía referencia, del excesivo número de horas que, por razón exclusivamente orográfica -como es el traspaso de la Sierra de Guadarrama-, necesitan en este momento los trenes para llegar a Madrid. Evidentemente, el tema no tiene solución, aunque, por ejemplo, se han iniciado las obras ahora de mejora del tramo entre la Cañada y Avila -si mal no recuerdo-, pero con esos radios de curvas difícilmente se puedan conseguir velocidades como las que pretendemos en la implantación de la velocidad alta, de 200 a 250 kilómetros por hora.

Veo que no ha contradicho en absoluto, señor Consejero, el tema de lo que dice el Plan de Transportes de su Comunidad Autónoma. Usted puede diferir conmigo en el grado de ejecución que tiene el tema, pero no en las líneas generales. Por tanto, en ese sentido, nada más que decir.

Sí que me preocupa alguno de los temas que ha dicho. Sinceramente, piense aquí que yo, mi obligación es defender a esta Comunidad Autónoma. Y siempre me ha preocupado mucho, me ha preocupado mucho, cuando usted hacía referencia -en algún caso constatada por mí, constatada por mí- de que cuando usted se dirigía a RENFE, pues, había algunos problemas de comunicación; y, sinceramente, en algún caso ha sido cierto, y yo me he preocupado personalmente, en defensa de los intereses de esta Comunidad Autónoma, de hacer esas gestiones. No le oculto, como es público y notorio, que antiguos colaboradores míos ocupan cargos importantes en RENFE, y, por tanto, me une una cierta relación y facilidad de comunicación.

Sin embargo, sigo manteniendo, independientemente de que en algún caso he constatado que ha habido problemas, sigo manteniendo que usted no dice toda la verdad y que exagera, intencionadamente y legítimamente, esos

temas. Le voy a poner dos ejemplos contundentes. Cuando en los... hace unos meses se proponía o se implantó en determinados... supresión de servicios -Medina-Segovia, etcétera, etcétera-, salió usted, salió el Director General, señor Díaz Ripa -por segunda vez mencionado aquí, aunque no está presente, me parece- y el propio Presidente, salieron diciendo públicamente que no habían sido informados y que esto era el caos y tal; pues yo, sinceramente, en aquel momento me preocupé. Pero cuál no sería mi sorpresa que, en los días previos a que ustedes salieran diciendo que no habían sido informados, se había reunido la Junta... perdón, RENFE y la Diputación de Salamanca, para firmar el convenio al que anteriormente había mencionado, sobre el servicio Salamanca-Peñaranda, y en esa reunión estuvo siempre presente un alto funcionario de la Junta de Castilla y León. Cómo se puede comprender que ustedes digan que no han sido informados, y en uno de los temas que estaban siendo debatidos hay un representante de ustedes; cosa que ya me hace sospechar de que no está diciendo toda la verdad.

Voy más: segundo tema que me ha dejado extraordinariamente preocupado. Hace unos meses... el seis de septiembre del noventa y tres, exactamente, RENFE ha nombrado, nombró un nuevo Delegado Territorial de Patrimonio y Relaciones Externas para Castilla y León, Asturias, Galicia y tal... Este señor se llama Benigno Castro; he tenido ocasión de poder comprobar lo que voy a decir ahora. Mandó una carta al Presidente de la Junta, le mandó una carta a usted y le mandó una carta al Director General de Transportes... o Carreteras y Transportes -pongamos primero las carreteras-... Director General de Carreteras y Transportes. El Presidente de la Junta le contesta remitiéndole a usted; usted le contesta remitiéndole al Director General. Y, hasta hace unas semanas, hasta hace unas semanas, el señor Díaz Ripa no había tenido tiempo de recibirle.

Por tanto... desde el seis de septiembre. Por tanto, hay algo ahí que falla en la comunicación, que no se lo achaco sólo a usted, pero aplíquese también su cuota de responsabilidad que pueda tener al respecto, porque eso sí que podría ser extraordinariamente grave.

Por tanto, no tengo nada más que decir. Que... exigirle que sigan cumpliendo su Plan de Transportes, que, en definitiva, es la línea marcada a nivel nacional, también. Cuando usted hace referencia -es que se le puede volver en contra- sobre si hiciéramos una encuesta de qué opinan los ciudadanos de Castilla y León de RENFE, evidentemente, siempre se pedirá mucho más, de eso, o de la calidad del agua, o de la calidad del medio ambiente, o de la sanidad, o de lo que sea, sea de competencia de quien sea. Ahora, no le aconsejaría yo a usted que hiciera una encuesta sobre lo que opinan los ciudadanos sobre los transportes regulares de carretera, que es competencia suya; puede ser que salga, incluso... puede ser que salga, incluso, mucho peor parado.

Y en el tema de soterramiento, me ha parecido entender, señor Consejero –y en ese aspecto lo puedo llegar a comprender–, que elude, por razones económicas –por lo que he creído entender, entender–, la posibilidad de que el Plan de Soterramientos que hay en Castilla y León se pueda cumplir. Discrepo... eso lo puedo llegar a entender. Lo que discrepo es sobre si la Junta pudiera tener o no competencias. Evidentemente, el ferrocarril pasa por donde pasa, y a ellos les da igual que pase por la plaza del pueblo. Otra cosa es el problema urbanístico que se crea al Ayuntamiento y a la propia Junta de Castilla y León, que tiene competencias en la materia.

No me queda más que decir que mi Grupo está absolutamente decidido a llegar a todo tipo de acuerdos, sobre la base de la defensa de los intereses de Castilla y León y sobre la base de la racionalidad. Antes ponía yo a ustedes un ejemplo de lo que ha sido una utilización populista –permítaseme que se diga así– del cierre de servicios ferroviarios, y que esa intervención populista, legítima –lo digo, ¿eh?–, legítima, por parte de ustedes, luego no se ha visto en absoluto correspondida a la hora de plasmarlo en documentos. Dicen ustedes que sí al Palazuelo–Astorga, y todavía se está poniendo en cuestión por parte del Portavoz del Grupo Popular, que ha hecho una intervención yo creo que muy correcta. Pero no pongan en cuestión algo que ustedes por escrito dicen que está bien cerrado; lo dicen ustedes por escrito en documentos oficiales. Por tanto, todos lamentamos que se cerrara. Más que lamentar el cierre, lo que hay que lamentar es las causas que motivan al cierre; eso sí que es lo que hay que lamentar. No que un tren deje de pasar, sino por qué deja de pasar. Y deja de pasar porque no hay actividad económica, porque no hay viajeros que subir al tren. Eso es lo preocupante y eso es lo que tenemos que arreglar entre todos. Lo otro pues es... queda muy bonito, se vende bien, da resultados electorales, sin duda alguna –y me parece legítimo–, pero ayuda poco a la racionalidad que todos, y el propio Portavoz del Grupo Popular y el propio Consejero, están pidiendo aquí. Racionalidad y defensa de los intereses de Castilla y León, van a tener, al cien por cien, por parte de mi Grupo, como en este tema siempre ha sido.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente.

De acuerdo con lo manifestado por el representante del Grupo Popular, esta Consejería está dispuesta a realizar un amplio estudio sobre la política de ferrocarril en Castilla y León, sobre todo, también, en relación con sus propios planes regionales sobre carreteras y transpor-

tes, y coordinado, por supuesto, con los planes que en esta Comunidad tenga el Estado.

Y después vamos a formular a las Cortes, les vamos a presentar la formulación de una serie de propuestas concretas, para que podamos tener un acuerdo amplio, lo más consensuado posible de todos los Grupos, para que apoyen una política regional del ferrocarril unitaria. Yo creo que, en este caso, no ha habido diferencias claras en conceptos, pero no ha habido un aprovechamiento, por parte de los Grupos de tipo político, o un intento de crear conflicto entre Grupos políticos.

Y yo creo que cuando hablamos de exagerar, yo no exagero en este tema, y creo que, además, tampoco sería bueno hacerlo, porque, entre otras cosas, nosotros no somos los competentes, es RENFE. Lo que pasa es nosotros nos tenemos... tenemos que vigilar el cumplimiento de las cuestiones y de los programas que tiene la compañía, o que tiene el Ministerio, dentro de nuestra Región, y estamos obligados a ello, aunque no sean competencias nuestras.

Y, en el caso de la línea de Salamanca, que ha citado el representante socialista, está claro que no tiene nada que ver con los servicios que se suprimían en esa ocasión, que eran los de Segovia, los de Medina, y algunos servicios regionales, donde a mí se me comunicó por Fax dos días antes exactamente; y tengo prueba, además, de esos Fax. Porque yo me quejé por escrito al Secretario de Estado. Es decir, que no es que lo hiciera basándome en una idea errónea o en una cuestión que no era cierta. Yo le mandé una carta quejándome al señor Vaquero –me parece que es–, quejándome de que no se me había informado y mandándole copia de la fecha en que me mandaba el Fax. Por tanto, no es una cosa que me esté inventando; es que está ahí. Y, si no, no le hubiera podido mandar una carta quejándome al Secretario de Estado, basado en una cosa que no era cierta, porque hubiera sido fácilmente desmontable.

El representante de RENFE, en la carta que efectivamente usted cita, se ofrecía sus servicios, porque llegaba nuevo. No es que estuviésemos hablando de cuestiones de política de RENFE o de que se fueran a plantear cuestiones concretas de supresión de servicios. Lo que hacía el representante de RENFE es que llegaba nuevo, había sustituido al anterior, presentó... envió una carta ofreciéndose al Presidente de la Junta, que nosotros remitimos a la Dirección General de Transportes, para que ese Director Regional se entrevistase con el Director General de Carreteras y Transportes. Pero eso fue en el mes de... en los últimos meses del año anterior; mientras tanto, hemos tenido varias reuniones en el Ministerio, a instancias del Ministerio, con los representantes de RENFE.

Y ya le he citado antes, a título de ejemplo, la de mayo, la de primeros de mayo de este año, donde se habló

con representantes de la Junta, de RENFE y del Ministerio, de esos ferrocarriles suprimidos hace años, y de algunas cuestiones más, de servicios suprimidos y de compensación o complementación con servicios de viajeros deficitarios.

Por tanto, sí ha existido, después de esa presentación del representante regional de RENFE, sí han existido reuniones en el Ministerio con temas relacionados con RENFE. Porque, entre otras cosas, el señor Vaquero ha sido, y el señor Zaragoza también, bastante más sensibles que RENFE en estos temas, a la hora de reunirse con nosotros; aunque sólo sea para reunirnos y discutir sobre el asunto, pero, desde luego, ha sido bastante más sensible. Yo, con la Presidenta de RENFE, he tenido una reunión en los tres años, y mire que hemos procurado tener varias más. O sea, que no es que fuera nuestra intención no reunirnos en absoluto, y hemos tenido después bastantes.

Yo creo que no hay que eludir nada en el tema de soterramientos; es el Ministerio el que nos ha hecho una propuesta. Y si pretende que paguemos nosotros una parte importante de esos costes, pues, está claro que, una de dos: o no lo podemos hacer, o tiene que haber compensaciones de otro tipo, en infraestructuras, en la Región, para que podamos entrar en esa cuestión. Y así lo hemos planteado. Es decir, no podemos entrar "gratis et amore" en pagar una parte importante de un tema que no es nuestro, como es el soterramiento del ferrocarril. Claro que tenemos competencia en cuestiones urbanísticas y de suelo, y tal, pero ése es un tema distinto a lo que se pretende, que es que nosotros, si cuesta 6.000 millones el ferrocarril, soterrarlo en Palencia, pues, por las buenas, la Junta pague 1.000. Mire usted, si usted me compensa a mí con otras cuestiones de infraestructuras a nivel regional, o en la propia provincia de Palencia, que podamos hablar, pues, podemos entrar; pero si no, no.

Yo creo que nosotros no hemos utilizado el cierre de los servicios de forma populista. Eso tendría usted que preguntárselo a los afectados por esos servicios, a ver cómo se sienten. Porque, desde luego, se han suprimido bastantes en muchas provincias, se han... afectado a bastantes pueblos. Y yo creo que, si el tren no se utiliza, no es porque no haya gente, sino porque en muchos sitios no es competitivo. Porque si el tren que va de Segovia a Medina... que, por cierto, hay una contradicción clarísima en la política de RENFE, en ese caso concreto, cuando hasta el año pasado ha invertido, lo menos, 3.000 millones de pesetas en reestructurar la vía, en potenciarla, en reforzarla, y, sin embargo, suprime el servicio a los tres meses de meter un montón de dinero en mejorar esa vía. No tiene ningún sentido. Y eso es lo que ha ocurrido en la Segovia-Medina, por ejemplo. Pero ahí había poca gente en algunas estaciones y en otras más. ¿Por qué? Pues, porque, desde hacía muchísimos años, no se había metido un duro en infraestructuras y, entonces, la gente

ha huido al autobús y ha dejado el tren, porque como el tren venía a cuarenta por hora y tardaba de Segovia a Medina dos horas y pico, pues, entonces, claro, tenían que irse al autobús.

Por tanto, yo creo que si desde el principio se hubiera hecho un reforzamiento, una mejora en las infraestructuras del ferrocarril, posiblemente hubiera sido más competitivo; no pasa aquí sólo, pasa en el resto de España. El problema del ferrocarril no es una cuestión de que no tenga gente, porque eso en muchísimos países, pues, ocurrirá lo mismo. Lo que ocurre es que tiene que ser más competitivo. ¿Por qué es más competitivo el AVE? Pues, porque tarda dos horas y media en llegar a Sevilla. Es decir, si se hubiera mejorado el servicio en muchas partes de España, no se hubiera tenido que optar por el autobús y se hubiera continuado con el tren.

Yo creo que puede ir perfectamente acompañado lo uno de lo otro, y se puede mejorar la competitividad de RENFE. Lo que pasa es que tiene unos problemas internos, de plantilla, y burocráticos y de infraestructura tan grandes que se comen todo lo que luego se puede invertir en mejorar los servicios. Eso es lo que pasa en RENFE, y usted lo sabe. Porque, claro, en RENFE hay quinientos liberados, por ejemplo, quinientos; hay... cada año, pues, se reducen mil puestos de trabajo, pero es que hay, por lo visto, según dicen, sobran cuatro mil. Entonces, claro, hay que ver cómo funciona internamente la compañía. Es muy fácil suprimir los servicios porque no se quiere afrontar la reestructuración interna, aunque sea cruda, muchas veces. Pues, hágase la reestructuración interna, y de gestión interna, y, cuando eso se haga, entonces se verá si, efectivamente, significa algo el suprimir un tren que va a Fuentes de Oñoro, o dos trenes que van a Orense, que yo creo que no lleva a ninguna parte, porque por mucho que cueste... en algunas ocasiones se nos ha dicho: es que, claro, los servicios deficitarios de Castilla y León cuestan, este servicio que iba a Fuentes de Oñoro cuesta 5 millones de pesetas. En alguna ocasión usted sabe que en León se suprimieron servicios que costaban 200 pesetas el parar el tren allí, en algún pueblo de León, que luego se tuvo que reponer.

Es decir, es absurdo imputar a cuestiones de servicios deficitarios los males de RENFE, así no se van a ahorrar mucho dinero; el dinero se lo van a ahorrar mejorando la gestión interna. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. ¿Algún Procurador que no haya intervenido como Portavoz quiere hacer alguna aclaración, o alguna pregunta? Pues, tiene...

EL SEÑOR DE MIGUEL HUERTA: En el Ayuntamiento de Almazán el Grupo Popular presentó en un Pleno una Moción para oponerse al cierre de unos servi-

cios, uno más de los servicios que RENFE quería inutilizar.

En el último Pleno, en el mes de junio, por parte del Portavoz del Partido Popular hizo la pregunta al Alcalde y le contestó, poco más o menos, que ya lo había consultado con el Consejero, con la Consejería de Fomento, y que le pedía la ayuda para que esos servicios no se anularan.

Nosotros entendimos, y así entiende parte del público, que era un poco dicho -se decía-, más/menos también, que era culpa de la Consejería que esto se cerrara; eso es lo que entendía el público y ésa es la pregunta que se nos ha hecho.

Yo le quiero hacer la pregunta al señor Consejero: si tiene hecha alguna gestión el Ayuntamiento de Almazán para anular este cierre de servicio.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): No sé si los Servicios de Fomento en Soria tendrán algún conocimiento de ello; yo, desde luego, a nosotros, a la Consejería, a los Servicios Centrales no ha llegado nada sobre esa cuestión concreta de los servicios en Almazán. Pero en ese caso concreto yo diría lo mismo que he dicho en el resto de casos con servicios suprimidos o deficitarios: nunca nos hemos negado a colaborar en financiar servicios deficitarios de RENFE, como hemos hecho en FEVE, pero siempre que el Ministerio, siempre que el Ministerio invierta en infraestructuras de ferrocarril, invierta en el soterramiento e invierta en mejoras de servicios de cercanía, y eso entre nuestras nueve capitales, por lo menos. Ese es, ese es el programa global que nosotros hemos presentado al Ministerio. Es decir, no hablemos sólo de financiar servicios deficitarios puntuales de un pueblo o de una provincia, vamos a hablar de temas más globales. Y, desde luego, ese plan hasta ahora, ese programa no se ha aceptado por parte del Ministerio. Pero nosotros siempre hemos dicho la misma posición, y la vamos a seguir manteniendo. Todo aquel servicio deficitario que se pretenda financiar por segunda vez por la Comunidad Autónoma no lo va a ser. Pero no nos cerramos a ello si se compensa con otras infraestructuras, con otras inversiones importantes que tengamos necesidad en esta Comunidad, y eso lo vamos a hacer siempre.

Pero, concretamente, y limitándonos a ese caso concreto, yo no tengo noticia, o no me ha llegado ningún escrito relacionado con supresión de servicios en Almazán. Sí me ha llegado un escrito de la Delegación Territorial de Soria, remitido por UGT, sobre supresión de servicios en Soria; eso es lo último que he recibido hace un mes más o menos.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Para un turno... Renuncia al turno de... Otra... el señor Martín Vizcaíno tiene la palabra para hacer alguna... una pregunta.

EL SEÑOR MARTIN VIZCAINO: Muchas gracias, señor Presidente. Sin ánimo de trasladar aquí los debates del Pleno de Almazán, ni mucho menos, ni mucho menos, sino únicamente con el fin de aclarar alguna cuestión que se ha planteado por algún Procurador de estas Cortes, decir que el Alcalde de Almazán sabe muy bien dónde están las competencias en cada materia, y sabe muy bien que las competencias en materia de transporte ferroviario son competencia de RENFE o competencia del Estado.

Por lo tanto, el Alcalde de Almazán lo que hizo fue, en base a una Moción que presentó el Grupo de Concejales socialista instando a RENFE a que se diesen explicaciones, lo que hizo fue trasladar esa pregunta al órgano correspondiente, que era la Dirección General de RENFE. Y se recibió una respuesta con un escrito que se adjuntaba, diciendo que se había dado traslado al Consejero de Fomento, que se había dado traslado al Consejero de Fomento, por parte de la Dirección General de RENFE, de la problemática planteada y de la Moción presentada por el Grupo de Concejales socialistas. Esas fueron mis palabras, eso es lo que consta en las actas de los Plenos, y, desde luego, recuerdo ya que al señor Consejero le pregunté... en una de las Comisiones le pregunté personalmente por alguna cuestión de este tema de RENFE. Efectivamente que no hay ningún escrito que se haya dirigido a la Consejería de Fomento, porque entendemos perfectamente el equipo de Gobierno del Ayuntamiento de Almazán que la competencia en esa materia la tiene RENFE.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Martín Vizcaíno. Para contestar, tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero de Fomento.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Pues, salvo prueba en contrario, yo, desde luego, no tengo conocimiento de que me haya enviado RENFE la carta; pero, vamos, en cuanto que me la remita, pues, yo con mucho gusto la discutiré con ustedes al respecto. Pero, vamos, no me... era la primera noticia que tenía lo que ha dicho el Procurador, señor Huerta. Y lo que usted me dice, pues, sí, efectivamente, hemos hablado en alguna ocasión, pero sobre ese caso concreto no tenía absolutamente ninguna noticia, ni la tengo todavía. Pero vamos, estoy... yo no sé de qué fecha es eso que usted dice, y, por tanto, vamos a esperar, o lo recabaremos de RENFE si es que no lo va a mandar.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Tiene la palabra el señor Martín Vizcaíno.

EL SEÑOR MARTIN VIZCAINO: Sí. Únicamente para decirle al señor Consejero que por parte del Alcalde de Almazán, Procurador en estas Cortes, que es quien habla, le hará llegar la carta remitida tanto por RENFE como la petición del Ayuntamiento, o la Moción presentada por el Ayuntamiento a RENFE. Ya digo que le haré llegar ese escrito, que, si no recuerdo mal, pues, es de hace dos o tres meses, aproximadamente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): El señor Crespo tiene la palabra.

EL SEÑOR CRESPO LORENZO: Bien. Buenos días. Gracias, señor Consejero. Yo, que es evidente que no soy un habitual en esta Comisión, he asistido con sumo interés al debate y al informe que ha hecho el señor Consejero, y a los planteamientos de los Grupos de Oposición, y me he llevado... me llevo mi jarro de agua fría particular en relación con lo que me ha parecido entenderle respecto de las posibilidades de colaboración, o de cooperación, de la Junta de Castilla y León en relación con el soterramiento de ferrocarriles, en concreto del soterramiento del ferrocarril de Palencia.

Me ha parecido entenderle al señor Consejero, primero, pues, una vieja discusión sobre lo que son competencias de la Junta en relación con estas materias; evidentemente, la competencia en materia de soterramiento, etcétera, será competencia de la Administración Central, del organismo RENFE. Son evidentes también las competencias de la Junta de Castilla y León en cuanto... en materia de reordenación urbana, etcétera, etcétera, una discusión que ya se ha establecido muchas veces y que creo que está bastante clara.

Me ha parecido escuchar al señor Consejero que su compromiso de colaboración en relación con este asunto se condiciona a otras contrapartidas, otras contraprestaciones que pueda obtener de RENFE, me imagino, pues, que en el conjunto de la Comunidad. Lo cierto es que el trabajo avanzado en relación con este asunto en la ciudad de Palencia, el compromiso del Ayuntamiento, el compromiso de RENFE, el propio compromiso del Presidente Lucas en su entrevista con el Alcalde de colaborar a resolver este asunto una vez que se tome la decisión definitiva respecto del modelo de trazado que se va a hacer y demás, me parece que se contradice bastante con lo que creo haber entendido aquí al señor Consejero, que no es, ni más ni menos, que vincula la posibilidad de colaboración de la Junta de Castilla y León en relación con el soterramiento de Palencia a otro tipo de contraprestaciones que yo, pues, no sé ni a qué se puede referir ni sé qué tiene que ver eso con el problema que se trata de resolver. Y le pregunto si eso significa que no hay al día de hoy ningún compromiso firme por parte de la Junta de Castilla y León de colaborar en este asunto, en lo cual observo una contradicción evidente con el que sí parecía que el Presidente había adquirido con el Alcalde del Ayuntamiento de Palencia. Gracias.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Vamos a ver si dejamos las cosas claras definitivamente, porque yo creo que es que a veces no se quiere entender, y sobre todo en alguna provincia con respecto a otra no se quiere entender las cosas. Se lo he dicho al Alcalde de Palencia en la reunión con el señor Zaragoza, se lo he dicho al Alcalde de Palencia en Palencia, y se lo digo a usted porque lo he repetido aquí: nosotros no podemos considerar un plan de soterramiento de una capital y no considerar lo de las demás. Nos hemos comprometido, y el Presidente también, a colaborar financieramente en ese plan de soterramiento de Palencia, pero ¡ajo!, dentro de un plan global del ferrocarril para Castilla y León. Y está muy claro lo que queremos en ese plan global: soterramiento de ferrocarriles, sí; pero primero tiene que hablarse de los pasos a nivel, cuándo se terminan.

Si se han cumplido ya los plazos y todavía no sabemos cuando RENFE piensa terminarlos. No sabemos cuánto va a invertir en mejorar las vías, la infraestructura viaria en esta Región en determinadas líneas muy claras que sabemos, y lo hemos planteado. No sabemos qué plan y cuánto va a poner el Ministerio de Obras Públicas en los soterramientos de Burgos, de León o de Valladolid, y cómo piensa hacerlo, si con un consorcio puntual en cada provincia, si con un consorcio o una sociedad mixta en todas las provincias. Si no sabemos todo eso, ¿cómo vamos a hacerlo? Ni el Alcalde de Palencia sabe cuando va a poder hacer eso, por mucho que haya presentado antes de las elecciones un plan muy bonito de poner el puente este aéreo, aéreo en el sentido no de que vaya a ir por aire, lógicamente, sino que es un soterramiento que no es propiamente soterramiento, sino que es llevar a lo largo de un puente por la ciudad ese ferrocarril.

Por tanto, yo creo que hay que ser claros en esto, y lo venimos manteniendo desde el principio, y lo vamos a decir en todos los foros donde sea necesario y en todos los ámbitos donde sea necesario: que tenga muy claro cada Alcalde, sea del color que sea, que si RENFE o el Ministerio, que es el competente en el soterramiento, no se compromete con Castilla y León en un plan global del ferrocarril, no vamos a poder hacer una acción puntual en detrimento de las otras capitales, porque ni sería bien visto por el resto de provincias, ni sería, yo creo, bueno para Palencia mismo, por mucho que le resuelvas el tema puntual ese. Por tanto, yo creo que hay que ser en eso serios, y lo hemos planteado así en el Ministerio, y se lo dijimos al señor Zaragoza delante del Alcalde de Palencia, que no íbamos a impedir... que no nos íbamos a negar a colaborar, pero que había que hablar de otras cosas en Castilla y León de ferrocarril. Había que hablar también

de supresión de servicios, que no hemos hablado con ellos en cuanto a acuerdos concretos que habría que meter ahí. Y eso es lo que nosotros hemos planteado. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Para un turno de réplica tiene la palabra don José María Crespo.

EL SEÑOR CRESPO LORENZO: Le agradezco la aclaración, y ahora le he entendido todavía mejor. Yo no digo que sea un mal planteamiento el que hace el Consejero, no digo eso en absoluto. Sí le reitero que vincular soluciones concretas a problemas concretos, que se vienen arrastrando desde hace mucho tiempo, que generan hasta cierta conflictividad social, que son fruto de aspiraciones sociales a las cuales lo poderes públicos estamos obligados, vincular esas soluciones concretas a la solución global del problema del ferrocarril en Castilla y León, pues, significa que las soluciones puntuales quizá no se adopten nunca, porque problemas globales del ferrocarril en Castilla y León seguirá habiendo; a medida que se vayan resolviendo, surgirán otros, y en la medida que ese sea el planteamiento de la Junta, pues, lo que va a ser francamente difícil es arrancarle a usted un compromiso concreto en cada una de las medidas concretas que haya que tomar para que al final se llegue a esa solución global. Eso es lo que me ha parecido entender, y eso es lo que lamento.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Yo creo que lo tiene bien fácil el Ayuntamiento de Palencia. Si cree que eso es así, no hace falta que tenga el apoyo de la Junta más que en las cuestiones urbanísticas que tenga que tener, y, por tanto, puede financiarlo directamente el Ministerio de Obras Públicas con el Ayuntamiento sin ningún problema. Si de lo que se trata es de que el Ministerio no está interesado en firmar o en hacer un programa global de ferrocarril para la Región, pues, lo tiene bien fácil: llega a un acuerdo puntual con el Ayuntamiento de Palencia, nosotros colaboramos en el tema urbanístico de licencias, y la financiación la hace totalmente el Ministerio de Obras Públicas, en la parte que pueda la hace el Ayuntamiento de Palencia... que tenía que haber sido su obligación, porque ni el Ayuntamiento de Palencia tiene por qué pagar nada en ese tema, que es lo grave de este asunto; ¿por qué tiene que pagar el Ayuntamiento de Palencia 1.000 millones de pesetas?, si lo que hay que hacer es que el Ministerio, en sus competencias, en cumplimiento de sus obligaciones, haga el soterramiento y punto, no que busque la colaboración financiera de administraciones que no tienen nada que ver con la RENFE.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. No habiendo más preguntas que formular al Excelentísimo señor Consejero de Fomento, agradeciéndole su comparecencia ante esta Comisión, vamos a pasar al tercer punto del Orden del Día, que dará lectura el Secretario de la Comisión.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR ALMARZA GONZALEZ): "Comparecencia del Ilustrísimo señor Director General de Comercio y Consumo, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre subvenciones directas concedidas al Ayuntamiento de Soria por un importe de 30.790.000 pesetas para el recinto ferial. Ejecución y justificaciones".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Secretario. Tiene la palabra el Ilustrísimo señor Director General de Comercio y Consumo.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE COMERCIO Y CONSUMO (SEÑOR GARCIA ARIAS): Muchas gracias, señor Presidente. Señor Presidente. Señores Procuradores. Comparezco hoy ante esta Comisión a iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar a Sus Señorías en relación con la subvención directa concedida al Ayuntamiento de Soria por un importe de 30.790.000 pesetas, para la construcción de un recinto ferial en esa capital.

Permítanme, no obstante, antes de entrar directamente en la materia, definir lo que en líneas básicas constituye el fenómeno ferial y lo que pretendemos establecer en Castilla y León mediante la potenciación de los recintos feriales.

Las ferias comerciales se han concebido como un medio...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Ruego silencio, por favor, Señorías.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE COMERCIO Y CONSUMO (SEÑOR GARCIA ARIAS): Las ferias comerciales se han concebido como un medio de desarrollo de la actividad económica de una región, a través del fomento de los intercambios comerciales, mediante la exposición y divulgación de los productos que se tienen. Así, he hecho, ferias comerciales y actividad económica son dos realidades con influencias recíproca y efectos inducidos mutuos: las ferias comerciales fomentan la actividad económica y éstas, a su vez, las de aquéllas.

Las ferias pueden actuar como motor del desarrollo de la actividad productiva de la región, pero son inútiles

si no existe, al menos, una actividad básica con potencial de desarrollo. Es preciso, por consiguiente, determinar bien cuáles de éstas tienen de hecho capacidad suficiente o, al menos, potencialidad para participar en ferias comerciales que amplíen o creen ámbitos de mercado.

La promoción de los recintos feriales constituye el fomento a su vez de las ferias que se celebren, mejorando el sistema distributivo de la región, la expansión de los intercambios comerciales internos y externos y el incremento de la transparencia de mercado.

Con este objetivo, el de potenciar la actividad comercial industrial de la provincia de Soria mediante la celebración de ferias, exposiciones, convenios, jornadas técnicas y otras manifestaciones encaminadas a mejorar el desarrollo económico y comercial de la provincia, se constituyó la institución ferial de Soria, articulada jurídicamente por medio de un consorcio establecido al efecto e integrado por la Diputación Provincial de Soria, el Ayuntamiento de Soria y la Cámara Oficial de Comercio e Industria de la provincia.

Uno de los primeros objetivos que se establecieron por parte de este consorcio fue la creación de un recinto ferial que albergara a todo aquel fenómeno ferial que pudiera desarrollarse en la provincia de Soria. En este sentido, en su momento, el Ayuntamiento de Soria se dirigió a la Junta de Castilla y León al objeto de recabar ayuda para realizar la edificación de un recinto ferial que se constituyera como marco físico en el que se debería albergar a su vez la institución ferial.

La Junta de Castilla y León, consciente de esta situación y debidamente ponderada su necesidad, en su reunión de nueve de diciembre de mil novecientos noventa y tres, aprobó el acuerdo consistente en la concesión de una subvención directa de 30.790.000 pesetas, con cargo a la aplicación presupuestaria 04.04.042.781, al Ayuntamiento de Soria, con destino a la financiación de las obras de construcción de un recinto ferial cuyo presupuesto inicial ascendía a 74.326.486 pesetas. El pago de las subvenciones se establecía que se realizaría previa presentación de las certificaciones de obra y justificantes acreditativos de la realización de las obras subvencionadas. Así, y conforme al acuerdo adoptado con fecha veinte del doce de mil novecientos noventa y tres, se remitió al Ayuntamiento de Soria resolución del expediente acordando la concesión de la subvención mencionada. Se procedió a su inclusión dentro del sistema informático de Castilla y León y su validación con fecha diecisiete de diciembre de mil novecientos noventa y tres, anotándolo mediante número de validación 1.12789. Como consecuencia de las fechas en que fue aprobado... en que fue aprobada esta subvención, pasó a constituir parte de los remanentes incorporados en la agrupación 02 del año mil novecientos noventa y cuatro, mediante la anotación contable del documento AD número 999, encontrándose en este momento en la fase de estudio de las

justificaciones presentadas y proceder, en consecuencia, al pago de la subvención, si éste procediera.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Director General. Antes de pasar a dar la palabra a los distintos Portavoces, quiero comunicar que por parte del Partido Socialista ha habido una sustitución de don Antonio García Rodríguez por don José María Crespo. Y ahora ya, de acuerdo con los Portavoces de los distintos Grupos Parlamentarios, vamos a continuar. Y tiene la palabra, en primer lugar, el representante del Partido Socialista, don Fernando Muñiz Albiac.

EL SEÑOR MUÑIZ ALBIAC: Gracias, señor Presidente. Agradecer, como es obligado, cortesía parlamentaria, la asistencia a este Pleno... a esta Comisión del Director General, que no teníamos la oportunidad de verle desde noviembre del noventa y tres, día que apareció... compareció ante esta Comisión para explicar cuáles iban a ser las líneas del futuro desarrollo de su Dirección General.

La petición de la comparecencia de hoy por parte del Grupo Socialista surge de una... de un estudio exhaustivo que nuestro Grupo hace sobre las subvenciones directas que la Junta de Castilla y León establece en las distintas secciones en los Presupuestos Generales de la Junta de Castilla y León. Y vemos que existe en la Consejería de Fomento, exactamente al Ayuntamiento de Soria, una subvención directa de 30.790.000 pesetas.

Decirle de antemano que es un hábito parlamentario de control, simple y llanamente; la información de algo que no se tiene, a no ser en un contacto directo y de diálogo entre la parte que tiene el control, que somos nosotros, y la parte que ejerce el poder, que son ustedes; eso, que es una obviedad, lo quiero sentar de antemano, porque no significa un control inquisitorial, sino simplemente una información exhaustiva de determinadas partidas que en un momento determinado se nos escapan. Y se nos escapan, fundamentalmente, porque en su primera intervención, en su intervención, en la primera parte, nos ha definido un poco lo que era el fenómeno ferial y, sin embargo, no nos ha dicho usted lo que -a mi manera de entender y a la manera de entender de todos los Grupos en esta Cámara- ofreció usted como posibilidad en su comparecencia de diecisiete de noviembre del noventa y tres: la famosa Ley de Ferias, de la cual usted dijo que le faltaban exactamente dos artículos y que pretendía consensuar con el resto de la Cámara. Es evidente que, casi vencido este periodo legislativo, esa Ley todavía no ha pasado por aquí y, por lo tanto, no tenemos exactamente definidas las líneas generales que la Consejería y, en caso concreto, su Dirección General tiene con respecto a las ferias.

No tiene definida, porque sería una gran... de gran ayuda para los Grupos tener un documento en el cual se viera de principio a fin -un documento es una ley-, se viera de principio a fin cuál es la idea de la Consejería sobre el futuro en esta Región de ferias y fiestas, sobre todo de los recintos feriales. Y le digo esto porque, recabada una cierta información, nos sorprende, nos sorprende en principio cuál es exactamente la línea o la idea que la Dirección General tiene para establecer ferias en recintos como Aranda de Duero, Valladolid, Zamora y Soria y no contemplar algunas ferias como, por ejemplo... o no contemplarlas en este plan, como, por ejemplo, pues, la feria de Almazán, que tiene una categoría y diría que superior, sobre todo en cuanto a feria histórica y en cuanto a volumen de ventas y que no tiene, me parece, por los informes que yo tengo, no tiene exactamente Soria.

En segundo lugar, yo preguntaría al Director General si este consorcio Ayuntamiento-Diputación-Cámara de Comercio sigue existiendo posteriormente a aquellas reuniones que se tuvieron en la ciudad de Soria, con respecto a una empresa automovilística que pedía asentarse en aquella ciudad y que, por lo tanto, el consorcio -no sé si éste o el anterior-, le ofreció un recinto que ya existía como feria y que, por lo tanto, se quedó la ciudad de Soria sin ello, y en estos momentos no sé si es el consorcio aquel o éste el que le ha pedido a usted la subvención y que van encaminados a la creación de un nuevo recinto.

Es sorprendente, es sorprendente -si usted nos lo explica, pues, entenderemos que hay una idea programada en cuanto a las ferias- que el fenómeno ferial que usted dice como tal, encaminado a la distribución de productos y, sobre todo, a la promoción de los mismos -usted lo dijo en su comparecencia, hoy no lo ha dicho, yo quiero recordárselo- no hay que verlo separado de una dinámica nueva, que es nueva, o cada vez menos nueva, como es la dinámica de estar en la Unión Europea. Es decir, no se puede establecer productos en mercado interior simplemente para llamar la atención en el mercado interior y no en mercados exteriores. Y da la casualidad de que en Castilla y León tenemos, entre todos las ferias, hay dieciocho ferias a nivel nacional y la única con esa categoría es la Feria de Valladolid, que además sustenta... la ciudad de Valladolid, perdón, que además sustenta diecinueve ferias dentro de su recinto a lo largo de la temporada. Sin embargo, no aparece... bien es verdad que Zamora está poniendo en marcha su recinto, no aparece Soria, no aparece Aranda y no aparece en Castilla y León ninguna más.

Por lo tanto, y en esta primera intervención, garantizarle al señor Director General que nos gustaría oírle que, de ahora en adelante, lo que usted prometió en esta Cámara de la Ley de Ferias es algo que usted tiene previsto traer cuanto antes, para, además, evitarnos la posibilidad de que usted comparezca en una Comisión

para explicarnos por qué una subvención directa; subvenciones directas que, además, no tienen más control que el de pedir y dar y que no entendemos en muchos casos que una Consejería como es la de Fomento, enormemente inversora, hace algunas inversiones directas o programadas que luego al final no sirven, no tienen en sí el fin último de la inversión que se propone. Por decirlo de otra manera: es demasiado costoso para los castellanos y leones algunas inversiones que no han servido más que para cubrir, en un momento determinado, la presión social, el acuerdo entre un ayuntamiento y una junta, que en un momento determinado, o entre diputaciones o entre ese consorcio, que no pasaron de ser unas promesas, unas conversaciones y que, al final, se hacen simplemente por sacar adelante ese tipo de compromisos políticos y que, al final, no tengan la rentabilidad que esos millones, que son costosos en cuanto a los millones que se emplean. No le voy a poner ejemplos, porque en estos momentos no tiene ningún sentido que le hable de algunas inversiones que la Consejería de Fomento hizo o ha hecho y que, desde luego, pues, no han tenido la rentabilidad que tiene. Sin embargo, yo quería aquí que nos precisara usted, en última instancia, si cree viable que los más de 70.000.000 que, en definitiva, va a costar el recinto ferial de Soria, le va a dar la rentabilidad suficiente no solamente a la ciudad, sino en el conjunto de la Comunidad Autónoma, como para tener presente, yo diría que en los próximos presupuestos, una línea de créditos para actuar en las distintas ciudades de la Comunidad Autónoma que su Dirección General crea que deban de tener un recinto ferial. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Muñiz. Por el Grupo Mixto tiene la palabra su Portavoz, don Luis Aznar.

EL SEÑOR AZNAR FERNANDEZ: Muchas gracias, señor Presidente. Bueno, yo me alegro mucho de ver al Director General aquí hoy, aunque sea para un tema tan nimio como éste, que no dejará de tener su importancia, y si el Partido Socialista lo ha traído aquí, pues, por algo será.

La verdad es que tenemos todos ya la mente tan deformada que cuando he visto el Orden del Día, cuando se me convoca a la Comisión y veo el Orden del Día: "Subvención directa concedida al Ayuntamiento de Soria por un importe...", etcétera, etcétera, dije "aquí es que hay gato", porque cada vez que se habla de un tema de estos parece que es que hay alguna cosa que no está muy clara.

La verdad es que he escuchado con interés al Director General, que ha dado unos datos, muy breves -tampoco había que extenderse mucho más-; ha dado un criterio, que a mí me ha parecido muy bien, y he escuchado con la misma intensidad al Portavoz Socialista, por si hubiera alguna cosa que nos moviese, o que nos pudiera mover a

hacer crítica sobre este tema. Y yo creo que si al Portavoz del Grupo Socialista, que es el peticionario de la comparecencia, le parece bien la cuestión, ¿cómo no iba a parecerme a mí, que además me parece que Soria en un sitio muy agradable, donde se puede hacer un fenomenal recinto ferial, y será bueno para todos?

Yo, por tanto, nada que objetar a este tema. Agradecerle mucho los datos que nos ha dado, y, simplemente, y por curiosidad, por despejar cualquier sombra de duda, preguntarle que si mañana, o el mes que viene, alguna otra capital de provincia que no tenga en estos momentos un recinto ferial pidiera esa subvención, sería atendida con la misma rapidez y con la misma eficacia que ha sido el caso de Soria; me imagino que sí, pero me gustaría oírlo de su voz.

Y, por último, unirle a la petición del Portavoz Socialista en esa pregunta que le hace que para cuándo esa Ley de Ferias, que tiene que ser una Ley, desde mi punto de vista, interesantísima. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Aznar. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su Portavoz, don Manuel Fuentes.

EL SEÑOR FUENTES HERNANDEZ: Sí, muy brevemente. Yo me uno a las intervenciones de los anteriores Portavoces. A mí me parece que sobre el tema concreto que era objeto de la comparecencia, la explicación en la primera intervención que yo he escuchado al Director General es adecuada. Suscribo íntegramente la necesidad de esta Ley de Ferias. Y, en todo caso, como será difícil un planteamiento de ley antes de la situación presupuestaria nueva que se vaya a plantear, hombre, estaría en la idea de lo que aquí he expuesto, en la necesidad de consolidar presupuestariamente unas líneas de ayudas que permitan la consolidación de las existentes, ferias que ya tienen prestigio, dinámica y proyección en sus ámbitos competenciales concretos, porque no es igual una feria comarcal que una feria que puede tener otra proyección de carácter provincial, regional o internacional, y, eso sí, hasta que venga la Ley de Ferias definitiva, que necesariamente tiene que ser consensuada, porque difícilmente nadie va a hacer frente a peticiones de ayuntamientos indiscriminadas que cada uno... cada alcalde -yo fui uno de ellos que puso en marcha una feria, que va a hacer ahora, al año que viene treinta años- pues pueda parecerle menos o más importante.

En fin, la Ley de Ferias es imprescindible, y cualquier paso de nueva feria y de nuevas ayudas tiene que partir de un análisis de esa nueva iniciativa con rigurosidad, de que qué proyección tiene para que la Comunidad Autónoma... que esto es lo que hay que tener cada vez más claro, porque yo he asistido impasible a un debate anterior sobre temas de soterramientos. Es decir, cada Comunidad Autónoma tiene que tener unos papeles que jugar, y tiene

que ayudar a aquellas iniciativas legítimas que tengan una proyección de ámbito regional, nacional o internacional. lo que sencillamente, en la libre disposición de los alcaldes -y yo he sido alcalde-, en lo que es legítima aspiración de realizar una feria en su territorio, el simple hecho de eso supone que él presupuestariamente también tiene que dedicar a ese fin los dineros adecuados en función de la importancia que él dé a esa manifestación. Y me estoy refiriendo a todos los alcaldes, no a ninguno en concreto.

Por tanto, iniciativas, todas, pero también responsabilidad de la Administración cuando se decide a aplicar, o bien una subvención directa o una incorporación en presupuestos de ayudas a las ferias, que esto no fuera el detonante de que cada uno quiera hacer la feria según le va en ella.

Por tanto, nosotros... compatible todas las manifestaciones que aquí se han hecho por los distintos Portavoces, pero también la idea clara de que la Ley es urgente, que debe ser consensuada con sentido común, y que en estos presupuestos figure partida adecuada, y siempre con ese criterio: consolidar las existentes, potenciarlas, y análisis muy riguroso de nuevas iniciativas.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Fuentes. Tiene la palabra el Ilustrísimo señor Director General de Comercio y Consumo para contestar a los Portavoces de los distintos Grupos Parlamentarios.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE COMERCIO Y CONSUMO (SEÑOR GARCIA ARIAS): Muchas gracias, señor Presidente. Permítanme Sus Señorías, en primer caso, entrar a lo que ha sido el objeto de esta comparecencia, y luego pasar a contestarles sobre las dudas que han podido surgir en cuanto a esa implantación de Ley de Ferias y las decisiones que en este sentido toma y adopta la Dirección General de Comercio y Consumo.

Centrándonos a la única cuestión que ha planteado el señor Muñiz, tendente a la aclaración sobre la subvención directa, decirle que el consorcio que en su momento inició los trámites para un recinto ferial, que fueron cedidos, fueron vendidos para la instalación de una empresa, es el mismo consorcio que en el año mil novecientos noventa y tres nos solicita ayuda para construir ese recinto ferial. Que, en este momento, pueden estar dándose las mismas circunstancias que en su momento atravesó la primera parte de ese recinto ferial; parece ser que existe también otra posibilidad de que haya una empresa que quiere instalarse, y es preciso, y es precisamente por esa circunstancia, y quiero resaltarlo, el que he terminado mi intervención diciendo "si procediera". Porque lo que sí que está claro, y en esto se ha pedido por parte de la Dirección General un pronunciamiento claro, tanto al Presidente de la Cámara de Comercio de Soria, como al Alcalde del Ayuntamiento de Soria, un pronunciamiento claro sobre si el futuro de ese recinto ferial va a ser recinto

ferial o va a terminar albergando a lo mejor una empresa. Y mientras no se aclare esa situación no se va a liberar ni un fondo de la Dirección General tendente a pagar esta subvención.

Aclarado el tema, yo no quería entrar en una comparación de la importancia de la zona de Almazán con la zona de Soria, ni mucho menos; sin embargo, sí que, puesto que se ha citado por parte del señor Muñiz, me gustaría aclarar dos aspectos. La potenciación... las ayudas que la Dirección General brinda para potenciar el fenómeno ferial van dirigidas en dos líneas de actuación, una destinada a la financiación de la construcción de recintos feriales, y otra destinada a la organización de certámenes feriales.

La Feria de Almazán, en concreto, el año pasado, y a través de una pregunta que recibí del Portavoz en su momento, al finalizar mi comparecencia del mes de noviembre, ponía de manifiesto su malestar por una tramitación de una subvención, subvención que, por otro lado, me parece que quedó clara y ya establecimos el por qué sí o el por qué no. No obstante, este año yo le puedo decir que dentro de los planes que tenemos ya de resolución de las subvenciones la Feria de Almazán va a estar recogida dentro de un certamen que nosotros vamos a subvencionar, dentro de esa línea de organización de certámenes feriales.

Es muy distinta la implantación de lo que es la construcción de un recinto ferial permanente, porque como bien ha dicho el Portavoz del Grupo Popular, pues no cabe duda que supone claramente un compromiso también financiero por parte de los Ayuntamientos.

En ese sentido, pues yo tengo que plantear la duda de si en un momento determinado se ha pedido por parte del Ayuntamiento de Almazán la construcción de ese recinto ferial, porque lo que sí que sé que se ha solicitado ha sido la organización de certámenes feriales, que, vuelvo a repetir, no tiene nada que ver con la otra línea de subvención de inversiones en recintos feriales.

El señor Muñiz también me comentaba la idea de una internacionalización de las ferias. Yo les tengo que decir a ese respecto que las competencias que hemos asumido recientemente en el Estatuto en materia de ferias internacionales están y nos dan esa competencia en materia de ejecución, que hasta entonces era competencia exclusiva del Estado; y no deja de ser más, tanto la clasificación de feria nacional como de feria internacional como de feria regional, no deja de ser más una clasificación que se establece al efecto y que lo establece la organización de la feria. En ese sentido, a lo mejor no tenemos más ferias nacionales en Castilla y León porque la organización de las ferias no se han clasificado dentro de esas ferias nacionales, o, incluso, hay muchas ferias aquí en Castilla y León que tienen ese carácter comarcal porque piensan que sus productos precisamente tienen ese ámbito de

aplicación y de implantación y, como tal, no quieren abordar nuevos mercados. Lo digo porque no deja de ser más que una voluntad de la entidad organizadora, lejos de lo que puede constituir una política de la Dirección General.

Entonces, en ese sentido, el comportamiento en cuanto cómo estamos financiando las ayudas por parte de la Dirección General, pasan lógicamente por un estudio somero de lo que sí son las posibilidades de esa región, y qué posibilidades tienen de estar ofreciendo algo que no estén dando ferias que hay a su alrededor.

Yo le puedo decir a ese respecto que la Feria de Soria, como en su momento también me parece oportuno aplicarlo al propio Almazán, está recogiendo una pequeña laguna que hay en el término de ferias, si aplicamos la implantación de ferias nacionales, internacionales, que podía ser un ejemplo, en todo lo que puede suponer el eje central-noreste, en donde la única competencia que existe en materia de ferias es Zaragoza, en donde Zaragoza entra en maquinaria de obras públicas, deportes, instalaciones deportivas, agricultura, ganadería y espacios verdes, y, claramente, tanto Soria, si en su momento se constituyera como institución ferial, hiciera el recinto ferial y se implantara un plan de ferias, como pudiera ser también el caso de Almazán, podían aprovechar toda una serie de lagunas, y, en concreto, pues por decir Almazán, o por decir Soria, el sector mueble, que podía acoger toda una serie de fenómenos feriales, que acogiera a toda una posible... a un posible mercado que no está cubierto en este momento, pues, por las ferias de Madrid y de Valencia.

Es un ejemplo de lo que en su momento fue estudiado para valorar la importancia económica que pudiera tener el recinto ferial de Soria. Es una valoración que nosotros hacemos previamente a saber qué es lo que se está ofreciendo y qué es lo que podemos ofrecer nosotros como alternativa.

Y, entrando a contestar a lo que ha sido pregunta por parte de todos los Grupos, decirles que desde el mes de noviembre que yo comparecí, la Ley de Ferias no ha estado parada. Incluso tuvimos en un momento determinado -y lo digo porque conviene que... conviene aclarar el que a lo mejor hay cierta información que debían ustedes de conocer-, estuvimos en un momento determinado... La Ley de Ferias -y permítanme que entre primero en la materia- no viene a crear ninguna ley nueva. La Ley de Ferias, que yo en su momento expuse en la comparecencia, venía a adaptar la Ley que actualmente tenemos en Castilla y León a la nueva realidad que supone la Comunidad Económica Europea y toda una serie de ruptura de barreras fronterizas, que, bueno, pues teníamos que adaptarla. Y, en su momento, ya en el mes de diciembre, incluso, recibimos por parte de la Secretaría de Estado para el Comercio y de las Relaciones una serie de indicaciones a través de su... de un posible incumpli-

miento, de lo que podía considerarse una normativa que atentara contra la libre competencia, y hemos tenido, ciertamente, todas las Comunidades Autónomas que tenemos regulada esta materia, hemos tenido varias reuniones para, en lo posible, dar contestación a la Comunidad Económica Europea, que en un momento, amenazaba incluso de sancionar al Gobierno, a las Comunidades Autónomas, por practicar prácticas restrictivas de la competencia, valga la redundancia.

Yo, en este sentido, vi la necesidad de, por encima de todo lo que en este momento era trámite parlamentario normal de una Ley, establecer la consideración de la propia Comunidad Económica Europea el Proyecto de Ley que nosotros estábamos desarrollando. Y tengo que decirles que hace un mes y medio he recibido el "placet" -por decirlo así- de las Comisión de las Comunidades Europeas, diciéndonos que nuestro texto se adaptaba a lo que es esa práctica de evitar acciones en contra de la defensa de la competencia.

Entonces, ahí, en ese sentido, les tengo que decir que el Plan de la Ley está previsto que, una vez que se apruebe por parte de Sus Señorías -y espero que sea pronto-, la Ley de Infracciones y Sanciones en materia de horarios comerciales, es intención de esta Dirección General que el próximo proyecto que va a presentar, para su aprobación, la Junta de Castilla y León sea el de la Ley de Ferias; estoy hablando de una realidad que, a lo mejor, antes de que ustedes aprueben la Ley, si deciden aprobarla como tal, pues, lo tengan ya presentado dentro de su plan de actuaciones para el futuro.

Y vuelvo a insistir en que ha sido necesario el iniciar un trámite frente a la Comunidad Económica Europea, para, en lo posible, adaptar a cualquier problema que, en su lectura, la Comunidad entendía que pudiera significar práctica restrictiva de la competencia.

Según la nueva normativa que nos reúne... que nos debe de guiar en ese contexto de defensa de la competencia, la Junta de Castilla y León pretende regular, única y exclusivamente, las ferias comerciales oficiales, y dotar de oficialidad a una serie de fenómenos feriales, diferenciándolos de lo que puede constituir exposiciones o ferias sin ese carácter oficial. En este momento, una de las pegas que nos ponía la Comunidad Económica Europea era, precisamente, el que no podíamos impedir que nadie quisiera hacer una exposición y lo pudiera llamar feria, y por eso es por lo que, saltándonos esa norma, vamos, esa norma que es clara, evitando el ir en contra de esa práctica restrictiva de la competencia, hemos adoptado la resolución de regular, única y exclusivamente, las ferias oficiales comerciales y, como tal, dar a esas ferias oficiales el carácter de profesionales. Y es por lo que, dentro del texto de la Ley -como verán Sus Señorías-, pretendemos que siempre estén lideradas por instituciones feriales que respalden sobre todo la profesionalización del sector ferias; intentamos evitar que las ferias se convier-

tan en un apéndice de las fiestas patronales y de verdad sean fenómenos comerciales que contribuyan a mejorar la distribución de nuestros productos.

Y me parece que con esto he contestado a todas las preguntas. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Director General. Vamos a abrir ahora un turno de réplica. En primer lugar, tiene la palabra el señor Muñiz Albiac.

EL SEÑOR MUÑIZ ALBIAC: Sí. Muchas gracias. Me van a permitir que empiece con una cita clásica: "Carthago est delenda", es decir, ya hemos quemado las naves. Es decir, si algo... para algo ha servido, a pesar de las dudas que tenía el señor Aznar, esta comparecencia es para saber que sí es necesario, cuanto antes, traer una Ley de Ferias a esta Cámara. Y yo le he llamado, por empezar por atrás, he dicho una nueva Ley, porque leo textualmente en el Diario de Sesiones lo que usted dijo: "Una de las prioridades que, en el ámbito legislativo, se ha marcado esta Dirección General es la redacción del Anteproyecto de una nueva Ley de Ferias"; no exactamente de la remodelación de una antigua Ley, sino de una nueva Ley de Ferias. Por lo tanto, cito sus palabras.

Es verdad que algunas veces -como muy bien ha dicho mi amigo y compañero en esta Comisión y en alguna Ponencia, el señor Aznar- parece que cuando pedimos la comparecencia y se ve una subvención directa, inmediatamente, no es que haya gato, es que, inmediatamente, estamos pensando en que hay algo más que ver que no simplemente eso. Y yo he empezado esta comparecencia diciéndole que entendía que las comparecencias -y usted no comparecía en esta Cámara desde hacía seis meses, siendo un Director General-, pues, servían, fundamentalmente, para lo que sirven las Comisiones: el control de la función de un legislativo que, en un momento determinado, aparece con una subvención de 30.000.000 vía directa, a lo que a nosotros nos llega, que es una provincia que ya, como usted ha dejado claro aquí, es la segunda vez que vuelve a no ponerse de acuerdo el consorcio en si quiere un recinto, o si ese recinto lo quiere para otra cosa. Porque lo que le ha llegado a este Procurador, y a algunos Procuradores de su Grupo, es que en la primera ocasión ese consorcio ya dejó el recinto para otra cosa. Y en la segunda, parte de ese consorcio, concretamente la Cámara de Comercio, no estaba en absoluto en sintonía -por decirlo de alguna manera- con los otros dos socios del consorcio Ayuntamiento y Diputación.

Bien, si no están en sintonía, si hay una función distinta de lo que es el recinto ferial para otra cosa, nos preocupa que haya una subvención directa de 30.000.000 con fecha diciembre del noventa y tres, días después de que usted toma posesión en esta Comunidad como Director General y muy pocos días después de su comparecencia aquí, para saber, por su mano, o su voz en este caso,

si era verdad que usted conocía las dificultades del consorcio a la hora de saber si era un recinto o no, o en qué iba a quedar esa subvención. Cosa que me ha tranquilizado enormemente oírle decir a usted que están ojo avizor en el tema y que no va a haber ni una peseta en caso de que no se aclare cuál va a ser el tema del consorcio y el de la feria.

No he querido, o no han sido mis palabras, no iban encaminadas, en absoluto, a comparar distintas ferias, sino a priorizar el orden de las mismas. Es decir, yo no comparo la feria de una ciudad con la feria de un pueblo. Yo priorizo. Y por eso le preguntaba si en esa Ley, o en esa nueva Ley que usted nos va a traer, o esa reforma de la Ley antigua, va a haber, en líneas generales, una priorización de la feria, sea para un recinto nuevo (Soria, Zamora, Aranda) o sea para ferias que van a tener una línea distinta de subvención (Almazán, Medina, Benavente, por ponerle algún ejemplo), puesto que algunas ferias comarcales –y de esto somos conscientes muchos de los que estamos aquí–, en estos momentos, se han convertido en algo más que eso; han adquirido, por tradición, por volumen, porque lo han llevado muy bien los ayuntamientos, unos u otros, han adquirido una potencialidad distinta a la que puedan tener incluso algo que se hace en recintos feriales.

Por lo tanto, me parece bien la distinción entre comarcales y no. Lo que sí quiero, o sí nos gustaría ver en esta Cámara es que esa Ley, esa futura Ley priorizara, de alguna forma, lo que ya es una realidad clara en esta Comunidad.

Y, por lo último, estar de acuerdo o estoy de acuerdo con todos los Grupos en que es evidente que lo que nos trae aquí... y algunas veces lo he dicho y no me cansaré de repetirlo: yo no soy un Diputado provincial, yo soy un Procurador regional, y, por lo tanto, tengo una circunscripción electoral, que ésa responde a una provincia. Pero cuando vengo a esta Cámara, lo que me tengo que olvidar, fundamentalmente, en la medida de lo posible es que no vengo a defender ni a mi pueblo ni a mi capital. Vengo a defender un proyecto global que es Castilla y León. En eso me parece que estamos todos. Por lo tanto, no vengo a defender ni una feria ni otra, ni una subvención ni otra, vengo a controlar, en un momento determinado, algo que se nos sale de ojo, cuando en un momento determinado, hojeando las subvenciones directas, pues, aparece Soria –como podía haber aparecido otra–, en la cual las relaciones que nos llegan es que no hay –como le he dicho antes, y repito– sintonía en el consorcio. Y, por lo tanto, vea en mis palabras, que cuando pido o le insto a que esa Ley venga cuanto antes a esta Cámara y sea consensuada, pues, sea una Ley de eso, de priorización de ferias, y no tiene por qué estar defendiendo una feria comarcal o provincial frente a otra, sino, simplemente, que el proyecto sea globalizador de Castilla y León y fundamentalmente rentable.

Y acabo mi intervención diciéndole que no creo que sea posible que traiga usted la Ley antes de que se apruebe la "Ley de Horarios Comerciales" –entre comillas–, puesto que creemos que esa Ley va a ser aprobada en la Cámara en el próximo Pleno. Por tanto, va por delante de la suya, que esperamos con ansiedad, cuanto antes. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Muñiz. Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra don Luis Aznar.

EL SEÑOR AZNAR FERNANDEZ: Gracias, señor Presidente. De forma muy breve, para decir, como comienzo de mi intervención, que es de agradecer al señor Muñiz y a su Grupo el que, a través de esta iniciativa, nos haya permitido hablar de la futura Ley de Ferias. Bien.

Señor Director General, animarle a que la termine, porque, como muy bien ha dicho el Portavoz Socialista, estamos a falta de resolver algún pequeño fleco que queda en la Ley de Horarios, que estoy seguro que, con la proverbial buena fe de su Portavoz en esta Comisión, resolveremos de modo y manera que vaya al Pleno casi casi consensuada. Por lo tanto, yo le animaría a que, cuanto antes, nos mande los documentos de trabajo y podamos ponernos a trabajar en la Ley de Ferias.

Respecto al tema concreto del Orden del Día, lo he dicho en mi anterior intervención, si todo es correcto, como parece que así lo es, y si los informes han sido exhaustivos, y la conveniencia es que en la ciudad de Soria haya un recinto ferial, pues bienvenido sea el recinto ferial de Soria. No obstante, yo le pregunté si en alguna otra provincia se planteaba la misma cuestión, con el mismo rigor y seriedad, sería respondida con la misma subvención directa, y, por aclararlo, sí me gustaría que me lo contestara. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Aznar. Para consumir su turno de réplica, por el Grupo Popular, tiene la palabra don Manuel Fuentes.

EL SEÑOR FUENTES HERNANDEZ: Sí. Me ha alegrado muchísimo la intervención del Director General, que ha incorporado un tema que yo creo que de esta Comisión la estamos sacando muy clara. Es decir, la dinámica comercial en el mercado en el que nos encontramos ya no puede consolidarse sobre clichés que tenemos todos en la cabeza, probablemente por los sitios de responsabilidad por los que hemos tenido que pasar unos y otros, creyendo que con una Ley de Cámaras... digo, una Ley de Ferias y porque nos den el título de tal y no sé cual al consorcio x, o al ayuntamiento tal, o a la iniciativa ferial correspondiente, va a ser garantía de éxito. No, es igual, es decir... Y, por eso, la competencia

en esa dinámica comercial, cada vez más fuerte y más liberal, va a ser en función de la buena gestión que hagan en Almazán o en Medina de Rioseco con relación a su feria, o en relación a la que hagan en Valladolid, o en Palencia, o en Soria. Quiero decir que nada tiene que ver el espaldarazo oficial si no responde a una iniciativa concreta y fuerte. Por tanto, yo, por eso, le decía al Director, en esta... ámbito de esta Comisión, más bien de trabajo que de otra cosa, que por ahí van -y él lo sabe mucho mejor que yo, y el lo ha expresado en su comunicación-, que eso es lo que tenemos que trascender cada uno en los sitios que... muy bien ha dicho el señor Muñiz, aunque nosotros tenemos una responsabilidad global de lo que es Castilla y León, en los ámbitos propios en los que nos movemos y en los que, legítimamente, ejercemos nuestra labor política, pero teniendo en cuenta también esto. Es decir, que, al tiempo que reivindicamos la buena feria de cada uno de nuestros lugares... y yo he tenido la suerte de tener que poner algunas en marcha y en otras presidirlas, como en la Feria Internacional de Muestras de Valladolid, bueno, pues... pues que esto es así, y va a ser cada vez más fuerte y más agresivo.

Y, por tanto, nosotros lo que podemos es alentar, impulsar, etcétera, etcétera, pero no dar ninguna etiqueta que comporte que a la de al lado le va a ser mayor o de menor ayuda, no sé... o éxito comercial de la iniciativa.

Y hay otra cosa que sí... que yo venía a esta Comisión y de este tema de Soria no tenía ni la más leve idea. Pero sí que ha incorporado una cosa que yo creo que también debemos de valorar. A veces, la rotación de ubicación de recintos feriales -y lo hablo con más libertad, porque desconozco el hecho en concreto de Soria-, aunque hayan sido subvencionados en una primera ubicación, no nos tiene que hacer situarnos ante ese hecho como una especie de elemento ahí de no sé qué, de no sé cuál. Yo he sido presidente de la Feria Internacional de Muestras de Valladolid, de Castilla y León, donde el 90 y 100% de los terrenos fueron cedidos en su día gratuitamente, gratuitamente, por el Instituto Nacional de la Vivienda a un consorcio que está y sigue funcionando, y donde creo que últimamente va a incorporarse la... que es una aspiración, por cierto, desde los primeros gobiernos de la región. Y ha habido un momento, del que yo he sido testigo y, quizá, alguno de los que estáis aquí también protagonistas, que estuvo en cuestión si salirse de ahí e irse a otro sitio, para ubicar ahí otras cosas que eran de dotación de ciudad, o de otro esquema de desarrollo de la misma, irse a otro sitio y hacer una nueva feria donde, lógicamente, había unos rendimientos económicos por esa operación que protagonizaban el Ayuntamiento, la Caja de Ahorros, la Diputación, etcétera, etcétera.

Quiere decir que desconozco, como digo, insisto, desconozco el hecho en concreto. Eso ya... quiero decir que, en un momento determinado, se impulsa, se alienta una ubicación, y por otras razones de carácter local, o lo

que sea... tal. Si hay que ser rigurosos, como siempre, en lo que son aplicaciones de este tipo, de subvenciones directas, etcétera, etcétera. Pero tampoco sin ser una especie de mano, de mano que impida, en cualquier momento, no la especulación ni otras cosas que se asemejen a eso.

Me ha recordado su intervención, señor Muñiz, este tema que, en Valladolid... y al final se ha decidido por hacer esa nueva modificación, mantenerse en el mismo lugar, porque han primado más las cercanías que otro tipo de alternativa.

Y, ya digo, partía del hecho de que la base sobre la que se había asentado esa primera ubicación partían de terrenos cedidos al cien por cien y gratuitamente.

Y nada más. Gracias por haber tenido la oportunidad de compartir, nuevamente, un día de trabajo en esta Comisión, con todos ustedes.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Fuentes. Para un turno de dúplica y contestar a los Portavoces de los Grupos Parlamentarios, tiene la palabra el Ilustrísimo señor Director General de Comercio y Consumo.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE COMERCIO Y CONSUMO (SEÑOR GARCIA ARIAS): Gracias, señor Presidente.

Yo, cuando vengo a esta Comisión, y si en el tono de mis palabras se puede interpretar, por parte de los asistentes, otro espíritu que no sea el de colaboración y el de defensa de Castilla-León, pues, intentaré modificar mi tono de voz, porque, desde luego, es el que, tanto al señor Muñiz como a este Director General, le dirigen en esta acción. Entiendo que el espíritu de colaboración y el sometimiento en cuanto al control, por parte de las Cortes, de toda mi acción está claro.

Yo, perdóneme, señor Muñiz, que vuelva a insistir que lo que voy a traer es una adaptación de la Ley, y eso podíamos llamarlo una nueva Ley; y no me estoy llevando la contraria en lo que en su momento dije en mi comparecencia.

Y yo entiendo, por otro lado, que para mí, y bajo mi punto de vista, es muy legítimo que la Cámara de Comercio, como el Ayuntamiento de Soria y la propia Diputación, establezcan como prioritario el que se implante, antes que un recinto ferial, una empresa que vaya a dar cuarenta puestos de trabajo, y, como tal, ese proyecto le pasen a un segundo plano. Porque, en este momento, en el que tan escasos están los puestos de trabajo, pues, me parece legítimo el luchar por los intereses; porque, a la larga, en el fondo, lo que se pretende por ambas partes es mejorar la economía de esa provincia.

Entonces, no entiendo... sé de las controversias que tuvo en su momento la Cámara con el Ayuntamiento. Pero, vamos, creo que no vienen al caso de lo que es en este momento necesario, o, en su momento, como así se nos avalaba por parte del consorcio, la construcción del recinto ferial.

Y vuelvo a insistir que el que una feria sea comarcal, sea nacional o sea internacional depende del ámbito en el que quieran operar los organizadores de la feria y cómo se quieran clasificar en esos calendarios, tanto regionales, como nacionales o internacionales. O sea, en esa vocación de internacionalización no tiene nada más que decir la Administración Regional, y sí el que sea el propio organizador de la feria el que dirija su acción hacia un ámbito más que comarcal, más que regional, o más que nacional. Insisto que eso es una voluntad del que lleva el proyecto, del que lidera el proyecto, que en este caso serán las instituciones o la entidad organizadora de la feria. Lo cual quiere decir que no es una dirección de la propia Junta de Castilla y León cómo tienen que establecerse las ferias y con qué vocación, si comarcal, regional o nacional. Cada institución tendrá claro sus potencialidades y establecerá sus mercados.

Quiero insistir, para ratificar un poco las palabras del señor Fuentes, en que, claramente, es voluntad -y lo verán ustedes en ese próximo Proyecto de Ley- el que... es voluntad de la Junta el profesionalizar el sector ferias. Insisto en que... insisto en que muchas veces estamos llamando ferias a cosas que no tienen nada que ver con una feria comercial y sí más con un acontecimiento social, incluso hasta... hasta folclórico, más que comercial. Pero es por eso por lo que me gustaría destacar, como base fundamental de ese Proyecto de Ley, la profesionalización del sector Ferias, y, claramente, el que se involucren todos los órganos que tienen algo que decir en ese fenómeno de desarrollo económico a través del fenómeno ferias.

En cuanto a la aclaración que me dice el señor Aznar, yo le tengo que decir que la Ley tiene el informe del Consejo Castellano-Leonés de Comercio, la Ley tiene el informe de nuestra Asesoría Jurídica General, la Ley tiene el informe del Consejo Económico y Social, la Ley tiene el informe de la Comunidad Económica Europea. He consultado a todas las partes que algo tienen que ver en el tema de la feria, del tema de ferias, y es voluntad mía el traerla cuanto antes. Y bueno, como sé que ha habido un traslado del último Pleno al cuatro de julio, creo que estoy todavía en posibilidades de poder... de poder presentar ese proyecto a lo mejor antes de que se me apruebe la Ley de Infracciones y Sanciones.

Sí que me gustaría... sí que me gustaría contestar al señor Aznar sobre otra indicación que me ha hecho, sobre la posibilidad de que en otras provincias se pudieran conceder subvenciones directas. Insisto en el tema: la subvención directa será en función... esto fue en el año

noventa y tres-, en función del artículo 26 de la Ley de Presupuestos. Si se producen las circunstancias para poder dar una subvención directa, en función del artículo correspondiente de la Ley de Presupuestos, y es viable -insisto en el tema-... Por otro lado, en el Ayuntamiento de León nunca se nos ha presentado como un proyecto de constitución de un recinto ferial.

Y ratificar las palabras del señor Fuentes diciendo que, claramente, la profesionalización nos va a implicar adoptar posturas que en algún momento, a lo mejor, implican el reconsiderar muchas de las actuaciones que en el tema Ferias se están haciendo en este momento. Pero que, claramente, creo que el espíritu con que nos debe dirigir el fenómeno feria es, precisamente, esa vocación de mejorar la economía regional, que, como bien ha dicho el señor Fuentes, es el que ha caracterizado y debe de caracterizar el futuro.

Por mi parte, nada más. Sí agradecerles, si no hay otra intervención, la posibilidad que me han brindado de poder compartir con ustedes otra jornada de trabajo. Y, simplemente, hacer una mención de que no es... es la segunda vez que estoy compareciendo, pero no es la segunda vez que he estado en este salón de actos, en otra serie de comparencias que a mí me interesaba estar, para, en lo posible, estar al tanto de los temas que se tratan ahí.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Director. ¿Hay algún Procurador que desee, algún Procurador más quisiera hacer...? Entonces, el señor Martín Vizcaino tiene la palabra.

EL SEÑOR MARTIN VIZCAINO: Muchas gracias, Presidente.

Agradecer al Director General sus explicaciones, las cuales, pues, casi comparto en su totalidad, en cuanto a la profesionalización de las ferias, que se debe de ir por ese camino y no montar fiestas de pueblo, o fiestas de barrio.

Y sin ánimo de que mi compañero, señor Muñiz, me trate de localista, cuando hablaba de su representación a nivel regional, sin ánimo de que me trate de localista, porque también es... no puedo separar mi condición de Alcalde y de Procurador, y como el nombre de Almazán ha salido repetidas y reiteradas veces en esta Comisión, pues agradecer, también, al señor Director General que se haya tenido en cuenta la importancia de la feria de Almazán, y que, al parecer, van a modificar el concepto que tenían antes, cuando se nos denegaban las subvenciones. Yo creo que la feria de Almazán es una feria importante, en el sector del mueble, en el sector agroalimentario. Y muchas veces... y ahí es mi pregunta: si se

piensa también subvencionar esa estructura que es necesaria para montar esas ferias, como es el caso que nos ocupa, el caso que le digo, donde un polideportivo que está sirviendo, durante todo el año, para hacer deporte, en esos días concretos se utiliza para montar los "stands" de la feria. Montar unos "stands" dignos -puedo decir que como cualquier feria internacional incluso-, unos "stands" dignos, pero que necesitan también, bueno, de esa inversión para poder montarlos y desmontarlos; y de esa forma se saca una rentabilidad a un edificio o a un local que ahí se tiene.

Lleva razón el Consejero... el Director General, perdón, cuando dice que el Ayuntamiento de Almazán no ha solicitado ninguna subvención para la construcción de ningún recinto ferial. Entendemos que Almazán no tiene la entidad que debe tener para meterse en un tema como ese, y embarcarnos en una historia como esa.

Como digo, agradecer, en nombre del pueblo de Almazán, que se tenga en cuenta la importancia de la feria; que esa subvención sea la máxima posible.

Y, desde luego, lo que nos preocupaba en la comparecencia ésta que se ha solicitado ha sido también la posibilidad que pasó con el recinto ferial que había en Soria, que posteriormente fue cedido a una empresa. Nos preocupaba que también, en este caso, y teniendo conocimiento como tenemos los Procuradores del Grupo Socialista de que la Cámara de Comercio no está de acuerdo con esta historia, de momento, no estaba de acuerdo, que pueda ser una financiación encubierta a una empresa, con lo cual se estaría subvencionando, por parte de la Dirección General, un tema que no es de su competencia, y pudiese esa empresa también recibir subvenciones a través de la Consejería de Economía y Hacienda.

Esa era la preocupación. Y esperemos -pero creo que lo ha aclarado antes-, esperemos que este no sea el caso. Y que, si ese recinto ferial se construye en Soria, bienvenido sea, pero que sea para esos fines.

Y, en cuanto al tema de la ubicación que decía el señor Fuentes, pues, efectivamente, que no conoce la ubicación porque, prácticamente, el recinto ferial se piensa montar o instalar al lado de donde estaba el recinto ferial anterior.

Únicamente esa es la duda que tenía el Grupo Socialista. Y esperamos que, de las palabras del señor Director General, no sea posible eso: que estemos subvencionando también, indirectamente, alguna otra empresa.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Martín Vizcaíno.

Tiene la palabra el señor Director General de Comercio y Consumo.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE COMERCIO Y CONSUMO (SEÑOR GARCIA ARIAS): Gracias, señor Presidente. Brevemente.

Decir al Alcalde de Almazán que, si alguna vez no hemos atendido sus subvenciones, fue porque no se cumplió el trámite de estar inscrito en el Registro de... en el Registro de Certámenes FERIALES de Castilla y León, como bien conoce en algún caso.

Y, por otro lado, me alegro que se hayan despejado las dudas, que, por otro lado, van a estar avaladas, por parte de la Dirección General, en cuanto a un pronunciamiento claro de todos los organismos que intervienen en el consorcio sobre el futuro de ese... de esa institución ferial. Y, en base a esas dudas, una vez que estén despejadas, procederemos, o a anular la subvención, o a pagar la subvención. Las certificaciones están presentadas, la inversión se ha realizado y estamos a la espera de este pronunciamiento para llevarla o a un lado o a otro.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias, señor Director General.

Para un turno de dúplica, tiene la palabra el señor Martín Vizcaíno.

EL SEÑOR MARTIN VIZCAINO: Sí. Gracias, Presidente.

Así como su primera intervención la compartía casi en la totalidad, en esta segunda la verdad es que no. Porque la Feria de Almazán, bueno, pues, es la 34 Edición la que hemos celebrado este año. Sí está inscrita y publicada; se publica todos los años en el Boletín Oficial de Castilla y León. Y, desde luego, la denegación, cuando la hemos recibido, el documento de denegación, se nos decía que era por falta de fondos.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRIGUEZ): Muchas gracias. Señor... Bueno, ya no habiendo más asuntos que tratar, y agradeciendo la comparecencia tanto del Consejero como del Director General, se levanta la sesión.

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

