



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 1985

I LEGISLATURA

Nº 115

COMISION DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

Presidente: Don Juan Carlos Elorza Guinea

Sesión celebrada el Martes, día 5 de Noviembre de 1985, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DIA:

—Comparecencia del Excmo. Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transportes, Turismo y Comunicaciones, a petición propia, para informar a la Comisión sobre la incidencia para Castilla y León de la integración de España en la Comunidad Económica Europea en relación con las competencias de Transportes, Turismo y Comercio.

S U M A R I O

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Comienza la sesión a las diez horas cincuenta minutos.	3.884	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Alonso Rodríguez (Grupo Mixto).	3.899
El Presidente, Sr. Elorza Guinea, da comienzo a la sesión.	3.884	Contestación del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transportes, Turismo y Comercio.	3.899
Intervención del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transportes, Turismo y Comercio, informando a la Comisión.	3.884	En turno de réplica, interviene el Sr. Alonso Rodríguez.	3.900
El Presidente, Sr. Elorza Guinea, suspende la sesión.	3.899	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Marcos Oteruelo (Grupo Popular).	3.900
Se suspende la sesión a las doce horas treinta minutos, y se reanuda a las trece horas.	3.899	Contestación del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transportes, Turismo y Comercio.	3.902
El Presidente, Sr. Elorza Guinea, reanuda la sesión y establece un turno de intervenciones para los Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	3.899	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Marcos Oteruelo.	3.904

	Págs.		Págs.
En turno de dúplica, interviene el Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transportes, Turismo y Comercio.	3.905	Continúa el Sr. Procurador con su turno de preguntas.	3.908
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. González Marcos (Grupo Socialista).	3.905	Contestación del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transportes, Turismo y Comercio.	3.908
El Presidente, Sr. Elorza Guinea, abre un turno de preguntas para los Procuradores de la Comisión, interviniendo él mismo en primer lugar.	3.906	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Alonso Rodríguez.	3.908
Contestación del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transportes, Turismo y Comercio.	3.906	En turno de dúplica, interviene el Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transportes, Turismo y Comercio.	3.908
En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Alonso Rodríguez (Grupo Mixto).	3.907	En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Olea Losa (Grupo Popular).	3.908
El Sr. Presidente hace una primera llamada a la cuestión al Sr. Alonso Rodríguez.	3.907	Contestación del Sr. Lorenzo Martín, Consejero de Transportes, Turismo y Comercio.	3.909
Continúa el Sr. Procurador con su turno de preguntas.	3.907	El Presidente, Sr. Elorza Guinea, agradece la información del Sr. Consejero y levanta la sesión.	3.910
El Sr. Presidente hace una segunda llamada a la cuestión al Sr. Alonso Rodríguez.	3.908	Se levanta la sesión siendo las catorce horas cinco minutos.	3.910

(Se inicia la sesión a las diez horas cincuenta minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Señor Consejero, señores Procuradores, buenos días. Vamos a comenzar esta sesión advirtiéndole, en primer lugar, que por el Grupo Popular, en sustitución del señor Sáinz, está presente el señor Fuentes.

La reunión de hoy tiene como objeto la comparecencia del señor Consejero de Transportes, Turismo y Comercio, a petición propia, para informar a la Comisión sobre incidencia para Castilla y León de la integración de España en la Comunidad Económica Europea en relación con las competencias de Transportes, Turismo y Comercio.

Tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMERCIO (SEÑOR LORENZO MARTIN): Gracias, señor Presidente. Señores Procuradores, el objetivo de la comparecencia solicitada era informar previamente a la Comisión de la que depende mi Consejería sobre un tema yo creo que de evidente actualidad, como es el de la integración de España en la Comunidad Económica Europea, y que sirva un poco también de introducción a lo que estoy seguro que va a producir futuros debates en el seno de las Cortes, sobre las repercusiones que va a tener para nuestra Comunidad esta integración.

Quiero también, evidentemente, advertir a Sus Señorías de la evidente complejidad que tiene hacer una prospección en cualquier área económica y social, pero que de alguna forma se ve agudizado en el tema del sector servicios, que es al que corresponden los transportes, el turismo y el comercio. Aun así, en-

tiendo que se pueden hacer, intuitivamente, algunas consideraciones, y también hacerlo un poco a la luz de lo que en otros países de la Comunidad ha ocurrido en años anteriores, fundamentalmente de un estudio comparativo de lo que ocurrió en Francia y en Italia.

Yo creo que sería previo, señor Presidente, Señorías, hacer un análisis de qué representa el sector Servicios en nuestra Comunidad.

El sector servicios dentro de nuestra Comunidad es el sector con mayor peso específico, tanto en términos de Valor Añadido como en términos de empleo; representa el 53 % del Producto Interior Bruto de nuestra Región y absorbe el 40,7 % del total del empleo. A pesar de que estas cifras son bastante significativas, no se llega a alcanzar las cifras nacionales, que suponen, a nivel porcentual, el 59,6 % y el 47,7 del empleo, respectivamente; 59,6 % del Producto Interior Bruto, a nivel nacional, y 47,7 del empleo a nivel nacional. En consecuencia, se deduce, obviamente, como conocen Sus Señorías, que nuestra Comunidad no ha alcanzado el nivel de terciarización que tiene el resto de la economía española.

Teniendo en cuenta la evolución de este sector en los últimos años, incremento siempre de su participación en el P.I.B. y en el empleo, y considerando que el crecimiento medio registrado, en términos reales, ha sido superior al crecimiento del P.I.B., se establece una consecuencia: el crecimiento del P.I.B. genera rendimientos más que proporcionales del sector Servicios. Quiere decir con ello que hay una elasticidad positiva.

Este incremento más que proporcional del sector Servicios es debido tanto a su evolución en términos reales como, sobre todo, a procesos de evolución e incremento de los precios. En consecuencia, es el proceso de aumento de los precios, que son los que más

han crecido, el causante de esa creciente participación en el Producto Interior Bruto. Este hecho es el resultado de la actuación de dos factores: por un lado, que los incrementos de la renta requieren un incremento más que proporcional del sector Servicios, y, por otro, que la productividad del factor Trabajo es inferior a la de los demás sectores, el Agrícola y el Industrial.

En lo referente al crecimiento del empleo generado por este sector, en detrimento del empleo agrario, hay que ver como causas principales el propio crecimiento del sector, su demanda creciente y la baja productividad del factor Trabajo.

Otro punto a tener en cuenta es que el sector Servicios está constituido por un conjunto de actividades endógenas, estrechamente relacionadas con el nivel de producción y de renta interior de la Región. En esta Región este carácter se acentúa más que a nivel nacional. Hay que tener en cuenta que los subsectores endógenos no poseen en sí mismos efectos multiplicadores de la renta.

Si analizamos la estructura del sector Servicios en nuestra Región Castellano-Leonesa, nos daremos cuenta de que, excepto el subsector de Transporte y Comunicaciones, los que mayor peso tienen en la Región son los que corresponden a actividades con una reducida comercialización exterior —Administración Pública y Defensa, con un coeficiente de localización del 1,45; y, por el contrario, las más ligadas a la exportación, como el Turismo, tienen poca incidencia en el sector. A la vista de estas consideraciones, una actuación de desarrollo debe llevarse a cabo de una forma generalizada... que, de llevarse a cabo de forma generalizada, tendría un carácter inflacionista y poco generador de empleo; el desarrollo ha de basarse en subsectores exógenos, generadores de empleo y renta, para que luego sean las actividades endógenas las que prosigan con el crecimiento.

El subsector más importante dentro del sector Servicios es Comercio, que absorbe el 10,2 % del empleo y representa el 10,3 % del Producto Interior Bruto. Aunque a nivel nacional siguen siendo las cifras mayores, este sector, el sector Comercio, genera mayor valor añadido bruto que la agricultura y proporciona más empleo que la construcción.

El carácter endógeno de la actividad, junto con el tipo de asentamiento regional, son los factores que explican la evolución y desarrollo de este sector. El comercio en la Región presenta una estructura tradicional, basada en explotaciones familiares de escasa extensión, intensivas en trabajo aunque con poca mano de obra asalariada y baja cualificación y con escasa importancia del factor Capital.

Sobre este análisis o esta situación, que ya conocen Sus Señorías porque queda perfectamente reflejado en el documento de diagnóstico de la situación de Castilla y León, el Plan de Desarrollo Regional, y viendo la importancia relativa que el sector Servicios tiene en nuestra Comunidad, vamos a entrar, con el permiso del Presidente, a analizar, en la medida de lo posible, las repercusiones que suponemos pueda re-

presentar para cada uno de los sectores la entrada de España en el Mercado Común.

Siguiendo el orden nominal de la Consejería, vamos a analizar los efectos en el sector de Transportes.

La integración de España en el Mercado Común el día uno de Enero del ochenta y seis, previsiblemente, va a tener unas consecuencias inmediatas, de fácil evaluación, y otras que hablar de lo que va a ocurrir es un auténtico ejercicio de previsión de futuro y con evidente riesgo de equivocarse.

En las primeras, en lo que podemos llamar consecuencias inmediatas, evaluables, vamos a analizar tres. Primero, acceso a la profesión de transportista; segundo, reglamentación social, y tercero, adquisición de material.

Vamos a hablar del acceso a la profesión de transportista. Para acceder a la profesión de transportista por carretera en los países de la Comunidad Económica Europea se hace necesario cubrir una serie pre-determinada de requisitos, cuyo examen hemos considerado de interés por incidir de forma notable en la situación actual del transporte público español, una vez que se hace ineludible el cumplimiento de las disposiciones internas que se han de dictar en desarrollo de la normativa comunitaria reguladora de este tema.

La Directiva de la CEE número 74/561, del Consejo de Ministros del doce de Noviembre del año setenta y cuatro, relativa al Acceso a la Profesión de Transportista de Mercancías por Carretera en el sector de los transportes nacionales e internacionales, constituye la norma común más importante de las aplicables a los transportes nacionales de mercancías por carretera y exige el cumplimiento de las tres condiciones clásicas para el acceso a la profesión de transportista: honorabilidad, capacidad financiera y capacidad profesional. Las dos primeras, o sea, honorabilidad y capacidad financiera, a determinar por cada Estado miembro, y la última, la capacidad profesional, que deberá responder a unos conocimientos señalados como mínimos, pudiendo cada Estado miembro establecer exigencias mayores.

A pocos meses —dos meses— de la integración efectiva de nuestro país en la Comunidad, se están adoptando aún las medidas necesarias para asegurar la capacitación profesional obligatoria. Quedan fuera de la norma, esta norma de capacitación profesional, los que ejerzan la profesión por medio de vehículos hasta una carga útil menor de tres coma cinco toneladas, o cuyo peso total no exceda de seis toneladas; y en viajeros, los que ejerzan la profesión con vehículos de hasta nueve plazas, incluido el conductor. Hay otra serie de transportes que quedan fuera de esta normativa de capacitación profesional, como son: en viajeros, los transportes gratuitos, a excepción de los escolares, el alquiler de vehículos con conductor, en ciertas condiciones, los transportes realizados por una empresa gratuitamente para su personal con vehículo propio, o para suplir una suspensión temporal de los transportes públicos; en mercancías, quedan exentos

del tema los de por cuenta propia, los transportes funerarios, transportes por cartas, paquetes postales, de valores y de vehículos averiados, y los transportes realizados en el entorno de los puertos marítimos y fluviales.

La Directiva 74/562, de la CEE, del Consejo también del doce de Noviembre del setenta y cuatro, relativa al Acceso a la Profesión de Transportista de Viajeros por Carretera en el sector de transportes nacionales e internacionales, presenta un contenido muy semejante a lo relativo a mercancías y constituye la otra norma fundamental; o sea, la que veíamos, la 74/561, y ésta, la 562. Las condiciones de honorabilidad y capacidad económica, como ya hemos señalado, las fija cada Estado miembro y son de fácil cumplimiento; la capacidad técnica consiste en poseer competencias, comprobadas por la autoridad o la instancia designada para este fin por cada Estado miembro de la CEE, en las siguientes materias: elementos de Derecho civil y mercantil, social y fiscal, gestión comercial y financiera de la empresa, reglamentación de los transportes, acceso al mercado, normas de explotación técnica y seguridad en carretera.

Para las personas físicas o empresas que deseen realizar transportes internacionales, a las materias anteriores habría que añadir las Disposiciones derivadas de la legislación nacional, de las normas comunitarias, de los convenios y acuerdos internacionales, así como las prácticas y formalidades referentes al paso de las fronteras y las principales reglamentaciones de circulación de los Estados miembros de la Comunidad.

Es necesario todavía una campaña de información al sector, de forma que quede perfectamente claro y sin lugar a dudas que con la adhesión de España a la Comunidad Económica Europea toda persona que quiera incorporarse al ejercicio de la profesión de transportista deberá satisfacer unas condiciones de capacidad profesional; es decir, deberá seguir unos cursos y aprobar un examen, al objeto de demostrar su suficiencia en los conocimientos de base requeridos.

Esta cuestión se encuentra íntimamente relacionada con el paso de la legislación antigua a la nueva, es decir, con el Derecho transitorio, momento en el que habrá que actuar con cautela, a fin de producir la convalidación generosa de las situaciones y derechos legítimamente adquiridos, para situarnos en pie de igualdad con los restantes países comunitarios, que fueron bastante flexibles a la hora de incorporar a sus respectivos Derechos internos esta normativa de Transportes.

Hay que señalar que en el futuro lo que es actualmente borrador del Proyecto de Ley de Ordenación de Transportes, pendiente de aprobarse aún por el Consejo de Ministros, se incorpora todo lo dispuesto en la legislación comunitaria al respecto.

Legislación social. Los objetivos de los Reglamentos sociales son: armonizar los factores que inciden en la libre competencia, mejorar las condiciones de trabajo del sector, favoreciendo el progreso social, y mejorar la seguridad en la carretera.

El Reglamento 543/69 de la Comunidad fija los tiempos máximos de conducción y los tiempos mínimos de descanso, y por el Reglamento 1.463/70 se estableció la instalación y uso obligatorio del tacógrafo en los vehículos dedicados al transporte y contemplados por la legislación social. En principio, no supone ningún efecto apreciable sobre el transporte español, ya que en España está en vigor el Real Decreto 1.270/84, con un contenido muy similar a la normativa de la Comunidad Económica Europea sobre jornada de conducción, lo que hará que la aplicación de esta Directiva de la CEE, a partir del año ochenta y seis, pase prácticamente desapercibida.

Lo mismo cabe decir sobre los tacógrafos, que están introducidos en nuestra normativa a través del Real Decreto 2.911/81, del treinta de Octubre, si bien con un calendario de implantación progresiva, que España hizo que, en su momento, se pidiera un período de transición de cuatro años para este tema. No obstante, a pesar de que se pidió un período de transición de cuatro años, no se agotará dicho período ya que en mil novecientos ochenta y siete, de acuerdo con dicho Decreto, todos los vehículos españoles obligados estarán provistos ya del uso de los tacógrafos.

Otra circunstancia evaluable es el tema, como decía a Sus Señorías, de la adquisición de material. Hemos visto el acceso a la profesión de transportista, la reglamentación social, que prácticamente está ya asumida por la normativa española desde el año ochenta y uno, y el tema de la adquisición de material.

A partir del primero de Enero, con la entrada de España en el Mercado Común, irá desapareciendo paulatinamente la contingentación a que está sometida la importación de vehículos, y acabará desapareciendo el arancel de aduanas. Por ejemplo, hoy la importación de autobuses... para la importación de autobuses el arancel de importación va a pasar, para el uno de Enero del ochenta y seis, al 21,7 %, y en la actualidad es el 28 %. Hay una sensible rebaja al respecto. Y en el plazo de siete años, que es el período de adhesión, desaparecerá totalmente este arancel de importación. Obviamente, esto va a producir una reducción en los precios de los vehículos, pero, evidentemente, no tan drásticamente —dado el período de siete años que existe— como para que pudiera suponer, en estos momentos, un detrimento en la capacidad de compra o en las expectativas de compra de los transportistas españoles en favor de las empresas nacionales en este momento.

Después de analizar estas consecuencias, que son fácilmente evaluables, bien por ser de carácter económico, como el tema de la adquisición de vehículos, o bien por ser de carácter reglamentario, como el tema del acceso a la profesión de transportista y de la aplicación de la reglamentación, diríamos, social de la Comunidad Económica Europea, vamos a hacer una prospección de lo que pueden ser las consecuencias no evaluables de esta incorporación.

Primero, vamos a ver el subsector de mercancías. Predecir con exactitud las consecuencias que para

nuestros transportes de mercancías se van a derivar de la entrada de España en el Mercado Común es, evidentemente, aventurado y quizá yo me atrevería a decir que prematuro. Hay que recordar que el transporte de mercancías es una actividad derivada, que depende directamente y fundamentalmente de otras actividades, tales como la industrial, la agrícola, la comercial; es decir, que la expansión que se va a producir en estos sectores —agrícola, comercial, industrial, etcétera— se va a traducir, en sentido positivo o negativo, en una expansión o recesión correlativas en la actividad de transportes de mercancías. Eso yo creo que es absolutamente obvio.

Y el volumen de la actividad económica del área comunitaria depende, en gran medida, del grado de integración de las economías nacionales. Es evidente que del éxito o fracaso de los actuales movimientos de fortalecimiento de la integración comunitaria se deducirá o no un incremento de la actividad económica en general y, consiguientemente, de la actividad de transportes de mercancías.

Por otra parte, el propio hecho de la integración de España y Portugal tendrá como efecto un mayor grado de integración de nuestra economía en el área comunitaria, con un aumento de los intercambios internacionales con los países comunitarios y, por lo tanto, del volumen de los transportes internacionales entre nuestro país y los demás países miembros de la Comunidad.

En una óptica del transporte, exclusivamente, y en general la integración en la Comunidad económica Europea ha de suponer un aumento de las dimensiones del transporte; tanto en volumen como en distancia deberá, en principio, ser beneficiosa para nuestro sector de transportes.

En el mercado nacional, lo que es exclusivamente el mercado nacional, la incidencia de la integración no será necesariamente muy importante. La legislación de la Comunidad en materia de transportes afecta, sustancialmente, a los transportes internacionales intracomunitarios, y sólo unas cuantas medidas afectan o son aplicables a los transportes nacionales.

Dentro de este subsector de mercancías, vamos a ver el transporte internacional entre Estados miembros, que yo creo que es el que más nos puede hacer ver el problema.

La mayor expansión en el campo del transporte internacional de mercancías por carretera no implica, necesariamente, una mayor actividad de las empresas españolas, que dependerá, entre otros factores, de su organización y capacitación profesional. Aquí hemos de hacer una referencia obligada a nuestra Comunidad Autónoma, en la que la participación de transportistas de la Región en el transporte internacional es muy inferior a la importancia del tráfico de mercancías de nuestra Comunidad con otros países.

Dentro de la política comunitaria de liberalización del transporte por carretera, la pieza fundamental es la llamada Primera Directiva, de mil novecientos sesenta y dos, sucesivamente ampliada a lo largo de estos años,

y que en este momento liberaliza a dieciocho categorías de transporte de mercancías de todo régimen de contingencia y autorización en el tráfico internacional. La mayoría de estos transportes tienen escasa significación y han sido ya liberalizados en los distintos acuerdos bilaterales de España con los países actualmente miembros de la Comunidad Económica Europea.

El caso que podía tener mayor repercusión, por su novedad, aparte de esos dieciocho que ya decimos que no tiene excesiva importancia, y con respecto a lo que es la situación actual, es la liberalización del transporte internacional por cuenta propia. No es previsible, sin embargo, que esta liberalización tenga una incidencia grave sobre el transporte público, ya que las condiciones que se le impondrán, en lo que se refiere a la necesaria propiedad de la mercancía, vehículo y personal de conducción por parte de la empresa que realiza el transporte, son lo suficientemente disuasorias como para que dicho transporte resulte atractivo desde el punto de vista de la rentabilidad. Estamos hablando del transporte internacional por cuenta propia.

No existe ninguna norma comunitaria que libere el acceso al mercado del transporte en el ámbito interno de los distintos Estados miembros.

Hasta Diciembre último, el progreso en el camino de la liberalización de los transportes internacionales, intracomunitarios, de mercancías por carretera ha sido lentísimo. Desde hacía varios años, las Instituciones comunitarias estaban empeñadas en una disputa infructuosa, que se producía, incluso, en el Consejo de Ministros de la CEE, que, como saben ustedes, es la Institución que tiene la potestad legislativa de máximo rango, y en el que se han observado dos corrientes opuestas: una la que encabezaba el Reino Unido, que propugnaba la liberalización rápida de estos transportes, mientras que la corriente, digamos, más restrictiva, en la que militaba, fundamentalmente, Alemania Federal, Francia e Italia, eran y son reacios, «de facto», a la liberalización, exigiendo para aceptarla que, al menos, se armonicen, previa y paralelamente, las condiciones de competencia.

La controversia que se produjo entre estas dos corrientes llegó hasta el punto de que el Parlamento Europeo presentó ante el Tribunal de Justicia de la Comunidad un recurso, el 13/83, contra el Consejo de Ministros, del Parlamento contra el Consejo de Ministros, al que se adhirió la Comisión, denunciando el incumplimiento, por parte del Consejo de Ministros, de la obligación de establecer una política Común de Transportes, obligación que venía impuesta y que viene impuesta por el Tratado de Roma, de la Carta Fundacional. Y el recurso de este Tribunal de Luxemburgo fue resuelto con una sentencia que supone una grave censura para el Consejo de Ministros. A raíz de esta sentencia, en Diciembre del ochenta y cuatro se ha iniciado, lentamente, un nuevo ritmo en el proceso de elaboración de una política común de transportes, en el que trabajosamente, va prevaleciendo la tesis liberalizadora que podíamos decir que encabeza el Reino Unido.

En las sesiones celebradas por el Consejo de Ministros en dicho mes de Diciembre del ochenta y cuatro, después de la Sentencia del Tribunal de Luxemburgo, se aprobaron una serie de posiciones de gran trascendencia: el Reglamento número 3.621/84, por el que se modificó la reglamentación relativa al contingente comunitario de autorizaciones del transporte internacional de mercancías por carretera entre Estados miembros; la Directiva 85/3 de la Comunidad, del Consejo, sobre pesos, dimensiones y algunas otras características técnicas de ciertos vehículos por carretera; y la Directiva 84/647, del Consejo, sobre utilización de vehículos arrendados en el transporte de mercancías por carretera.

Cualquier transporte internacional por carretera tiene que pasar por Francia, país que es conocido que no ha sido excesivamente generoso con nuestro país a la hora de la concesión de las autorizaciones de transporte dentro de los convenios bilaterales hasta la fecha imperantes. Hasta la fecha, con excepción de un pequeño número de transportes, la ejecución de un transporte internacional requiere la previa obtención de una autorización de transporte, autorización que expide el Ministerio español de Transportes, por acuerdo entre los países autorizantes, bilateralmente. El número de estas autorizaciones se fija mediante convenios o acuerdos bilaterales concertados entre España y los países de que se trate. Ello aparte del contingente multilateral establecido en el marco de la Conferencia Europea del Ministro de Transportes, cuya importancia no es excesiva.

Como decía anteriormente, Francia no ha sido y no es muy generosa en la concesión de esta clase de autorizaciones; en la actualidad, el contingente de autorizaciones francesas es ligeramente inferior a ochenta mil, esperándose que en este mismo año se alcance esa cifra de los ochenta mil, en números redondos.

Hay que señalar que se necesita una autorización para cada vez que se pasa por Francia, tanto si el transporte va dirigido a Francia como si va dirigido a cualquier otro país que necesariamente necesita a Francia como país de tránsito, por lo que no pueden nuestros transportistas de mercancías por carretera realizar más que ochenta mil viajes con destino a Francia o a cualquier otro país, siempre que haya que pasar por Francia; obviamente, en estos momentos, todos los países miembros de la CEE.

Evidentemente, la integración de España en la Comunidad debería poner remedio a esta situación de vasallaje con respecto a nuestro país vecino del norte.

Aparte de los convenios entre países, los transportistas dispondrán de un cupo de autorizaciones multilaterales comunitarias, que, según cálculos estimados, alcanzarán una cifra de treinta y seis mil quinientos con destino a Francia o en tránsito por dicho país. Es decir, que las autorizaciones de transporte internacional de mercancías por carretera va a suponer un incremento de aproximadamente, a partir del uno de Enero, del cuarenta y cinco por ciento de la capacidad

legal de acceso al mercado internacional de larga distancia del que actualmente disponen nuestros transportistas.

Otro aspecto no evaluable de una forma directa es la política tarifaria. Después del fracaso de la planificación obligatoria en horquilla, aplicable a los transportes de mercancías por carretera de los Estados miembros, se llegó a la aprobación, a finales de mil novecientos ochenta y tres, del actual Reglamento sobre formación de los precios de transportes de mercancías por carretera por cuenta ajena entre los Estados miembros. De acuerdo con este Reglamento, los precios de estos transportes se rigen por un sistema de tarifas de referencia, en horquilla, como norma básica, si bien se ofrece a los Estados interesados la posibilidad de decidir de común acuerdo la aplicación por sistema de tarifas en horquilla obligatorias entre ellos.

La normativa comunitaria en materia de tarifas se aplica sólo a los transportes internacionales de mercancías. Por tanto, los Estados miembros son absolutamente libres para decidir el sistema tarifario de sus transportes nacionales.

En el plano de las tarifas nacionales, nuestro actual marco tarifario para el transporte de mercancías por carretera, publicado en Enero de este año ochenta y cinco, no se verá, lógicamente, afectado por las normas comunitarias.

Entrando en el sector de viajeros, el sector de transportes de viajeros, la Comunidad Europea liberaliza totalmente los servicios discrecionales, mantiene un régimen de autorización sin límites cuantitativos en los servicios en lanzadera y un régimen de autorización para los servicios regulares. Todo ello referido, por supuesto, a las relaciones internacionales.

Este marco de funcionamiento ha sido en el que ha venido operando el transporte español en los últimos años; por lo tanto, no debe sufrir ningún impacto negativo, sino, en todo caso, una cierta ventaja por la flexibilización y simplificación de algunos trámites administrativos. No cambia, en ese aspecto, nada de lo que viene ocurriendo en estos momentos en España en los transportes de viajeros.

En cuanto a la política fiscal, y sin entrar en un análisis del I.V.A. (Impuesto sobre el Valor Añadido), por tratarse de una figura impositiva de carácter general, no específicamente del transporte, habría que decir que, aparte del efecto alcista que, previsiblemente, sobre el precio final del servicio va a tener la aplicación del I.V.A., debe tener, en principio, un efecto perjudicial para las empresas de transportes por carretera, e incluso podría suponer, en cierto modo, un estímulo a la inversión para la adquisición de nuevos vehículos.

La única actuación de la Comunidad Económica Europea en materia fiscal específica del sector de Transportes, en la línea de armonización de las condiciones de competencia en transportes terrestres, es el intento de establecer los principios comunes para la implantación de lo que se denomina «la tasa por uso de infraestructura». En este campo el avance ha sido relativamente cero, y se limita a una propuesta de

Directiva en el año mil novecientos setenta y ocho, que encuentra graves y de momento insalvables obstáculos para aplicarla. En nuestra Legislación, la Legislación española, el borrador del Proyecto de Ley de Ordenación de Transportes, en estos momentos pendiente como decía anteriormente a Sus Señorías, de aprobar por el Consejo de Ministros para su tramitación parlamentaria, pero, en principio, consensuado entre las Comunidades Autónomas con la Administración Central y entre los sectores económicos, fundamentalmente los sectores de transportes, este borrador de Proyecto de Ley contempla la creación de esta tasa de infraestructura en unos términos homologables con los planteamientos comunitarios, si bien, de hecho, su implantación no se producirá, previsiblemente, hasta el momento en que la situación del mercado de transporte permita la incorporación sin traumas de esta nueva figura impositiva, lo que nos lleva a unos horizontes más bien lejanos, sin que sea de esperar que la CEE vaya a imponer unos ritmos más rápidos a los actuales.

Un aspecto que quizá es el que más preocupa y que yo recuerdo que en la sesión de Economía de presentación de Presupuestos de la Consejería el otro día se planteó aquí, es la repercusión del establecimiento de empresas de transportes extrajeras. Un lugar común, un argumento muy utilizado últimamente, se refiere a la inminente agudización de la competencia en el sector como consecuencia de un masivo establecimiento de empresas extranjeras en España. La falta de exactitud de este planteamiento es evidente. Por una parte, las empresas europeas que han querido establecerse en España lo han hecho sin trabas especiales, y van a seguir haciéndolo tras nuestra adhesión, en unas condiciones que serán, esencialmente, las mismas que había antes de la adhesión. Por otra parte, no hay que olvidar que una empresa que se establezca en España pasa a ser española y, por tanto, a estar sometida a la reglamentación nacional sobre transportes. Es decir, estas empresas deberán cumplir las normas de acceso a la profesión y, lo que es más importante, de acceso al mercado. Es previsible, por no decir seguro, que el sector seguirá contingentado como está hasta la fecha, y, por tanto, estará sometido a las mismas condiciones que las empresas españolas actuales o las futuras que se puedan crear.

Todo esto hace pensar que la por algunos temida entrada masiva de las empresas de transportes de la CEE va a tener unos límites muy reducidos y, en todo caso, sin ninguna situación de privilegio frente a las empresas españolas. Yo creo que esto lo habría que recalcar: no se va a producir esa entrada masiva de empresa extranjera, mas que la que se podía haber producido o la que se puede producir hasta el momento, porque las condiciones del mercado nacional van a seguir estando contingentadas, con lo cual no hay ningún riesgo de que, por el mero hecho de la adhesión, ninguna empresa viera mayores facilidades para implantarse en España o en nuestra Comunidad Autónoma.

¿Qué va a ocurrir con el ferrocarril? El tratamiento del ferrocarril ha estado inspirado en la preocupación por los crecientes déficits de las compañías nacionales de todos los países miembros, sin que las disposiciones, referidas en su mayoría a aspectos contables y de cooperación, hayan influido decisivamente en el mercado.

En el reparto modal del incremento del transporte de mercancías internacional que se derivará de la integración de España en la Comunidad, es muy probable que el ferrocarril se lleve la peor parte. Dentro del marco de la política ferroviaria de la Comunidad, se procura otorgar a las empresas ferroviarias nacionales un amplio margen de autonomía de gestión, que deberá colocarlas en mejores condiciones para la competencia con los demás modos de transporte y fomentar la cooperación entre las distintas redes, eliminando, por otra parte, los obstáculos de todo orden que actualmente se oponen a un cierto grado de integración de las redes ferroviarias nacionales.

Por otra parte, la auspiciada mayor cooperación de las distintas Administraciones ferroviarias nacionales debería tener como efecto el incremento, fomentado por los Estados, del transporte combinado ferrocarril-carretera, que tiene su mejor campo en las grandes distancias. Sin embargo, la diferencia de ancho de vía de la red española con respecto a las demás europeas supondrá un obstáculo para el incremento de la participación del ferrocarril en el tráfico internacional intracomunitario. Y la agresividad, en cuanto a la competencia se refiere, del subsector de transportes por carretera, facilitada por un cierto grado de liberalización de la actividad de este modo de transporte, constituirá, además, otro obstáculo difícilmente superable por el ferrocarril.

El único campo en el que parece que podría incrementarse la actividad ferroviaria es en el transporte combinado ferrocarril-carretera; el recurso a esta modalidad de transporte para el tráfico de larga distancia es ventajoso, tanto para el ferrocarril como para la carretera, siempre que por ambas partes se proceda con un mínimo de racionalidad. El transporte combinado viene protegido por la Directiva de la CEE 75/130, instauradora de las reglas liberalizadoras y que define como transporte combinado el transporte por carretera de mercancías entre Estados miembros por los que el tractor, camión, remolque, semirremolque o supraestructuras móviles son transportadas por ferrocarril, y desde la estación apropiada más próxima al punto de carga de la mercancía hasta la estación apropiada más próxima al punto de descarga. El trayecto liberalizado por la Norma es, naturalmente, el trayecto de carretera desde el punto de origen hasta la estación de carga y desde la estación de descarga hasta el punto de destino de la mercancía. Eso es lo que regula la Directiva 75/130 de la Comunidad.

En definitiva, y para no cansar a Sus Señorías, habrá que concluir que la integración de España en la Comunidad debe producirse sin traumas para el sector transportes, obligando, sin embargo, a establecer unas

normas de acceso a la profesión de transportistas, prevista ya en el futuro Proyecto de Ordenación del Transporte; una mayor competencia de los vehículos de fabricación extranjera, con un período transitorio de siete años; una mayor participación en los tráficos internacionales debido al aumento de los cupos en dichos viajes; aparición de nuevos impuestos, como el I.V.A., de carácter general, y la Tasa por Uso de Infraestructura, y el incremento de transporte intermodal combinado de ferrocarril y carretera.

Si pasamos a analizar y a hacer un análisis, evidentemente yo creo que prematuro y a veces intuitivo, de lo que va a suponer para el sector Turismo, habría que reflexionar que el turismo es una de las actividades más importantes dentro de la Comunidad Económica Europea y que ha experimentado en los últimos veinte años un crecimiento más rápido, y cuya importancia va en aumento.

La Comunidad Económica Europea absorbe un 33 % de la demanda mundial, cifra que se incrementará hasta el 43 % con la entrada de España y Portugal. De esta cifra, el 65 % corresponde a ciudadanos comunitarios. España absorbe un 28 % del total del turismo comunitario, alcanzando una cifra de más del 75 % del turismo total; el 75 % del turismo total español es, en estos momentos, comunitario.

Aparte del empleo directo e indirecto que genera, cinco millones de puestos de trabajo y seis millones y medio en la Comunidad ampliada con España y Portugal, produce en el seno de la Comunidad un efecto estabilizador sobre la balanza de pagos de los países del norte, industrializados, y los del sur de la Comunidad, menos desarrollados. Representa, por tanto, un factor de desarrollo de los países más pobres de la Comunidad, fundamentalmente España, Portugal e Italia.

En términos de Producto Interior Bruto, el turismo genera el 1,5 % del total en la CEE, mientras que en España la cifra aumenta considerablemente y es tres veces mayor, llega al 5 % del P.I.B.

A pesar del fuerte peso económico del turismo en la Comunidad Económica Europea, existen muy pocas normas que lo regulen específicamente, aunque ahora existe una cierta inquietud en trazar líneas orientadoras. Dado el gran número de actividades que influyen directa o indirectamente en el sector, para intentar hacer un estudio de los efectos o cambios que pueda producir la entrada en la CEE, tenemos que realizar un estudio de las distintas políticas seguidas en la Comunidad en otros campos.

Primero: la libre circulación de las personas. Sus efectos se consideran positivos para el turismo. Por ello, la Comunidad ha adoptado ciertas medidas tendientes a fomentarlo: simplificación de los controles aduaneros y policiales, medida que tiene especial importancia para España porque la mayoría de nuestro turismo utiliza como medio el transporte en automóvil; elevación de las franquicias de viajeros, con repercusiones importantes para España, puesto que los precios son más bajos que los del resto de la Comunidad.

Segundo: protección de los turistas. Uno de los aspectos más importantes es la Seguridad Social de los turistas, que son considerados como emigrantes y pueden disfrutar de las mismas prestaciones a que tienen derecho en su país de origen. Para España es un punto importante para incrementar su oferta turística, aunque ya existían una serie de acuerdos bilaterales con casi todos los países, excepto con un país de cierta importancia turística para España, excepto con Francia; armonizar las condiciones de asistencia a las víctimas de accidentes y velar para que la protección sea equivalente en los distintos países intracomunitarios (hace referencia, evidentemente, al Seguro de Responsabilidad Civil). La protección de los intereses de los turistas se centra, principalmente, en el respeto a los contratos realizados con las agencias de viajes, aumento de precios seguidos a la reserva, modificación de los servicios, condiciones de alojamientos poco satisfactorias, seguridad en los hoteles, etcétera. Todas estas cosas se vienen realizando en España, pero dará lugar a una mayor solidaridad y efectividad en los resultados. La libre circulación de mercancías de España deberá adoptar el Arancel Exterior Común, el T.E.C., que sustituirá al actual, con la correspondiente variación de precios de los bienes importados. Cuestiones fiscales, efectos derivados de la armonización fiscal, fundamentalmente a través del I.V.A.

En la Comunidad no existe un tipo fijo a aplicar en materia de turismo. Por otra parte, el tipo aplicable a España va a ser el más bajo de la Comunidad: hostelería, restaurantes y campamentos que no tengan carácter suntuoso, a tipo no inferior al 6 %, y hoteles y restaurantes de lujo, cinco tenedores, al tipo del 12 %.

Evidentemente, yo creo que en este sector la implantación del I.V.A. no va a tener efectos negativos, puesto que el actual Impuesto General de Tráfico de Empresas representa el 5 % y además el I.V.A. va a absorber algún tipo de impuesto más. Por otra parte, presenta una ventaja: las empresas deberán mejorar su gestión para aplicar este impuesto correctamente.

Efectos derivados del contexto de trabajo de las profesiones turísticas. La Comunidad ha establecido, como principio básico, el derecho de establecimiento y libre prestación de servicios turísticos. Se han aprobado medidas destinadas a favorecerlo para las actividades no asalariadas y su ejercicio, así como en la constitución y gestión de empresas.

Al margen de que algunos Estados miembros establezcan condiciones especiales de acceso a la profesión, puede representar una fuerte competencia para los profesionales y las empresas del sector en España. La movilidad depende de la cualificación obtenida; en este sentido, los profesionales españoles podrán acceder a cursos que organiza el Centro para el Desarrollo de la Formación Profesional.

El Fondo Social Europeo, la principal forma de ayuda del fondo se ocupa de la formación profesional de los empleados. Hasta ahora, la mayor parte de la ayuda del Fondo se ha concedido para la formación, precisamente, del sector hotelero.

Un subsector que puede beneficiarse notablemente es agroturismo, o turismo rural, en la formación de agricultores o personas que hayan dejado la agricultura o que la utilicen de forma alternativa. Las acciones futuras dan prioridad a programas experimentales y combinan formación y empleo.

También caben ayudas a personas que se dediquen a la restauración y conservación de monumentos.

Otro tipo de política comunitaria que puede afectar directamente —estaba haciendo un análisis intuitivo de todos los sectores que pueden influir en el sector turístico— es la política... los efectos de la política energética comunitaria. Por un lado, interesa en un doble plano: primero, el precio de los carburantes y su adaptación a los comunitarios —contenido de plomo en gasolina, etcétera—, que es beneficioso para los turistas, que pueden seguir utilizando el mismo carburante, y perjudicial para el transporte, en cierto modo, porque verán incrementados sus costes; y en los costes hoteleros de calefacción, etcétera, dado que la Comunidad Económica Europea trata de promover el ahorro en consumo de petróleo y apoya entre un 25 y un 40 % del precio de coste de los proyectos de energías alternativas, medidas que, evidentemente, pueden adoptar las empresas hoteleras españolas.

La política de transportes, como veíamos anteriormente, va a tener una importancia relativa, toda vez que España ya prácticamente tiene adoptada la mayoría de las disposiciones en materia de transportes de viajeros, con la firma del acuerdo ASOR en el año mil novecientos ochenta y dos. Lo mismo que los acuerdos bilaterales que existen en transporte de ferrocarril, con reducciones del billete de grupo, etcétera.

En el aspecto de infraestructura de transportes, la Comunidad, como Sus Señorías conocen, dispone de varios instrumentos que lo financian en parte, como el FEDER y el Banco Europeo de Inversiones, a las que España podrá acceder con la consiguiente mejora en su estructura de transportes y afluencia de turistas; una mejora evidente de la infraestructura de transportes va a beneficiar, indirectamente, al sector turístico.

Y en lo que respecta a la política regional comunitaria, que es uno de los programas estrella actuales de la Comunidad Económica Europea, la cualidad de —y así figura en sus programas— que el desarrollo del turismo... ven en el desarrollo del turismo una forma de disminuir las diferencias regionales existentes en la Comunidad Económica. Puede que obtuviera este desarrollo con dos tipos de acciones, como conocen Sus Señorías, que son el FEDER y el FEOGA. El FEDER, que financia acciones encaminadas al desarrollo de actividades turísticas en las regiones y zonas más desfavorecidas, y el FEOGA, en la Sección de Orientación, puede contribuir al desarrollo de actividades turísticas complementarias a las agrícolas. Se trata, en definitiva, de proyectos de agro-turismo o turismo rural, basados en el entorno natural y cultural del campo y en los productos agri-alimentarios típicos de las distintas regiones.

Este tipo de turismo permitirá, previsiblemente,

un mejor empleo de la mano de obra rural, ayudando, además, al desarrollo en ciertas zonas.

Evidentemente, a pesar de que es un programa estrella de la Comunidad Económica Europea, este tipo de programa no está siendo muy utilizado por los actuales países miembros y, como Sus Señorías conocen, el Estado español, y a través de la petición que realizó la Comunidad, tiene diversas peticiones en este sentido para nuestra Comunidad Autónoma.

Existe también una política comunitaria en materia de conservación del patrimonio, que indirectamente, obviamente, va a favorecer a nuestro país y, previsiblemente, en mayores medidas a nuestra Comunidad Autónoma. La Comunidad, en esa política comunitaria en materia de conservación del patrimonio histórico-artístico, trata de proteger el entorno turístico, bien sea entorno natural o histórico. En lo concerniente al entorno natural, existe una amplia normativa, que afecta a la polución y degradación del entorno, normativa que será beneficiosa para España: al ajustarse a esta legislación, se impedirá una serie de abusos contra el medio ambiente y con las ventajas que en materia de turismo pueda suponer. Esta amplia normativa se concreta en tratar de reducir la contaminación del agua, bien sea del mar o aguas dulces, reducir la contaminación del aire, protección de la fauna y flora, etcétera.

Existe también, dentro de esta política Comunitaria de protección del patrimonio cultural, que es uno de los atractivos, evidentemente, más importante para el turista y, evidentemente, de mayor importancia en nuestra Comunidad Autónoma, el Banco Europeo de Inversiones se está encargando del mantenimiento de determinados centros especializados en la conservación de este patrimonio. Este Banco intervendrá en favor de proyectos de conservación siempre que sean una verdadera inversión y que estas inversiones favorezcan al crecimiento de la producción económica general, como podría ser el aumento del turismo. Otros organismos, el FEDER, el Fondo Social Europeo, podrían intervenir en esta conservación. Además, la Comunidad está potenciando el intercambio de jóvenes trabajadores que participen en la conservación y restauración. Iniciativas éstas que tratan de conservar un patrimonio histórico cultural, muy importante en el caso de España pero poco explotado a nivel europeo. Es una forma de reorientar la oferta turística española, por lo menos de aumentarla, y mucho más en el caso de Castilla y León, que sería nuestra oferta principal.

Teniendo en cuenta el impacto de estas políticas comunitarias sobre el turismo español, y que España es el ámbito territorial más especializado en turismo en la Comunidad, las políticas turísticas han de ejercitarse con cierta proyección integradora en la Comunidad Económica Europea.

Evidentemente, a la hora de hacer una valoración global sobre los efectos previsibles para el turismo en nuestra Comunidad Autónoma, hay que decir que, si bien no van a ser aspectos a corto plazo o de forma inmediata positivos, tenemos que precisar que no va a

producir un efecto inmediato positivo, tampoco va a ser negativo, y sí a medio plazo, todas las referencias que he venido haciendo sobre libertad de circulación de personas y mercancías, con la consiguiente normativa comunitaria de protección a los turistas, la normativa fiscal específica para turismo —que es beneficiosa y que hoy es el más bajo de Europa—, y los proyectos del Fondo Social Europeo, del FEDER y del FEOGA, tienen que influir, a medio plazo, de forma positiva en el turismo en nuestra Comunidad, si bien es cierto que al uno de Enero del ochenta y seis no va a verse modificado de una forma sensible, por lo menos para nuestra Comunidad, esta integración.

Y siguiendo en ese mismo orden de exposición, vamos a hacer una pequeña introducción a lo que puede ocurrir con el comercio en nuestra Comunidad Autónoma.

La Comunidad Europea es un proyecto político de unificación de los Estados Democráticos de Europa, basada en el pragmatismo de una estrategia de integración económica progresiva. El objeto es crear un mercado común para hacer posible la aparición de la Comunidad Europea; en consecuencia, la creación de un Mercado Común, aunque por su entidad constituye un objetivo en sí mismo y se constituye, evidentemente, como un instrumento al servicio de otras finalidades más amplias.

El Mercado Común, en definitiva, se concibe a imagen y semejanza de un mercado nacional, es decir, de un espacio económico que funciona con idénticas normas, con libertad de establecimiento, ejercicio y circulación de empresas y trabajadores, sin que se pueda discriminar en función de la nación o región de procedencia.

En definitiva, el Mercado Común se concibe como un gran mercado interior que abarca el ámbito territorial de los países adheridos a la Comunidad Económica Europea, y es el eje sobre el que gravita la integración económica. Las condiciones necesarias para la existencia de este gran mercado interior, en definitiva el Mercado Común, son las siguientes: a) que no existan obstáculos para los intercambios; b) que no se discriminen los productos por su origen nacional; que se garantice el libre juego de la competencia, sin distorsiones ni falseamientos. En este sentido, se prohíben las ayudas estatales no autorizadas o discriminatorias, se prohíben los monopolios y se controlan los acuerdos entre empresas.

En todos los países integrantes se deben aplicar sistemas fiscales homogéneos, de forma que no existan ayudas encubiertas a la exportación. Los capitales, las empresas y los hombres podrán circular y establecerse libremente dentro de la Comunidad. No se podrán invocar ni deberán generarse disposiciones y normas técnicas, por los Estados integrantes, susceptibles de restringir o malograr la libre circulación de mercancías que ha pretendido instaurarse con la unión aduanera.

La adhesión de España a la Comunidad Europea implica la incorporación a un proceso dinámico y la integración plena del espacio económico español en el

comunitario, con todas sus consecuencias derivadas: adaptarse y asumir el conjunto de normas desarrolladas por las Comunidades Europeas; integrarse en el proceso dinámico de unificación de sectores económicos en los que todavía prevalecen o subsisten las identidades nacionales. A pesar de que la economía española está actualmente fuertemente imbricada con la comunitaria —dependencia tecnológica, exportaciones, penetración de empresas europeas, adaptación de normas técnicas, etcétera, etcétera—, es indudable que la integración supondrá un gran salto, ya que las relaciones se establecerán en adelante desde la nueva perspectiva de estar incluido el espacio económico español en el de la CEE. Esto implica un cambio sustancial en la dimensión del mercado a penetrar y un cambio también sustancial en el comportamiento que deberán observar nuestras empresas y en la competencia que deberán soportar; de aquí el establecimiento de unos períodos de transición que permitan el reajuste de nuestra economía y la implantación de medidas correctoras de carácter sectorial y regional que amortigüen los efectos negativos o desequilibradores que supondrá la interpretación con las economías de las Comunidades y que se ha venido denominando «impacto de la adhesión».

Llegados a este punto, parece necesario observar la situación del Estado español de las Autonomías por lo que afecta al nivel de competencias asumidas por los distintos entes regionales, de qué forma estos pueden incidir en este sector y en qué forma cada una de las Administraciones tendrá que afectar o incidir sobre los diversos aspectos del comercio.

Brevemente, en materia de comercio interior, las Comunidades Autónomas se delimitan de acuerdo con lo que establecen sus respectivos Estatutos de Autonomía en la Constitución y en las reservas competenciales que tiene el Estado. En relación con las atribuciones competenciales establecidas por los Estatutos de Autonomía, es importante resaltar que el grado de las mismas atribuido a cada Comunidad no es homogéneo. Las hay con competencias exclusivas, otras con competencias de desarrollo legislativo y ejecutivo, caso de Aragón, y, por último, un tercer grupo, en el que se integra nuestra Comunidad Autónoma, en el que tan sólo se le otorgan competencias de ejecución. Textualmente, nuestro Estatuto de Autonomía dice: «Corresponde a la Comunidad de Castilla y León, en los términos que establezcan las leyes y las normas reglamentarias que en su desarrollo dicte el Estado, las funciones ejecutivas en las siguientes materias —dice—: comercio interior y defensa del consumidor». Y lo dice claramente en el artículo 28 de nuestro Estatuto de Autonomía.

De la observación de las competencias de las distintas Comunidades Autónomas, brevemente tenemos que decir que, aparte de la política general de precios y legislación sobre defensa de competencia, que se establece con carácter exclusivo el Estado, tienen competencias básicas en materia de comercio interior, con carácter exclusivo, o sea, con facultad legis-

lativa, normativa y ejecutiva, seis Comunidades: Andalucía, Cataluña, Valencia, Galicia, Navarra y País Vasco; de desarrollo legislativo, como decía anteriormente, Aragón, y de carácter ejecutivo el resto de las Comunidades, entre las que se incluye nuestra Comunidad Autónoma.

Dentro de las competencias, podíamos decir, complementarias del comercio interior, hay: para el establecimiento de ordenación de Centros de Coordinación de mercancías, de conformidad con la legislación mercantil, que es básica y por tanto de competencia exclusiva del Estado, tienen competencia exclusiva Andalucía, Aragón, Cantabria, Cataluña y País Vasco; desarrollo legislativo y ejecutivo, Baleares, y de carácter ejecutivo Canarias.

En materia de ferias y mercados interiores, competencias exclusivas, todas las Comunidades Autónomas. En materia de Ferias internacionales que se celebren en territorio de la Comunidad Autónoma, tienen competencia ejecutiva Andalucía, Canarias, Cataluña, Valencia y Navarra y País Vasco; y consta expresamente que al cabo de los cinco años establecidos, el período de cinco años que establece el artículo 148 de la Constitución, tendrán competencias Baleares, Castilla-La Mancha y Castilla y León.

En materia de Cámaras de Comercio e Industria erradicadas en el respectivo territorio, tienen competencia exclusiva Andalucía, Cataluña, Navarra y País Vasco; desarrollo legislativo, Canarias y Valencia, y de ejecución, Madrid, y nuestra Comunidad, como el resto de las Comunidades Autónomas, tendrá competencias al finalizar el período de los cinco años que prevé la Constitución.

Y competencias reservadas expresamente al Estado, aparecen en el artículo 149.1 de la Constitución la legislación mercantil, el sistema monetario y las bases y coordinación de la planificación general económica.

Y en materia de comercio exterior, claramente la Constitución, en el artículo 149, dice que «El Estado tiene competencia exclusiva sobre régimen aduanero y arancelario y comercio exterior».

Sobre estas premisas, ¿cuál es la regulación en estos momentos del comercio interior en los países de la Comunidad Económica Europea? Decíamos anteriormente que la CEE es un proceso dinámico, es algo que se está construyendo diariamente, y, en consecuencia, el objetivo de mercado interior único está todavía por conseguir. Los distintos países integrados mantienen políticas diferenciadas, aunque sustancialmente convergentes, en lo que se refiere a la regulación de su comercio interior, entendiéndose por tal el conjunto de actividades de distribución e intercambio que tienen lugar en el ámbito espacial de su territorio nacional. La organización del comercio interior, en principio, está en manos de la iniciativa privada. Las operaciones comerciales a este nivel están influidas por factores de carácter estructural que limitan las posibilidades y diversidad de las mismas. Estos factores son: tamaño de las unidades comerciales y diferen-

cias relativas entre las mismas, ubicación espacial permanente, tecnología incorporada para transmitir información o para el traslado físico de las mercancías, y el marco institucional de actuación.

El grado de eficacia conseguido por el sector de la distribución se valora en función del grado de bienestar adquirido por el consumidor, y éste se maximiza cuando el sistema de comercio interior determina unos costes para cada calidad que coincidan con el coste medio mínimo. Se consideran costes de producción: transporte, intermediación e información incorporada. La política económica deberá tender a modificar las condiciones de mercado, para acercarlas lo más posible a la utilización óptima de los recursos existentes.

Los instrumentos generales de actuación pública en la Comunidad Económica Europea en el ámbito de las competencias de comercio interior, son los siguientes: sobreestructura, regulación sobre integración vertical y horizontal, incentivos fiscales a la localización, promoción de zonas comerciales, promoción de estructuras comerciales —Mercas, Ferias, etcétera—, dimensión mínima de establecimientos comerciales, subvenciones al transporte y la innovación tecnológica y sistemas de comunicación, impuestos sobre la propiedad privada. Esto es lo que hace referencia a la estructura.

Sobre comportamiento, los siguientes medios: regulación sobre prácticas de fijación de precios, regulación sobre prácticas publicitarias, regulación sobre seguridad física en presentación, conservación, etcétera, regulación sobre responsabilidad por negligencia, regulación sobre seguros y garantías, subvención sobre campañas informativas, Centros de Información Permanente, etcétera.

Los objetivos de todas estas medidas son tres, claramente: minimización de los costes de producción y transporte, minimización de los costes de intermediación y minimización de los costes de información. Prácticamente, todos los instrumentos relacionados están siendo utilizados tanto en los países de la Comunidad Económica como en España. La intervención del sector público se concreta en intentar mejorar la asignación resultante del libre funcionamiento del mercado, por medio de la aplicación de un conjunto de políticas orientadas a corregir las divergencias entre la situación real del mercado y aquella que se podía considerar como óptima. Estas divergencias podemos identificarlas con la existencia de trabas a la competencia y a ineficiencias debidas a factores espaciales, a imperfecciones en otros mercados y a la existencia de costes de información. Por ello, la actuación comunitaria se dirige a garantizar la competencia y a la corrección de dichas ineficiencias.

¿Cómo lo hace? Garantía de la competencia. Aparte de las disposiciones generales de los países de la CEE, se observa un tratamiento normativo desigual, de trabas a la competencia. No obstante, pueden identificarse dos corrientes principales: la primera prohíbe o limita las fusiones, asociaciones y alianzas de

empresas susceptibles de originar posiciones dominantes en el mercado, caso de Francia y de la República Federal Alemana; y la segunda permite la realización de esas concentraciones de poder, pero vigila y regula la actuación de las empresas dominantes, para evitar posibles abusos y su influencia sobre las condiciones del mercado.

Entre las prácticas de restricción de la competencia, la más general es la de la integración vertical, con manifestaciones tales como la negativa de venta, la concesión de distribución a determinados comerciantes y la de venta directa por fabricante al consumidor, y constituyen medios para delimitar zonas de influencia o de reparto de áreas de mercado. Al respecto, la legislación de los países comunitarios es variada; y así, Bélgica no realiza intervención pública en la materia, mientras que Francia prohíbe la negativa de venta y la acreditación de distribuidores y regula la venta directa del fabricante, y en la República Federal Alemana se prohíbe sólo si se realizan en una posición dominante.

En cuanto al ejercicio de la posición dominante a través de los precios, la mayoría de los países prohíben los precios impuestos, con excepción de Bélgica que no los regula; Dinamarca, que lo deja al arbitrio de la Oficina de Control de Monopolios, y de Irlanda para algunos sectores. Por otra parte, los precios recomendados, mínimos o no, están permitidos en Bélgica, República Federal Alemana, Francia y Reino Unido, mientras que Holanda los regula y Dinamarca los somete a la vigilancia de la Oficina de Control de Monopolios.

En lo referente a la uniformidad de los precios, la Teoría de la Competencia Espacial pone de relieve que, dada la existencia de rendimientos a escalas crecientes inherentes al sector de la distribución, la discriminación de precios en función de la distancia entre comprador y vendedor proporciona mayores niveles de competencia y bienestar. Sin embargo, en los países de la CEE, la regulación de prácticas discriminatorias de precios es muy variada, y mientras en Luxemburgo pueden considerarse ilícitas las condiciones especiales de compra y venta, en Bélgica no hay más regla que la del mercado, que implica discriminación espacial de precios. Una postura similar a la de Bélgica, aunque con matizaciones, la comparten en Dinamarca, Francia, Irlanda y Reino Unido, mientras la República Federal Alemana y Holanda tienen una regulación específica.

Modalidades concretas de estas prácticas son las políticas de descuento o regalos ligados a la venta, precios de promoción en áreas de reciente introducción, regalos no ligados a la venta, concursos y loterías y los saldos y liquidaciones.

Aun cuando no existe al respecto una actitud uniforme entre los países de la Comunidad, hay una tónica de regulación de las primas y regalos, al igual que las de las liquidaciones y saldos fuera de temporada y de productos no perecederos.

Otro aspecto que veíamos anteriormente, sobre cómo actuaba la Administración ante las divergencias, aparte de garantizar la competencia, era la corrección

de ineficiencias por motivos espaciales. La dispersión espacial del mercado introduce factores que modifican sustancialmente el análisis de sus condiciones y eficiencia. Por una parte, la existencia de economías de escala en el sector de la distribución origina una tendencia hacia la concentración, pudiendo provocar el carácter espacial situaciones de monopolio relativo en áreas determinadas, multiplicando los problemas de información, tanto para compradores como para vendedores. Por último, la localización determinada por el mercado puede no ser lo más adecuado socialmente, existiendo también el riesgo de ser ineficientes el tamaño y demás características de los establecimientos.

Para atender la corrección de tales ineficiencias, se pueden distinguir en la Comunidad dos tipos de políticas: actuaciones tendentes a evitar situaciones de monopolio local, fomentando la competencia, y creación de nuevos comercios en zonas determinadas o de comercios en general. A este fin se establecen ayudas financieras para la apertura de nuevos establecimientos en varios países comunitarios. Para evitar localizaciones no óptimas, dejando zonas desabastecidas o concentrando excesivamente establecimientos en una misma gama de productos, todos los países establecen normas de establecimiento, y la localización deberá adecuarse a los programas o los planes de ordenación urbana de cada país o de cada municipio.

Asimismo, en la mayoría de los países de la Comunidad sigue siendo necesaria la autorización para la instalación.

Corrección de las ineficiencias por imperfecciones en otros mercados. Básicamente se refiere a los problemas que pueden suscitarse por un mal funcionamiento de los mercados financieros e inmobiliarios. El funcionamiento imperfecto del sistema de créditos genera los problemas de financiación del sector de la distribución, condicionando tanto su presente como su futuro.

Para paliar estos efectos, se han establecido planes de financiación que permiten el acceso de las empresas del sector al mercado crediticio, o se han creado las Sociedades de Garantía Recíproca en condiciones de mercado preferente. En otras ocasiones, la actuación se realiza mediante avales del Estado a los créditos suscritos por estas empresas.

Asimismo, el libre funcionamiento del mercado de locales comerciales puede conducir a una oferta de suelo comercial inadecuado, tanto a nivel urbano como sanitario. Al efecto, todos los países comunitarios regulan las condiciones que deben reunir los locales comerciales. Por otra parte, el Estado también interviene en estos países, regulando los contratos de alquiler de locales comerciales en cuanto a su duración, alquileres, posibilidad de subarrendamiento, interrupción y derecho de retracto.

Reducción de los costes de información. La importancia de la información para la eficiencia del mercado está fuera de duda. Sin embargo, la obtención de la información conlleva una serie de costes que, en muchos casos, requiere en la actuación pública con el fin de

evitar situaciones contrarias a la competencia. Prácticas tales como los regalos de muestras, ventas con primas, precios de oferta, loterías y concursos, si bien tienen por objeto reducir los costes de experimentación del producto por el consumidor, pueden ser utilizadas para crear barreras a la entrada o para forzar la salida de otras empresas competidoras, razones por las que, tal y como vimos, están prohibidas o limitadas en ciertos países.

Con respecto a la información al consumidor, todos los países regulan la publicidad de los precios en el lugar de venta, obligando al etiquetaje o indicación de precio.

En los países de la Comunidad está prohibida la publicidad engañosa, y en Dinamarca está prohibida la utilización de marcas sin nombre alguno o las que puedan crear ambigüedades. Asimismo, varios países de la Comunidad obligan a especificar la composición de los productos alimenticios, farmacéuticos y otros en sus etiquetas.

El desarrollo de comerciantes especializados, que concentran los productos de distintas gamas existentes, es otra forma de reducción de los costes de información, pudiendo ser ésta la razón para su fomento mediante ayudas financieras en forma de créditos profesionales y subvenciones. En el Benelux se limitan a la pequeña empresa este tipo de subvenciones y ayudas financieras, mientras que en Francia e Irlanda están abiertas a todo tipo de empresas y en el Reino Unido se dirigen sólo a zonas determinadas de los centros de las ciudades o regiones deprimidas.

Queda por tratar el hecho de una información diferenciada sobre la calidad del producto entre el comprador y el vendedor, lo que justifica la regulación de formas de venta tales como la venta ambulante, las ventas a domicilio y las ventas por correo, dada la facilidad de estos comerciantes para desaparecer del mercado. Estas prácticas de venta están reglamentadas en la mayoría de los países, que establecen la inscripción obligatoria en el Registro de comercio o la obtención de una autorización policial.

Indicar, asimismo, que la gran mayoría de los países de la Comunidad regulan el acceso a la actividad comercial de determinados tipos, exigiendo un examen o la presentación de los diplomas acreditativos de la capacidad requerida para su ejercicio.

Otro aspecto que influye en lo que veíamos anteriormente que está regulado para la iniciativa privada pero que influye en los Estados miembros de la Comunidad, es en la regulación de los horarios comerciales. En este aspecto, una característica común a casi todos los países, con excepción de Francia y muy recientemente Reino Unido y Luxemburgo, en parte, es la prohibición de apertura de establecimientos comerciales en domingo. Respecto a los demás días de la semana, las ordenaciones varían de unos países a otros, pero en todos —menos en Francia y, evidentemente, en España cuando se integre en la Comunidad— se establecen límites al horario de apertura. Varían ampliamente de unos países a otros.

¿Qué va a ocurrir, o cómo está el sector de la distribución comercial de nuestra Comunidad Autónoma de cara a nuestra integración en la Comunidad Económica Europea, a la luz de cómo funciona el comercio interior, que veíamos anteriormente, en dicha Comunidad? Evidentemente, la integración, ya a fechas breves, en unas estructuras económicas con más de veinticinco años de funcionamiento, implica la necesaria aceleración del proceso de adaptación de los sectores económicos de nuestra sociedad a unas reglas de juego nuevas, que, en definitiva, son las reglas de juego de la Comunidad Económica Europea. El sector comercial deberá adaptarse, si cabe, aun con mayor celeridad que otros sectores económicos, no sólo por su actual estructura, altamente ineficiente, sino porque la Comunidad Económica Europea es la principal zona comercial del mundo, y además en ella el comercio es el segundo sector económico, por delante, incluso, de la agricultura.

Estos hechos indican la urgente necesidad de adaptación de la estructura empresarial a las dimensiones y aspectos organizativos que resulten competitivos en el nuevo ámbito comunitario, que es el nuevo ámbito de referencia de nuestro comercio interior.

En este sentido, el estudio de las estructuras comerciales de la Comunidad Económica Europea pone de manifiesto la tendencia de las empresas de la distribución a incrementar sus superficies actuales, a la formación de unidades empresariales regionales o suprarregionales, la racionalización de las organizaciones y de funcionamiento de las empresas, a través de la absorción de equipos de especialistas cualificados, al asociacionismo tanto vertical, mayorista y minorista, como horizontal y espacial —recintos comerciales integrados por pequeña y mediana empresa—, a la especialización, a la aplicación de la informática, etcétera.

Analizando la realidad del sector para Castilla y León, vemos que éste tiene una importancia relativa dentro de nuestra economía regional. Durante el período mil novecientos setenta y tres-mil novecientos ochenta y uno, el sector ha tenido un comportamiento estable, que para el año ochenta y uno representaba el 10,4 % del Producto Interior Bruto regional y el 10,3 % del empleo, y, aun cuando su importancia relativa es inferior a la del Estado español en su conjunto, que es el 12,3 % del P.I.B., lo sitúan en nuestra Comunidad como el segundo sector en importancia, detrás sólo del sector industrial.

Por otro lado, no podemos eludir el hacer una referencia al tradicional abandono que el sector del comercio interior ha tenido por parte de todas las Administraciones, y sólo es ahora, cuando está pendiente de aprobarse la futura Ley de Comercio Interior, es cuando se está empezando a crear normativas específicas para el sector de comercio interior.

Dentro del sector del comercio, considerando, en primer lugar, el comercio mayorista, y según datos del Anuario del Mercado Español de mil novecientos ochenta y cinco, existen en nuestra Comunidad un total de cuatro mil cuatrocientos cinco establecimien-

tos mayoristas, con un personal ocupado de quince mil trescientos cuarenta y nueve empleados.

Las características estructurales de este sector de comercio mayorista se pueden resumir y definir de la siguiente forma:

Empresas de pequeña dimensión: reducida superficie de almacén, bajo número de empleados asalariados, establecimientos anticuados sin equipamientos adecuados, escaso nivel de formación profesional. El mayorista se enfrenta a la necesidad de optar por tres alternativas bien diferenciadas: primera, el sucursalismo, montando tiendas propias que le permitan distribuir sus productos; segunda, mantener la actividad tradicional, suministrando a las tiendas una larga gama de productos, y tercera, la integración en cadenas horizontales.

Es evidente que la propia tendencia a la integración de los comercios tradicionales, bajo cualquiera de las fórmulas posibles, determina, en gran medida, la orientación futura de este tipo de comercio. Así, el mayorista clásico tiende a desaparecer como consecuencia de la misma tendencia detectada en el comercio tradicional, que se verá indudablemente acelerada con el ingreso en la Comunidad Económica Europea. Así, los mayoristas que se decidan por lo que veíamos la segunda opción, o sea, mantener la actividad tradicional, suministrando a las tiendas una larga gama de productos, se encontrarán en breve plazo atendiendo a establecimientos muy dispersos, con escasa cuota de mercado; en definitiva, a un comercio claramente marginal, que les impide concentrar sus esfuerzos sobre una gama reducida de productos y que les obliga a una estructura desequilibrada de costes, que acabarán determinando su agonía económica.

Las cadenas horizontales de mayoristas, especialmente en el sector Alimentación, experimentarán, con toda seguridad, un notable desarrollo. En estos momentos, en España, de las cadenas horizontales más importantes, IFA representa el 29 % y VIVO el 23 %; para que nos situemos de la enorme importancia que están teniendo estas cadenas horizontales.

El sistema garantiza a los asociados salidas regulares y la tendencia es disponer también de tiendas propias que permitan establecer un equilibrio al cincuenta por ciento entre la actividad normal de almacén y las salidas a tiendas propias.

Por último, hay que indicar que la ausencia de una información estadística rigurosa sobre el comercio mayorista no nos permite determinar con precisión la estructura del mismo en estos momentos. ¿Qué va a ocurrir con el comercio minorista? Como datos esenciales, podemos decir que el comercio detallista en Castilla y León presenta los siguientes rasgos esenciales.

La estructura del comercio refleja la existencia de desviaciones de notable entidad con respecto a las correspondientes para España, siendo especialmente notoria en un subsector tan importante como es el de la alimentación, cuya participación sobre el total de establecimientos es claramente inferior a la corres-

pondiente a nivel nacional. Para que se hagan idea Sus Señorías, el sector de la alimentación tiene una importancia, dentro del comercio detallista, en nuestra Comunidad, del 38,5 % mientras para el resto de España es del 42,5 %; mientras que por ejemplo, el sector de la droguería y perfumería tienen una importancia notablemente superior que para el resto de España: para Castilla y León del 7,6, y para el resto de España, el sector de droguería y perfumería del 6,1. Y es enormemente significativo que el comercio rural mixto tiene una importancia del 2,1 en nuestra Comunidad, mientras que en el resto de España es del 0,8 %. Estas fuentes están sacadas de las «Características Estructurales del Comercio en España», del año mil novecientos ochenta y tres, del IRESCO.

Otra característica típica de los establecimientos detallistas de nuestra Comunidad es la reducida dimensión de los establecimientos, estimándose que el 56,5 % de los puntos de venta disponen de una superficie media inferior a los treinta y cinco metros cuadrados: bajo número de empleados por establecimientos, ya que más del sesenta por ciento de los comercios minoristas están gestionados en régimen familiar y no cuentan con ningún personal asalariado; escaso grado de equipamiento comercial, sobre todo por lo que respecta a dotación de frío, cajas registradoras, balanzas electrónicas y ausencia de otras instalaciones técnicas, lo que reduce el nivel de productividad y servicio; bajo nivel de integración en las diferentes formas asociativas, aunque sin diferencias relevantes con las detectadas para el resto de España, lo que se traduce, en función de pedidos fragmentarios y de reducido valor, en una escasa capacidad de negociación ante los proveedores, así como en la imposibilidad de acceder a servicios diversos: asistencia técnica, acciones formativas, publicitarias, de promoción, etcétera, que proporcionan las entidades matrices.

Se estima que el porcentaje del comercio vinculado a organizaciones es sólo del 5,9 % respecto al comercio en general. Hay que hacer, inevitablemente una referencia a que el 94,1 % restante, que representa al comercio detallista en nuestra Comunidad, es independiente, independiente en el sentido de no asociado. Y hay que hacer esta referencia toda vez que la evolución del sector en la Comunidad Económica Europea, tal como veíamos anteriormente, demuestra la necesidad de la integración comercial en cualquiera de sus múltiples formas.

Otra característica del sector minorista de nuestra Comunidad es la alta proporción de comerciantes que no son propietarios de los locales comerciales en que desarrollan su actividad, lo que representa una importante traba institucional para acometer, en muchos casos, obras de acondicionamiento o reforma y modernización. Atendiendo a la media nacional, casi el sesenta por ciento de los establecimientos son poseídos en régimen de alquiler.

Otra característica a resaltar es el deficiente nivel de formación profesional, consecuencia, sobre todo en ciertos subsectores, del acceso en aluvión a la profesión

de comerciantes de numerosas personas sin adecuada preparación cultural y técnica. Así, se calcula que casi el setenta y cinco por ciento de los titulares de negocios comerciales sólo han cursado estudios primarios, de los que el veinte por ciento ni siquiera alcanzó este grado. La vinculación profesional al sector, por otra parte, de titulados universitarios apenas supone el uno coma dos por ciento. Esta situación ha conducido a que la mayoría de los comerciantes han instalado su negocio basándose casi exclusivamente en su instinto e imaginación personal, lo que en muchos casos les ha impedido competir adecuadamente en el sector y adaptarse a las exigencias del mercado, por falta de mentalización para acometer las transformaciones o reconversiones necesarias.

Otra característica típica del comercio detallista de nuestra Comunidad Autónoma son las graves dificultades de financiación, derivadas de la escasez de recursos propios para la iniciación de la actividad comercial proyectada, así como para acceder al mercado de capitales ante nuevas inversiones. Esta ausencia de dinamismo financiero se hace patente por el hecho de que sólo un veinte por ciento recurre al crédito, oficial o privado, y que las inversiones y capital fijo de más del ochenta por ciento no supera nunca los cinco millones de pesetas. Este hecho cobra cierto dramatismo si observamos el alto grado de capitalización del sector en la Comunidad Económica Europea, lo que, con la integración definitiva, acentuará el riesgo de control del sector por parte del capital extranjero. Hecho éste que puede contrastarse en la actualidad al analizar la influencia que el comercio de gran superficie ha tenido sobre el comercio minorista, detallista de nuestra Región.

Por otra parte, el comercio detallista adolece de falta de utilización de técnicas, o adolece, como defecto, la utilización de técnicas de gestión rudimentarias sin control contable ni adecuado seguimiento de rotaciones de stock por gran parte de las pequeñas empresas, lo que les impide tener acceso a un conocimiento real y puntual del grado de rentabilidad del propio negocio.

Empleo de técnicas de venta poco evolucionadas, basadas, principalmente, en el trato personal al cliente, pero con desconocimiento, en buena medida, de las características del producto ofrecido y de la psicología del consumidor. A este problema va unido la falta de aplicación de las técnicas de animación comercial en los puntos de venta.

Escasa difusión del régimen de libre servicio, con excesiva prevalencia del sistema tradicional, de modo que la venta a través de mostrador todavía la practican cerca del noventa y cuatro por cien de los establecimientos comerciales en general, porcentaje que se reduce, sensiblemente, en el caso del comercio de alimentación no independiente, del asociado.

A la vista de las medidas de política de comercio interior en los países de la Comunidad Económica Europea y de la estructura de nuestro comercio, tanto minorista como mayorista, no es arriesgado prever

ciertos efectos en lo que respecta a nuestra integración: el impulso dinámico sobre la necesaria transformación a la que ha de someterse el sector y que con débiles resultados venía promoviéndose desde la Administración del Estado y luego, últimamente, desde la propia Comunidad Autónoma y desde los propios Ayuntamientos; la concentración de la distribución, especialmente del subsector alimentación, aparece como inevitable y determinará en los próximos diez años la desaparición del diecinueve por ciento de los establecimientos tradicionales. Esto va a implicar una incidencia en Castilla y León de la desaparición de cerca de seis mil quinientos comercios; fundamentalmente, la mayoría de ellos, del subsector de la alimentación. La tendencia a la concentración se agudizará según la presión de los siguientes factores: Primero, concentración de los fabricantes españoles para protegerse de las industrias europeas y para enfrentarse mejor a un contexto general de mayor competitividad; segundo, generalización de los métodos modernos, sofisticados, de gestión, fundamentalmente la informática; tercero, concentración creciente probable de la población española en núcleos urbanos, consecuencia del declive de las actividades agrarias y del atractivo que constituye la ciudad y el desarrollo del sector industrial y del sector de los servicios; cuarto, el dinamismo actual y futuro de las grandes y medianas superficies en España, y que es muy parecido a lo que se observa en Francia, Alemania o Inglaterra y empuja también a la concentración de la distribución; quinto, mayores exigencias del consumidor: necesidad creciente de información sobre los productos, de una presentación atractiva, exigencia de una mayor relación calidad-precio, de un surtido amplio y de unas formas de comercio adaptadas a los tiempos y costumbres actuales; sexto, el factor turismo, que, evidentemente, los turistas procedentes de otros países de la Comunidad Económica Europea buscan formas de comercio acordes con sus propias exigencias y costumbres. El pequeño comercio integrado, especializado en una determinada gama de productos y modernizado, aprovechará sobre todo sus posibilidades de trato personalizado a la clientela y experimentará un crecimiento hacia el horizonte del año mil novecientos noventa y cinco, de aproximadamente el doce por ciento. La distribución de este crecimiento entre las distintas formas de integración, y de acuerdo con la encuesta del Anuario del Mercado Español de mil novecientos ochenta y cinco, sería la siguiente: en cadenas voluntarias, un incremento del cinco por ciento relativo; en cooperativas, del siete por ciento; en franquicias, del catorce por ciento, y otras formas, del dos por ciento.

Por otra parte, los cambios previstos en el comportamiento de los consumidores españoles durante el próximo decenio alterará sustancialmente la composición del consumo de los hogares, determinando un mayor énfasis en gastos orientados hacia el bienestar personal, como consecuencia de cambios en la estructura social de valores culturales.

Como datos indicativos, en la distribución porcentual de gastos anuales de bienes y servicios en el año mil novecientos noventa y cinco, según la prospectiva del AME de este año mil novecientos ochenta y cinco, el subsector de alimentación, bebidas y tabacos decrecerá un cuatro por ciento, mientras que, por ejemplo, el sector de servicios médicos, conservación de la salud, transportes y comunicaciones, etcétera, experimentará un crecimiento relativo del diez por ciento, así como el de esparcimiento, enseñanza y cultura, de aproximadamente el quince por ciento. Esto era una prospección de lo que puede ser el gasto anual dentro de diez años en el mercado español.

Y a la hora de las compras, y según este Anuario del Mercado Español, el consumidor valorará los siguientes aspectos, y precisamente por este orden: primero, calidad; segundo, precio; tercero, mejores servicios; cuarto, horarios más amplios; quinto, proximidad al establecimiento; sexto, información. En definitiva, el consumidor ponderará, preferentemente, el trinomio calidad-servicio-precio (evidentemente en estos momentos valora más el factor precio), con los correspondientes efectos inducidos sobre los sectores de producción y distribución.

En este contexto, no resulta excesivamente arriesgado describir los rasgos fundamentales de la transformación estructural a que deberá someterse el comercio minorista de la Región en un futuro próximo. Primero, mayor grado de especialización de los establecimientos; segundo, más alta cualificación profesional del personal dedicado a la actividad comercial; tercero, aumento del grado de asociacionismo de las empresas, especialmente a través de las fórmulas de franquicia y cadena voluntaria; cuarto, elevación del índice de competitividad de las empresas comerciales, vía calidad y servicios adicionales; quinto, expansión de los establecimientos polivalentes de productos básicos; sexto, aceleración y consolidación del proceso de introducción de la informática; séptimo, reducción del minifundismo, especialmente en el campo de la alimentación, y octavo, mayor libertad y flexibilidad de horarios comerciales.

De no producirse la transformación indicada, entre otras dificultades, el sector perderá el carácter autóctono en sus esferas más dinámicas, pasando a estar controlado por núcleos de capital y poder que obedecerán a decisiones externas a las propias de los agentes regionales.

Ahora bien, superando el marco estructural del análisis del comercio interior castellano-leonés, y fijándonos en los instrumentos de acción política en manos de los Gobiernos Central y de la propia Comunidad Autónoma, debemos señalar la necesidad de actuar o de ampliar, en su caso, la intensidad de la actividad en los siguientes casos: regulación general del comercio interior, prestando especial atención a la garantía de la competencia y a la regulación de las formas especiales de venta; este aspecto, que, como hemos señalado al principio, es en nuestra Comunidad, por implicar la necesidad de un desarrollo legisla-

tivo de responsabilidad del Gobierno Central, y tiene para nuestra Comunidad una especial importancia. La Comunidad Autónoma no puede, por tener competencias ejecutivas, regular este aspecto, la legislación del comercio.

Y los aspectos a regular son: reglas generales de ejercicio del comercio: reglas de la distribución comercial en instalaciones fijas, normas sobre la apertura y reglamentación de establecimientos comerciales, normas especiales para comercio minorista, regulación de otras modalidades de distribución comercial —venta domiciliaria, a distancia, por inercia, en cadena, no sedentarias, automáticas—, regulación del horario comercial, intervención de precios, regulación de las actuaciones públicas sobre las estructuras comerciales, ordenación de las ventas promocionales y otras prácticas comerciales, ventas en rebajas, liquidaciones, saldos, ventas a pérdida, ofertas de premios y regalos, régimen de protección contra los actos de competencia desleal, atribución de competencias del Tribunal de Defensa de la Competencia, inflaciones y sanciones administrativas. Segundo, atención al problema de la necesidad de implantación de nuevas y modernas instalaciones comerciales y a la reforma de las inadecuadas y obsoletas. Estos aspectos pueden llegar a regularse por la vía indirecta de acuerdos incentivadores de ciertas actividades con los agentes afectados, supliendo, en cierta medida, la falta de competencia legislativa de la Comunidad. Tercero, política de equipamientos comerciales colectivos y de garantía de los abastecimientos. Cuarto, política de promoción comercial de los productos de nuestra Comunidad Autónoma. Y quinto, política de formación de los agentes que actúen en el sector, tanto en el plano de la oferta como en el plano de la demanda.

En alguno de estos aspectos, como decía antes a Sus Señorías, la Comunidad Autónoma no tiene competencias por tener nuestra Comunidad Autónoma competencias exclusivamente vía ejecutiva, y en otros que he ido relatando sí se está actuando en los programas que la Consejería tiene y que conocen ampliamente Sus Señorías. Con lo cual, y concluyendo, a modo de revendimias, yo diría que la influencia para el comercio interior, que es el que esta Consejería o esta Comisión debe analizar, no tiene por qué producirse un efecto negativo ni positivo, toda vez que el proceso de modernización, de integración y de especialización del comercio en nuestra Comunidad es un proceso que se viene produciendo; pero en lo que sí se va a incidir a partir del uno de Enero del ochenta y seis es en una aceleración importante en estos tres factores, que es condición imprescindible para que el comercio detallista y el comercio mayorista de nuestra Comunidad puedan salvarse. Ese proceso de aceleración va a provocar, evidentemente, que las repercusiones negativas que se preveían para un horizonte del año mil novecientos noventa y cinco puedan acelerarse; pero, en conjunto, yo diría que el efecto de la integración de España en la Comunidad Europea debe ser neutro para el comercio de nuestra Comunidad Autónoma.

Con ello, y disculpándome por la extensión de la intervención, les agradezco su atención y me someto a las preguntas o cuestiones que buenamente pueda contestar.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias, señor Consejero, por su amplísimo y prolijo informe. Vamos a interrumpir la sesión durante un cuarto de hora, y se reanudará a la una menos cuarto.

(Se suspendió la sesión a las doce horas treinta minutos, y se reanudó a las trece horas).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Dado lo avanzado de la hora, aunque no estén presentes todos los Procuradores miembros de esta Comisión, vamos a comenzar esta segunda parte de intervenciones por parte de los Portavoces de los distintos Grupos Políticos para que puedan hacer cuantas preguntas o intervenciones crean oportunas y que puedan ser contestadas por el señor Consejero, y que sean pertinentes y propias de esta comparecencia.

Tiene la palabra el señor Alonso.

EL SEÑOR ALONSO RODRIGUEZ: Bueno, en primer lugar, como es costumbre, pues sentir que haya sucedido un hecho en nuestra Comunidad del secuestro de un político —que sea el último—, y que para mí es un hecho triste.

En segundo lugar, dar las gracias al señor Consejero porque ha sido por iniciativa personal de él el comparecer en esta Comisión que llevaba bastante tiempo sin comparecer. Era la única Consejería que no se había reunido, y tampoco, pues, salió de nuestra iniciativa, porque por la iniciativa de un Grupo o de dos Grupos podíamos haber pedido su comparecencia, y es una Consejería que es importante, sobre todo en estos períodos donde la incorporación al Mercado Común es un hecho ya casi inevitable.

Voy a ser corto porque me limitaré a... como la comparecencia del Presidente de la Comunidad, uno de los puntos que va a tratar va a ser el ingreso en la Comunidad Económica Europea y su repercusión, yo tengo datos, no tan optimistas como el señor Consejero, de que el ingreso de España en la Comunidad Económica va a resultar bastante gravoso en un período de tiempo de adaptación porque salimos con una carrera muy atrasada, tenemos un treinta y tres por ciento de paro según... en relación con las variables de comportamiento de los otros países. Hay que hacer la variable que en Francia o Alemania tiene el cuarenta y cuatro coma dos por ciento de la población activa y de esa población activa sólo tiene el diez o el once por ciento de paro, y en España se hacen las variables sobre el treinta y tres por ciento de población activa y llegamos al veintiuno coma cinco, con lo cual es bastante triste.

Otro de los datos que ha dado el Consejero y que es preocupante, y sobre todo es preocupante porque para

las medianas empresas va a ser poco rentable, es que nosotros no somos... el setenta por ciento de los locales no son propietarios los comerciantes, son el setenta y dos coma seis por ciento de los propietarios, de los propietarios... Son encuesta del Banco Industrial de Bilbao, el estudio sociológico del Banco de Bilbao, y nuestra Comunidad es todavía mucho más alta, con lo cual un comercio, cuando tiene que pagar un alquiler, muchos de ochenta mil pesetas y setenta mil pesetas, va a ser poco competitivo por lo que ha dicho el Consejero, porque no va a hacer inversiones en mobiliario, inversiones en estructura. Y, bueno, pues, sólo apunto esto porque me dedicaré a dar todos los datos en el... como sé que uno de los puntos que va a tratar de este tema es el Presidente de la Comunidad, uno de los datos, me reservaré para ese momento. Muchas gracias.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMERCIO (SEÑOR LORENZO MARTIN): Gracias, señor Presidente. Señor Alonso, en el tema de comparecencia, evidentemente, lleva razón Su Señoría. Es mi intención, ya lo anuncio aquí, el hacer pasar, en el momento que el calendario de las Cortes se quede un poquillo más libre por el tema del debate de la Ley de Presupuestos, el hacer pasar a los tres Directores Generales para... en temas específicos que consideremos de interés, y yo estoy desde luego dispuesto a las sugerencias de Su Señoría sobre temas puntuales, no evidentemente sobre la política global de la Consejería, que ésa ya la he explicado reiteradamente, y sobre todo aprovechando la presentación de los Presupuestos, pero sí en temas específicos que yo tengo interés en que en algunos temas de ellos los propios Directores Generales tengan su opción y su cancha en este Parlamento, y en el momento que quede, como le decía a Su Señoría, libre el calendario de las Cortes, sucesivamente iré solicitando las comparecencias de cada uno de los Directores Generales para hablar de temas que, evidentemente, van a estar interrelacionados siempre con el tema del Mercado Común; o sea, actuaciones de la Consejería o programas concretos de la Consejería y su interrelación a los objetivos que cada uno de los sectores que depende de mi Consejería tiene que ir cumpliendo para que los traumas que se puedan producir con el ingreso de España en el Mercado Común sean los menos posibles.

Yo no he dicho a Su Señoría que la entrada de España en el Mercado Común, de nuestra Comunidad en el Mercado Común vaya a ser gravosa. Yo creo que va a provocar, ineludiblemente, que se tiene que agilizar la capacidad de modernización que tienen nuestras estructuras colectivas, y concretamente en el sector Servicios mi opinión personal, que quizá sea aventurado, en el sentido de que es muy difícil hacer una predicción científica en este sector Servicios, es que tiene que ser neutra, tiene que ser neutra y a medio plazo beneficiosa en cuanto que va a producir una evidente aceleración de la modernización de las estruc-

truas comerciales del sector transporte y va a producir condiciones mejores para la entrada de turistas en nuestra Comunidad. Mi opinión, de todas formas, al uno de Enero del ochenta y seis, no tiene que producirse una modificación en absoluto de la situación del sector Servicios de Transportes, Turismo y Comercio en nuestra Comunidad Autónoma, y sí a medio plazo un beneficio en cuanto que se ha producido una modernización, una aceleración de la modernización, que se está produciendo ya ineludiblemente desde hace años, que esta Comunidad Autónoma, que la Junta de Castilla y León en su programa ha provocado que esa aceleración, y dentro de sus competencias, se siguiera, y que en la entrada de España en el Mercado Común va a provocar ineludiblemente una mayor aceleración, se quiera o no, en el tema.

Tampoco coincido, y esto ya puntualmente porque yo creo que no es tema de la Consejería de lo que ya hemos debatido hoy, no coincido con las cifras que da el señor Alonso en el tema del paro, que es un tema que evidentemente nos preocupa a todos, no sólo a los que tenemos funciones ejecutivas o al Gobierno de la Nación, o al Gobierno de la Comunidad. No creo que sean homogéneas las cifras que ha dado el señor... Su Señoría, y, evidentemente, siendo enormemente preocupante la situación de paro en España y concretamente en nuestra Comunidad Autónoma, no son las cifras del treinta y tres por ciento que intento recordar que ha dicho el señor Alonso, estamos en torno del veinte por ciento, no recuerdo exactamente la última cifra del Instituto Nacional de Estadística, pero en torno del veinte por ciento, que evidentemente es preocupante, es preocupante, pero tampoco engrandecemos las cifras porque podemos encontrar grandes... adelantemos las cifras, porque con ello no adelantamos nada.

Y el tema de lo que ya, entrando que hablaba Su Señoría de la propiedad en los locales comerciales, yo creo que el hecho de que en nuestra Comunidad Autónoma el sesenta por ciento, no el setenta y cinco, el sesenta por ciento —datos del anuario del Mercado Español, año mil novecientos ochenta y cinco— de los locales estén en régimen de alquiler yo creo que la única incidencia que tiene es sobre el proceso de modernización de los mismos. No creo que tenga ningún otro tipo de incidencia que pueda afectar, otra variable que podamos mover, sino que el hecho de que la propiedad del local no sea del comerciante le reprime a la hora de hacer determinadas innovaciones de modernización, toda vez que pudieran ser inversiones, sobre todo en estructuras que sean fijas, que pudieran no poder disfrutar en el futuro. No creo que haya ningún otro factor que por el hecho de ser propietario del local, o estar en régimen de alquiler, pueda modificar la situación del pequeño comercio en nuestra Comunidad. Es decir, exclusivamente en el tema del retraimiento que se pueda provocar para su modernización.

EL SEÑOR ALONSO RODRIGUEZ: Bien, yo lo acepto. Quiero decir que el tema es que este Procu-

rador, cuando da unas cifras, es una cifra contrastados no tengo a mi disposición, como tiene la Junta, que a un recorrido vista vuelo va a tener cerca de 1.600.000.000 entre todas las Consejerías, Gabinetes y tal para estudio, pero este fin de semana he estado en París, y con un compañero de su partido, un compañero, y hemos hecho una conferencia y le puedo decir dos dados: la población activa en Alemania es el cuarenta y cuatro coma cinco y tiene una tasa de desempleo de ocho coma veinticinco; en Bélgica el cuarenta y dos coma dos y tiene un paro del trece cuarenta y cinco; en España tiene una población activa del treinta y cuatro coma seis y un paro del veintiuno coma cinco. Si usted hace las variables de... si tuviéramos una población activa, que la gente tiene la ilusión de trabajar, de un cuarenta y cuatro coma cinco como en Alemania, entonces nuestro paro, realmente, con esas variables que se miden en otros países, tendríamos un paro del treinta y dos coma siete por ciento de la población española. Quiero decir, que la población activa en España estamos en el treinta y cuatro coma seis y la población activa en Alemania el cuarenta y cuatro, en Holanda el treinta y nueve, en Francia el cuarenta y tres por ciento; es decir, que si hacemos como... tuviéramos la población activa en relación con la población y con el interés de trabajo de otras Comunidades, o de otros países, estábamos en el treinta y dos coma siete de población activa. Y no tengo, ya te digo que son datos contrastados con el gabinete de estudio del Mercado Común y el Banco Industrial, digo el Banco de Bilbao, es decir, que cuando doy unos datos es... y le quiero decir que la modernización de la maquinaria, en Castilla y León hay un parque de automóvil que casi es de siete y ocho años; es decir, que cuando en otros países a los cinco años hay que hacer una revisión total, nosotros nos encontramos con un handicap bastante bajo. Siempre con voluntad, con fraternidad y con sosiego se puede superar, pero creo que hay comportamientos —y no los voy a sacar en esta Comisión porque no son de esta Comisión—, que hay poca actitud de fraternidad y de superar en conjunto, con todas las fuerzas políticas, esta situación de salida tan desastrosa.

Nada más.

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

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Marcos Oteruelo.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Bien. Gracias, Presidente, gracias también al Consejero por su información. Decirle de paso que tampoco se sienta obligado a tener que informarnos hora y media, o sea que, aunque en alguna comparecencia invierta menos, que, vamos, que nos daremos por satisfechos lo mismo.

Entonces, yo distingo en su intervención dos partes: una parte —diríamos— descriptiva, de diagnóstico de la situación, y otra parte sería ya de receta, de

métodos a aplicar para resolver los problemas que plantea a la Comunidad de Castilla y León el ingreso de España en el Mercado Común. En cuanto al diagnóstico, no me parece mal, dado que las fuentes que ha utilizado son en general fiables, una serie de datos que, aunque tuviera duda de alguno, no tendría medios de refutarlos; sin embargo, me parece que, bueno, son aceptables en términos generales y, por lo tanto digamos que, en cuanto a cómo está la situación en Europa y cómo está la situación en Castilla y León, estamos más o menos de acuerdo. Pero es evidente que se desprende de esa descripción de la situación, se desprende un hecho preocupante, y es que nos queda mucho que hacer, mucho que hacer a los castellanos y leoneses para funcionar bien dentro del Mercado Común; nos queda mucho que hacer a todos los españoles. Indudablemente, pienso que, en conjunto, es evidente que a España le interesa entrar y que es una alegría para todos entrar, y además es el destino que tenemos, que casi no tenemos opción a otra cosa; por lo tanto, aunque produzca trastornos —y los va a producir—, pues, hay que entrar en el Mercado Común y hay que alegrarse de entrar.

Bien, en cuanto a Castilla-León, entonces, estas repercusiones, digamos, negativas son mayores, porque desde mi punto de vista, si España no está debidamente preparada para funcionar en un nivel de competencia en igualdad de condiciones con la mayoría de los países integrados ya —hay algunos que están todavía en condiciones peores que nosotros y, en fin, el que no se consuela es porque no quiere, con mirar a Portugal o a Grecia, pues, ya estaríamos encantados de la vida— bien, pues, si España, digo, en conjunto pues tiene que hacer un esfuerzo especial ahora de adaptación, Castilla y León lo tiene que hacer doblemente, porque hay que hacer un esfuerzo previo para adaptarnos primero a la situación general de España. Es decir, cualquier índice que analicemos, de orden económico, social, jurídico, de estos... por lo menos de estos tres órdenes, cualquier índice que apliquemos a cualquiera de los sectores en general —habrá excepciones— da un resultado negativo para la Comunidad. En conjunto, España en su conjunto tiene medidas más adecuadas a Europa que Castilla y León. Como consecuencia, es evidente que nuestro esfuerzo tiene que ser mayor.

Tendremos que hacer mucho en todos los apartados que se refieren a nuestra Consejería, habrá que hacer mucho en transportes. Estoy pensando ahora concretamente en ferrocarriles, lo que habría que hacer hasta que tengamos una red racionalizada, funcional, modernizada, con el personal adecuado, con el nivel de informatización debido, etcétera, y con el material también debido. En fin, entonces, en transportes mucho. Podríamos ir desglosando zona por zona de los transportes: mercancías por carretera, servicios discrecionales de viajeros, servicios regulares, etcétera; empezamos porque todo el parque en general —lo que decía mi compañero estoy de acuerdo— el parque está envejecido y habría que hacer una renova-

ción grandísima para ponernos a tono. Eso sin entrar luego después en la estructura de las propias empresas; las empresas de transportes también necesitarán, lo mismo que usted insistió bastante en las de comercio, también las de transportes necesitará un esfuerzo de adaptación.

Tendremos que hacer mucho también en Turismo y tendremos que hacer mucho en Comercio. Concretamente en Turismo, pienso que España en general va a resultar más bien beneficiada, nos va a ir bien, porque tenemos oficio, en Turismo no somos unos novatos, en Turismo no estamos en inferioridad de condiciones con otros países, ahí nos puede ir bien. Pero Castilla y León sabe usted que estamos bastante peor y que, desde luego, todas estas ventajas que se pueden derivar de ciertos apoyos al turismo de tipo rural, en fin, yo en ese campo soy un poco escéptico porque las experiencias que se han hecho hasta ahora, pues, parece ser que no han dado resultado positivo. Parece ser que los pueblos de Castilla y León para lo que sirven es para la agricultura y para la ganadería y en cuanto queremos hacer turismo con ellos, pues, no responden a nuestros estímulos.

Bien, en conjunto, por lo tanto, produzca beneficios o perjuicios, es un hecho que hay que afrontar. Por lo tanto, nuestra obligación, más que examinar las ventajas e inconvenientes, será preparar a nuestras gentes y preparar nuestras estructuras para entrar como sea y mentalizar a todos los castellano-leoneses de que hay que hacer ese esfuerzo, y en ese terreno sí que yo creo, incluso de las descripciones que el señor Consejero ha traído a la Mesa, traídas de otros países europeos, yo iba sacando la conclusión, por todas esas medidas que tomaban en Dinamarca y en Alemania y en Inglaterra, iba sacando la conclusión: ¡caramba! pues esto me suena a mí a que estos países parece que van por un modelo liberal conservador, ¿verdad? y que parece ser que la filosofía más rentable para navegar por el Mercado Común es la liberal-conservadora, y en cambio, pues, la filosofía socialista tal vez pudiera entorpecernos un poco nuestra marcha. Estas eran las conclusiones que libremente iba sacando. Pero además se acentuaron al final, porque después de haber hecho un diagnóstico bastante certero de la situación lamentable —que esto sí que es cierto— de nuestro Comercio, de esta atomización, esta falta de concentración, esta falta de preparación profesional, que esto es cierto —claro que también ahí habría que decir que, en fin, este comercio pequeño, familiar, tiene también sus ventajas, porque no olvidemos que las cosas están hechas para el hombre y ahí las relaciones humanas funcionan bastante bien— bien, después de ese diagnóstico que me parece bien, en cambio a la hora de aplicar, digamos, remedios para resolver esa situación, pues, se citó que yo sepa cuatro veces la palabra «regulación»: habrá que regular, habrá que regular, habrá que regular; y después todavía una más: habrá que intervenir, o intervención. En fin, pienso yo que este problema de adaptación de nuestras estructuras comerciales y de la situación del comercio de Castilla y

León en general a lo que pide el Mercado Común, no va a ir la solución, no va a ir por mucha legislación, por mucho dictar normas aquí en las Cortes, sino más bien por otro campo, y también aquí voy a la distinta filosofía, es decir, a la filosofía del Partido Socialista es mucho legislar, mucho intervenir, mucho planificar, mucho dictar al ciudadano lo que tiene que hacer, y la filosofía nuestra es mucho estimular, mucho dar confianza, mucho dar libertad y dejar que las iniciativas propias de los ciudadanos se manifiesten por sí mismas. Si creamos ese clima de confianza, de optimismo, de libertad de creación y después eso lo ayudamos con unas fuentes de financiación adecuadas, pienso que los problemas se iban a resolver por sí solos y, desde luego, mucho mejor que con muchas normas.

Nada más.

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

Tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMERCIO (SEÑOR LORENZO MARTIN): Gracias, señor Presidente. Señor Marcos Oteruelo, sinceramente, cuando he querido ser extenso esta mañana era para transmitir la información —que también tengo que decir que no es excesiva, que no es excesiva— que tenemos en el tema de la integración en el Mercado Común, porque, no por nosotros mismos, quizá también no tengamos los medios que puede tener la Administración Central al respecto, pero yo creo que hemos hecho un esfuerzo importante para poder hacer un diagnóstico yo creo que muy aproximado de lo que va a ocurrir. Entonces, ese afán de informar al Parlamento Soberano sobre lo que conocemos, es lo que me ha hecho extenderme un poquito más, al objeto de que Sus Señorías pudieran tener la misma información, al menos en lo que a mí respecta, que pudiera yo tener. Esa es exclusivamente la razón y no ha sido el afán de aburrirles, aunque comprendo que es enormemente prolijo, porque también ha sido indudablemente pesado para mí el tenerlo que preparar junto con mi equipo de colaboradores.

Yo no diría que el efecto es negativo, como dice Su Señoría. Evidentemente, yo creo que hay una razón política suprema: el tren que tiene España en estos momentos que no perder, que es el de la integración en el Mercado Común. Ya perdimos dos trenes, que fue el de la Revolución Industrial y fue, en cierto modo, las consecuencias derivadas de la Segunda Guerra Mundial, la situación política que tomó Europa y la que quedó en España. Sería enormemente preocupante que España perdiera el tercer tren; quizá no tuviera ningún otro más en la vida. Y evidentemente, esto llega en un momento, quizá, no el óptimo para España, pero yo creo que las condiciones de adhesión, que no son ni mejores ni peores que han tenido el resto de los países, están muy matizadas con el período transitorio de los siete años. Creo que esa es una cláusula salvaguardia muy importante y es precisamente en estos siete años

donde tenemos que profundizar mucho mucho en la adecuación de nuestras estructuras productivas, de nuestras estructuras sociales a lo que son nuestros homogéneos de la Comunidad Económica Europea. Con lo cual yo creo que, con la preocupación que yo creo que todos tenemos en el tema éste, hay que ser optimistas de que, con una razón suprema, que es la construcción de Europa, que por tanto es una decisión política, pueda ser beneficiosa —y de hecho tiene que ser beneficiosa— para modernizar nuestro país y homologarlo al punto occidental donde vivimos y adonde el propio Gobierno que rige en este país ha sabido llevar, no sólo él pero que, evidentemente, de una forma especialmente protagonista.

Y ya entrando puntualmente en lo que decía Su Señoría, en el tema de transporte la entrada de España en el Mercado Común no va a influir en absoluto sobre el problema que tiene nuestra Comunidad Autónoma en cuanto a la obsolescencia de los medios de transporte, en cuanto a la falta de integración de los mismos o de complementariedad de los sistemas de transportes, en cuanto a la dispersión de los núcleos de población, en cuanto al despoblamiento de nuestra Comunidad. Eso la Comunidad Económica Europea no modifica en absoluto el tema. Ese es un problema que hay que resolver a nivel interno: el procurar que con una racionalización del menor coste público de todo tipo, económico y social, logremos que todos los ciudadanos tengan un medio de transporte público en condiciones de calidad y cantidad suficientes. Con lo cual eso, como va a seguir el transporte nacional va a seguir contingentado y la normativa comunitaria, salvo muy pequeñas excepciones, no se va a aplicar en España, quiere decir que para la relación de transportes de viajeros por carretera a nivel de nuestra Comunidad Autónoma, los programas que tiene definida la Consejería y los planes de desarrollo, basados en la futura Ley de Transportes que va a sustituir a la del año cuarenta y siete y que está absolutamente homologada con la reglamentación de transportes de la Comunidad Económica Europea, puede ser el instrumento normativo adecuado para modificar esa situación, amén del resto de las actuaciones en que la Administración tiene que incidir para poder corregir una situación de desequilibrio preocupante del Transporte de nuestra Comunidad. Yo creo que... vamos, aseguro que no influye nada, ni para bien ni para mal, el tema de la Comunidad Económica Europea en el tema de transportes internos de viajeros. Sí que creo que pueda influir en forma positiva, positiva, en el tema de transportes de mercancías, dada la mayor participación que nuestra flota de camiones, nuestras empresas transportistas van a tener en dos tráfico internacionales. Ya hablaba anteriormente de un aumento del cuarenta y cinco por ciento de los cupos en cuanto a permisos de circulación a través de Europa que pasan por Francia, amén de los que tengamos a partir de ahora con Portugal, lo cual eso es beneficioso para el sector de mercancía.

Pero voy a hacer también aquí una matización

enormemente preocupante y que no dije anteriormente porque tampoco procedía. Hago una afirmación de que el cupo que tiene asignado nuestras empresas de transportes es inferior, en transportes internacionales, el cupo que le asigna la Administración Central, es inferior al que le corresponde por la dimensión del parque, eso seguro. Nosotros hemos interferido ante la Administración Central y hemos protestado enérgicamente, tal y como se protesta entre administraciones, enérgicamente. Pero, cuál es nuestra sorpresa de que, aunque ese cupo es aún inferior, las empresas castellano-leonesas no han utilizado ni ese cupo, ni ese cupo; siendo pequeño, ni le han utilizado. Con lo cual, nuestra labor como Administración está en incentivar, y a veces con gestiones, y no hay falta de incentivar de otra forma, a que nuestras grandes empresas en Castilla y León, que son grandes en Castilla y León pero que son medianas en el conjunto nacional, no nos podemos engañar, hagan en todo caso uso de ese cupo que les corresponde, y nosotros paralelamente exigimos y yo creo que lo vamos a conseguir, casi aseguro que lo vamos a conseguir, una mayor participación en los cupos actuales, amén del porcentaje que le corresponda del incremento del cuarenta y cinco por ciento al día de hoy. Con lo cual yo diría que, en esa situación, las medianas empresas de transportes de nuestra Comunidad, las que estén con una flota adecuada y modernizada, van a salir en enormemente beneficiada a nada que quieran trabajar; a nada que quieran trabajar, van a salir enormemente beneficiadas. Y el riesgo que planteaba el otro día un miembro de la Comisión de Economía, de la incidencia que podían tener las empresas extranjeras, yo casi afirmo que no hay que tener ningún pánico al tema. Las empresas que vengan aquí de fuera, que no creo que se implanten por entrar en el Mercado Común, sino por la propia inercia del Mercado Internacional, van a estar sometidas a la normativa y a la contingentación que tiene en estos momentos el mercado español, con lo cual no se va a producir ninguna competencia a mayores por el mero hecho de entrar en el Mercado Común; sí se produciría por el mero hecho de que se quisiera instalar, pero no influiría el tema del Mercado Común de una forma por lo menos directa. Yo creo que, en ese aspecto, hay que ser optimistas de que el sector transportes de nuestra comunidad va a salir beneficiado, amén de lo que decía anteriormente de que un mayor acceso al mercado de producción, de compra de vehículos, con una paulatina disminución en los aranceles de importación, va a provocar también una mayor posibilidad de elegir, por lo tanto una reducción de costes, indudablemente, con esa mayor competitividad, para la compra de vehículos por parte de las empresas de Castilla y León. La disminución es pequeña en el primer año, pero llega al cien por cien al cabo del séptimo. Creo que en conjunto hay que considerarlo positivo en ese sector, independientemente de que los problemas internos que tiene el sector no se van a ver modificados por el mero hecho de la entrada. Sí se va a producir, ineludiblemente, igual que para el

sector Comercio, una aceleración en el proceso de modernización en nuestras empresas de transportes y una aceleración en el proceso de integración de dichas empresas también para poder competir a la hora de hacer cupos, a la hora de determinados tráficós internacionales.

Yo incluso le podía enseñar a Su Señoría estadísticas en cuanto a la participación en estos momentos en el transporte internacional por parte de nuestra Comunidad Autónoma, y son enormemente significativas. El coeficiente de proporción de participación, o sea, proporción entre comercio exterior y autorizaciones concedidas para visitar zonas, empleando la fórmula de reparto de las autorizaciones de Francia del año ochenta y tres y del ochenta y cuatro y su valor relativo, en el primer puesto está Asturias y Cantabria; segundo, Castilla-La Mancha; tercero, Rioja; cuarto... Rioja, Navarra y País Vasco, perdón; cuarto, Comunidad Valenciana; quinto, Madrid; sexto, Extremadura; séptimo, Andalucía, salvo Almería; octavo, Aragón; noveno, Castilla y León; décimo, Cataluña; undécimo, Murcia; duodécimo, Galicia; y en último lugar, Almería. Ponemos Almería porque es el caso más desproporcionado de que, con un coeficiente de exportación amplísimo de su economía, tiene poca participación en los tráficós internacionales su propia flota de vehículos. O sea que España estaría en quinto lugar y por delante incluso de Cataluña, Murcia, Galicia y Almería. Aun así, insisto en que nuestra participación es pequeña, y la gestión que estamos realizando nos va a colocar en una situación por encima de Andalucía y Extremadura. Para eso necesitamos también la colaboración de las empresas de nuestra Comunidad, que estoy seguro que están haciendo, y estoy seguro porque nos conocemos bien, que están haciendo un esfuerzo importante de modernización de su estructura, a pesar de las grandes dificultades económicas derivadas no del propio sector, sino derivadas de la recesión económica que incide, como veíamos anteriormente, de una forma muy directa, muy directa en un sector que es dependiente de otros sectores como es el industrial, el comercial o el agrario.

El tema del turismo rural, yo también tengo que hacer matizaciones al respecto. Evidentemente, yo creo que el principal despegue del tema turístico en nuestra Comunidad necesariamente tiene que pasar por un aumento en calidad, un aumento en calidad, pero, indudablemente, los programas que en estos momentos tiene la Comunidad Europea a través del FEDER y a través del FEOGA van a incidir, y de hecho, como Sus Señorías conocen, la Comunidad elevó al Gobierno de la Nación para que transmitiera a la Comunidad Económica Europea diversos programas de ayudas a través del FEDER y el FEOGA, que van a incidir indudablemente en el turismo rural. Pero sigo, y coincido ahí con el planteamiento del señor Marcos, en que el aumento porcentual de la participación del turismo en la economía castellano-leonesa tiene que venir por un aumento de calidad, por la propia exigencia del sector, por esa especialización de

la que hablábamos el otro día que tiene que tener el turismo en nuestra Comunidad y por la propia exigencia del alto nivel de calidad que exige el turista europeo, el turista de la Comunidad Económica Europea. O sea que, a pesar de que tampoco se puede pensar que ese turismo rural sea una panacea, pero evidentemente es una ayuda más que vamos a obtener para el turismo en nuestra Comunidad.

Yo, sinceramente, discrepo en algunos temas en el tema de Comercio que utiliza el señor Marcos Oteruelo. En primer lugar, dejé bien claro, o pretendí dejar bien claro en mi intervención que en Europa, evidentemente, la regulación del Comercio Interior lo hace la iniciativa privada (en España también, en España también), y el papel que juega el poder público está precisamente en corregir las desviaciones que se produzcan en virtud de que los baremos de optimización que se pretendan estén desajustados. Y hacía unas determinadas referencias a lo que ocurre en el resto de Europa y decíamos que, sobre la base de que la iniciativa privada es la que regula el Comercio Interior, la Administración, en mayor o menor grado, según países, interviene para garantizar la competencia, para corregir las ineficiencias por motivos espaciales, para corregir las ineficiencias por imperfecciones en otros mercados, para reducir los costes de información y para regular los salarios comerciales. Eso es lo que ocurre en Europa: la Administración actúa de forma subsidiaria para corregir lo que se considera que no es óptimo; pero en España no se va a hacer otra cosa, aquí no se va a legislar otra cosa, por eso ahí ya entra el señor Marcos en contradicción con lo que hacía referencia de lo que decía el liberal conservador. En fin, yo aquí tengo que hacer la apostilla de que si ha habido un país que ha tirado de la Comunidad Económica Europea ha sido Alemania, y precisamente en los años en que el partido Social-Demócrata Alemán, hermano del actual partido que rige el Gobierno en este país, fue el que tiró fuerte de la Comunidad Económica Europea. O sea que aquí no hay protagonismos de partidos políticos, sino que incluso le hago la matización contraria, vamos, yo creo que tampoco es cuestión de partidos sino de una filosofía, de un concepto de lo que puede ser el proyecto europeo. Entonces, volviendo al tema éste, ¿qué es el papel que va a jugar la Administración, cuando habla usted de regular, regular, regular? Pues precisamente regular lo que no está regulado y que está regulado en esos países, sean de tendencias liberal-conservadoras, socialdemócrata o socialista; regular que los casos de desviaciones de un mercado imperfecto, imperfecto, que se produce en las relaciones de iniciativa privada quede subsanado, y para ello está ya, y está consensuado y yo estoy seguro de que va a salir en esta legislatura, la futura Ley de Comercio Interior. Nosotros en la Comunidad Autónoma reitero que no tenemos ninguna competencia legislativa normativa, sólo tenemos competencias de ejecución, como la mayoría... diez Comunidades Autónomas, de forma tal que esa Ley de Comercio Interior lo que pretende es regular todo lo

que regulan en el resto de los países: tema de horarios, tema de competencia desleal, tema de deficiencias o desequilibrios por motivos espaciales o de información, etcétera, etcétera. Esa ley no va a ser más, sino que está precisamente entresacada de la experiencia comunitaria y es absolutamente necesaria para poder regular cuestiones que en estos momentos en este país están provocando situaciones ciertamente tercermundistas, comparado con lo que ocurre en la Comunidad Económica Europea. Con lo cual, no es liberalizar; yo estoy convencido que si el partido que gobernase fuese el de Su Señoría tendría que hacer lo mismo, lo mismo, por lo menos pretender hacer lo mismo, para provocar que esos desequilibrios no se produzcan. He de decir, además, que esta Ley de Comercio Interior está consensuada por —en sus grandes líneas, luego hay matizaciones de todo tipo— por todas las Comunidades Autónomas, sean del signo político que sean, al igual que la futura Ley de Ordenación de Transportes.

Y, evidentemente, también ha hablado, yo creo que acertadamente, del tema de que el trato personalizado que el pequeño comercio en Castilla y León tiene puede ser beneficioso. Creo que en mi intervención lo dije: lo que tiene que aprovechar precisamente el comercio minorista y el comercio detallista de Castilla y León es la ventaja que hoy supone el trato personalizado para que, utilizando los resortes de modernización, de especialización y de fusión o de participación en cadenas de tipo voluntario, cooperativas, etcétera, aproveche además esa ventaja que tiene cara al consumidor para pegar un tirón hacia adelante. Coincido en este planteamiento pero siempre y cuando se produzcan los otros tres condicionantes, que es modernización, especialización e integración del comercio.

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

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Únicamente, aprovechar la oportunidad para recordarle que yo no sé en qué situación está la famosa Ley de Transportes, porque es que esto yo soy el que creo... Desde que iniciamos la Legislatura, usted recordará que tenemos esta preocupación, porque es indudable que una de las cosas anacrónicas que hay en este país es toda la normativa del transporte en general. Entonces, claro, es evidente que se regula por la Ley de mil novecientos cuarenta y siete, que cualquier parecido del transporte español en mil novecientos cuarenta... de la realidad del transporte español en mil novecientos cuarenta y siete a la realidad al día de hoy es que es pura coincidencia, verdaderamente, traída por los pelos. O sea, la realidad es absolutamente distinta y entonces no sirve, es evidente que no sirve aquella Ley para esta realidad. Y a mí me extraña que va pasando el tiempo y yo no sé esta Ley en qué situación está, si está ya en el Parlamento, si está en anteproyecto todavía, si el Consejo de Ministros ha hecho ya el Proyecto, porque me parece que es una Ley urgente, que incluso pudiera ocurrir que acabara la legislatura del Partido

Socialista y dejara esta Ley sin hacer, cosa que a mí me disgustaría, porque además pienso que, a consecuencia, o sea, después de esta Ley sí que podríamos en la Comunidad estudiar formas de... yo no sé hasta que nivel podríamos aquí legislar, si reglamentos o, en fin, alguna cosa podríamos hacer, pero ya teniendo como base esa Ley.

Por otra parte, yo creo que los datos del Mercado Común se deben conocer ya todos, en el sentido de que ya no esté parado ese proyecto de Ley para conocer cómo funciona en Europa. Entonces, si se conoce todo eso, no me explico por qué ese Proyecto está tan parado. No sé, en fin, si desde el punto, desde las áreas, digamos, del partido en el Gobierno en Castilla-León, o desde las áreas del Gobierno autonómico se pudiera incidir un poco en este sentido, me gustaría mucho, en el sentido de urgir, vamos, este Proyecto de Ley.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMERCIO (SEÑOR LORENZO MARTIN): Sí. Yo, a nivel de información, por lo que conozco, esta Ley, en los mismos términos en los que estaba consensuada, ha pasado por la Comisión... vamos a ver cómo se llama, Comisión Autonómica o algo así, en la que forman parte algunos Ministros, la Comisión de Asuntos Económicos también y la Comisión de Subsecretarios, que está pendiente exclusivamente de entrar en Consejo de Ministros para que se convierta en Proyecto, para que se convierta en Proyecto de Ley. Sí me consta, por unas declaraciones del Ministro de hace diez días escasos a la intento recordar que a la Agencia EFE, que va a entrar en el Parlamento y se va a aprobar en esta Legislatura. Evidentemente, comparto su preocupación de que en esa Legislatura creo que debe salir, que en definitiva va a crear unas reglas de juego claras, pero ya no comparto, quizá con excesiva prudencia tengo que decir que la Comunidad Autónoma, que tiene capacidad legislativa en el tema del Transporte intracomunitario, seamos capaces, por lo conveniente que pudiera ser, no por otra razón, de crear legislación complementaria.

Yo creo que el tema —y aquí voy a quizá deslizar un poquillo— el tema del transporte es tan enormemente complejo, tan enormemente complejo y se puede fragmentar tan poco en Comunidades Autónomas, incluso yo diría que entre estados por la propia definición del sector del transporte, que ha provocado que entre todas las administraciones, del signo que sean, se haya llegado a un acuerdo de borrador de Ley, cosa que es enormemente complicada; que el propio sector de transportistas —pequeños, medianos y grandes— hayan aceptado esta Ley, quizá a veces como mal menor, en el sentido de que mejor esto que no nada; pero que dudo yo que tengamos necesidad de desarrollar esta Ley, si bien es cierto que en temas puntuales habría que normativizar algunas cosas de las que sí que estamos necesitados y que sí que necesita-

mos el sustento de una Ley del año ochenta y cinco y no una Ley del año cuarenta y siete, para no poder entrar en contradicciones legales. Entonces, lo que me pregunta, comparto su preocupación; por lo que dice el Ministro, va a entrar en esta legislatura y me consta que el borrador no ha sido modificado en absoluto y que incluso se complementa con una Ley Orgánica que se aprobará simultáneamente, aunque con la mayoría parlamentaria que requiere el tema, una Ley Orgánica de delegación de competencias para que la parte que en estos momentos se reserva la Administración Central de competencias en Comunidades Autónomas pueda ser transferido, por Delegación, a todas las Comunidades Autónomas. Así, aproximadamente en nuestra Comunidad el treinta y dos por ciento de las competencias y medios personales y materiales se quedó reservada a la Administración Central y con esta Ley Orgánica de Delegación de Competencias se transferiría todo, con lo cual se iba a provocar yo creo que, sin duda alguna, una mayor racionalización en la Administración, en cuanto que sólo habría una ventanilla, por competencias propias y delegadas, pero una sola ventanilla, que para el ciudadano sería como muy beneficioso dado el caos, cierto caos que reina actualmente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Por el Grupo Socialista, tiene la palabra don José Luis González.

EL SEÑOR GONZALEZ MARCOS: Sí, perdón, sí. Decía que, como Portavoz del Grupo Socialista, una intervención muy breve para agradecer al Consejero la intervención que ha tenido y la información que nos ha dado, incidiendo en una campaña que yo creo que tiene que ser permanente, al margen de que algunas veces nos resulte pesada. Es decir, el hecho de que este país se integre en el Mercado Común Europeo va a tener una trascendencia de todo tipo tan grande que, naturalmente, necesita una campaña informativa no sólo inter-instituciones, también inter-instituciones, y sobre todo de cara a la opinión pública, que necesariamente tiene que durar más allá de dos, tres, cuatro, cinco años. Naturalmente, la repercusión pensamos que va a ser extraordinaria y en sentido positivo, aunque naturalmente implica un cambio en tantas costumbres obsoletas que este país viene padeciendo. Todo cambio, señor Oteruelo, puede resultar molesto, y yo estoy completamente convencido de que sí en principio resulta molesto, pero por lo que implica un esfuerzo de imaginación y de coger —como vulgarmente se dice— el toro por los cuernos y actuar con aires más modernos, yo creo que en definitiva reportará un beneficio enorme para este país.

Por eso, yo creo que lo que es importante es actualizar y profundizar en los datos y en los estudios, porque es verdad que hoy hablamos más en el terreno de la hipótesis que en el terreno de la información, y mucho menos contrastada. Naturalmente, sobre la marcha iremos viendo cuál es la repercusión y cuál es

la respuesta que cada sector va dando al problema de la integración en el Mercado común, y sobre la marcha tendremos que ir conociendo los efectos y corrigiendo también —por qué no— aquellas cuestiones que merezca la pena corregirlas.

Sí decir que este tema, como todos aquellos que afectan a la política internacional, yo creo que deben de ir al margen de o por encima de las ideologías concretas que en un momento determinado gobiernen en un país. Yo creo que en eso sí que nos dan buen ejemplo los países que están integrados en el Mercado Común, donde con distintos cambios de Gobierno por los avatares democráticos han sido todos en este tema continuistas. Yo creo que en este punto estamos todos, al margen de que, naturalmente, el señor Oteruelo hable de su ideología liberal-conservadora que, —el lo sabe— me merece todos los respetos porque además yo creo que es una de las personas que está convencida de lo que dice y que lo defiende con convencimiento; no todos podemos o pueden decir lo mismo. Por eso repito, señor Oteruelo, usted merece para mí todos los respetos, aunque no comparta sus ideas; pero en un caso y en otro, con ideología liberal-conservadora o con ideología socialista, yo creo que tenemos que elaborar entre todos en este momento un pacto de Estado, que significa que en éste y en otros temas que afectan a política internacional tiene que ser la consecuencia de una política pactada, para que, al margen de quien gobierne en cada momento, no tengamos que dar pasos atrás o pasos en el vacío, porque naturalmente seríamos una carga demasiado pesada para los países europeos, que ya —porque han tenido más tiempo— tienen éstos temas completamente asumidos.

Por eso repito gracias al señor Consejero, instar a que se continúe con la política de las jornadas de León, donde ya de alguna manera la opinión pública se le hablaba de las repercusiones que se preveía podía tener el ingreso de España en el Mercado Común en los distintos sectores; profundizar en el tema y ampliarlo, porque hoy es el tema que más preocupa, por ser el tema más desconocido, y, repito, hay que incidir en aquellos sectores que se pueden ver afectados para informarles sobre la repercusión y sobre cómo prevé el Gobierno en este caso regional que hay que ir cubriendo etapas y que hay que ir haciendo cosas para aminorar los efectos negativos que todo cambio puede tener y ampliar los positivos.

Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Para consumir un turno de intervenciones por los Procuradores de la Comisión presentes, con el permiso de ustedes voy a empezar yo mismo.

Primero, aun saliéndome del tema pero sabiendo de antemano de su benevolencia, recordarle al señor Consejero, puesto que él ha hecho un comentario lleno de buena intención de que —contestándole al señor Marcos Oteruelo— en la República Federal Alemana, precisamente un sistema no liberal conservador es el que ha tirado, ha dado el gran tirón de la

Comunidad Europea, quiero recordar que los cuarenta años de libertad democrática en los que viven nuestros queridos amigos de la República Federal Alemana, más de tres tercios de este período histórico ha gobernado la Democracia Cristiana, tres cuartos, perdón, tres cuartos ha gobernado la Democracia Cristiana, y que el Tratado de Roma se firmó estando este partido en el poder.

Pero, en fin, al margen de este comentario, yo no quiero hacer una pregunta sino un ruego, y además se lo he dicho de antemano al señor Consejero porque no es algo que afecte exclusivamente a esta Consejería, sino también a otras, fundamentalmente a la de Hacienda y también a la de Industria. Y es que con la entrada en el Mercado Común, el uno de Enero se va a aplicar en España automáticamente un impuesto del que todos hablamos pero del que nadie sabemos y que no sabemos... ni siquiera se sabe a los niveles más altos de las Delegaciones, al menos, del Ministerio de Hacienda en las distintas provincias. Para muchos es un poco sorprendente, aunque como en nuestro país somos muy «quijotes» y estamos muy acostumbrados a determinadas machadas, pues, bueno, entramos en el Mercado Común y el mismo uno de Enero aplicamos el IVA, cuando Grecia, que lleva muchos años en el Mercado Común, todavía no lo aplica y Portugal no lo va a aplicar de inmediato, porque se han tomado unas medidas prudenciales de tiempo de conocimiento y de explicación. Resulta, o parece ser que el uno de Enero, cuando esto entre en vigor, todos los comerciantes, por ejemplo, tendrán que tener realizado un inventario sus stocks, porque han pagado o el ITE o han pagado el impuesto de lujo y no van a poder pagar, o no tienen por qué pagar dos veces la misma cosa. Pero de todo esto no hay ninguna información clara. Entonces, lo que yo rogaría al señor Consejero no es que nos dé aquí una contestación, puesto que eso sería bastante complicado, sino que solicitara de la Junta de Gobierno de la Comunidad que, a la mayor brevedad posible y con los medios que pueda contar, institucionalice una campaña de información pormenorizada de lo que esto va a suponer, de lo que esto va a suponer sobre todo para lo que nos preocupa más: para el pequeño y mediano comerciante, porque realmente la desorientación es enorme y si queremos ser respetuosos con la Ley y cumplir con nuestras obligaciones fiscales lo primero que tenemos que tener es un conocimiento de en qué van a consistir; por eso no estaría de más que, promovido por esta Consejería, se iniciara de inmediato una campaña de información a través de los medios de difusión, incluso de la Televisión Regional, que algunos de sus espacios pues no los utiliza con temas de gran interés, pues que la gente llegara a tener un conocimiento no para evadir, sino precisamente para mejor cumplir sus obligaciones fiscales.

Muchas gracias.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMERCIO (SEÑOR LORENZO MARTIN): Sí. Yo en el tema de Alemania

sinceramente suscribo lo que decía el señor González Marcos. Yo creo que él además, que es padre de la Patria como Senador que es, tiene esa misión global mucho más exacta que los que somos padres regionales de nuestra patria chica, y es evidente que no hay ideología y que en este proyecto, como en otros que se están intentando en estos momentos armonizar entre todos los Partidos Políticos, deba haber una política común para que, independientemente de los cambios democráticos que se tienen que producir necesariamente por bien de la Democracia, se mantenga una política exterior común, y en definitiva en el Mercado Común es un proyecto de Política Exterior perfectamente definido.

El tema del IVA, evidentemente, tengo que agradecer al señor Presidente que no me obligue a darle esas explicaciones, porque sinceramente el Reglamento se aprobó el miércoles pasado, si mal no recuerdo en el Consejo de Ministros del miércoles pasado y salió publicado el jueves, es decir, un día de estos ha salido publicado y no hemos tenido ocasión de profundizar en el tema. Sí sabemos el alcance importantísimo que tiene para el tema y sí que me adelanto en tres aspectos.

En primer lugar, la política de la Consejería durante este año ochenta y cinco ha sido primar todos los cursos, subvenciones fundamentalmente —tengo que reconocer— por las Cámaras de Comercio, de información en el tema del IVA, aunque ahí se han..., y hay que decirlo, mucho porque no había reglamento, con lo cual ha sido todo muy teórico y quizá no hayan sido todo lo prácticos que podían haber sido esos cursos por falta de Reglamento.

Y segundo punto: precisamente ayer estuvimos viendo la posibilidad, las garantías que nos ofrecía determinada oferta que tenemos de hacer una edición, un librito, un manual que trate precisamente del IVA en el comercio. Estamos absolutamente ilusionados de poderlo sacar y estamos en estos momentos estudiando la garantía de quién nos lo va a hacer, porque el problema es a veces de que lo mismo nos intentan meter gato por liebre. Parece en los informes, en principio, que son muy buenos y en caso de que sea así contrataríamos en la próxima semana precisamente ese material para poderlo distribuir, como hemos hecho con otras cosas, distribuirlo entre todos los comerciantes de nuestra Comunidad, que son treinta y tantos mil.

Amén de eso, hay algunas cosas que no tienen excesiva importancia y que podíamos editar ya sobre la repercusión del IVA en el sector transportes, y en el sector turístico quizá ahí es donde nos falta algo, porque ahí se ha llegado a unas condiciones de privilegio merecidas para el sector, como es el de que el tipo que se aplique para la inmensa mayoría de la hostelería de España sea sólo del seis por ciento cuando en el resto de Europa, en la mayoría de los casos, es del doce por ciento.

Pero el tema de comercio, sinceramente, falta... y hago ese ofrecimiento que, en definitiva, en caso de

que las garantías sean grandes por parte del equipo redactor, editaríamos con toda urgencia un folleto explicativo del IVA en el comercio, porque veo que hay —para mí mismo también— hay cierto desconocimiento de la repercusión del tema y cómo se va a tener que actuar el treinta y uno de Diciembre.

En cuanto a valoración de stocks y qué hay que hacer al día siguiente con lo que tenía ya inventariado o con lo que has comprado nuevo, en fin, realmente estamos un poquillo verdes y me gustaría ayudar al sector, aunque ya lo hemos ayudado indirectamente subvencionando cursos de formación específicamente del IVA en toda Castilla y León a través de las Cámaras de Comercio.

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

Evidentemente, a pesar de las puntuales discrepancias ideológicas, pues hay muchas cosas en las que coincidimos incluso en el tiempo.

El señor Alonso tiene la palabra.

EL SEÑOR ALONSO RODRIGUEZ: Bueno, yo no estoy de acuerdo con el Portavoz del Grupo Popular, pero le voy a explicar. No... que no tenga datos, que no tenga datos; la Consejería... usted, como Procurador, puede solicitar todos los datos de todas las encuestas y de todos los trabajos que haga la Junta y son varios cientos de millones de pesetas que se gasta la Junta, y además con la triste paradoja que esos datos ya han sido elaborados por el Centro de Estudios Sociológicos y que esas personas se lo vuelven a vender a la Junta. En fin, eso es un caso que habría que contratar...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Señor Alonso, por favor, ciñase al tema de su pregunta y no haga disquisiciones ni juicios de valor.

EL SEÑOR ALONSO RODRIGUEZ: Bien, juicios de valor. Yo no estoy de acuerdo con... Bueno, se llega al liberalismo, todo el mundo es conservador, fijese, pero después de una gran justicia social; primero hay que alcanzar una gran justicia social y después es uno conservador, y liberalismo es un comportamiento de vida ante la vida. Yo recuerdo una frase de un Diputado socialista, Núñez Encabo, que todos los de los partidos grandes se empacan, entonces todos quieren conservar su parcelita de poder y por eso lo aparcelan.

Yo ahora le quiero preguntar al señor Consejero, y para eso muy triste, porque ya parece que va a contratar a una persona para hacer un librito sobre el IVA, con lo cual va a suponer unos gastos bastante cuantiosos, porque cuando no se trabaja con el dinero de uno propio se es bastante generoso. De esos libros hay bastantes editados; sólo con mandar a un conductor o a una secretaria a Madrid, a Presidencia de Gobierno y que le dé los libros que tiene editados sobre el IVA y libros pequeñitos y reproducirlos completamente. Yo

En primer lugar, en la primera comparecencia del señor Consejero ante esta Comisión, y a pregunta de este Procurador, contestó que no iría a presentar ningún proyecto de Ley durante aquel año. Entonces, yo le vuelvo a preguntar: ¿durante esta legislatura presentará algún proyecto de Ley? Y, en caso de que no lo presente, ¿cuál es la causa: falta de interés en legislar esta materia o por el contrario considera que esta materia está perfectamente legislada y que no es necesario modificarla?

Segunda pregunta. Ha hablado en materia de turismo del Agro-turismo y de la influencia del FEDER y del FEOGA y su repercusión en Castilla y León. A mí me interesaría, supongo que también a los demás Procuradores, que se ampliara un poco cuál es la forma de su influencia y cómo podría repercutir en Castilla y León.

Y por último, una pregunta en relación con la promoción del comercio, sobre todo el pequeño comerciante. A mí me da miedo la forma en que se está haciendo esta promoción del pequeño comerciante. Por un lado, se intenta promocionar a todos los niveles dando facilidades para la ampliación, modificación o nueva instalación del pequeño comerciante, y estoy totalmente de acuerdo con esto. Pero esto lleva consigo que, si se hace de una manera indiscriminada, podamos caer en que con posterioridad tengamos que hacer una reconversión de todo esto que hoy estamos promocionando, porque lo mismo le da montar a este pequeño comerciante un bar, una cafetería, o una tienda de alimentación. Entonces, me gustaría conocer con más claridad cuál es la política que intenta seguir la Consejería sobre esta materia, puesto que, como muy bien ha dicho con anterioridad, hay que buscar la competitividad, hay que buscar la racionalidad, hay que buscar una serie de cosas para poder luchar con el Mercado Común Europeo, y yo veo una gran contradicción en esta materia.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): El señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMERCIO (SEÑOR LORENZO MARTIN): Es decir, el tema de previsiones legislativas de la Consejería, en Comercio no tenemos, con lo cual ahí no hay posibilidades. Y en materia de Transportes y Turismo las previsiones que tenemos para este período de sesiones son presentar la Ley de Tasas de la propia Consejería, que en definitiva es desarrollo de la Ley de Tasas aprobada por estas Cortes hace pocos meses, y la Ley de —y sería más importante—, de Inspección y Sanciones de Empresas Turísticas. Esas son las dos previsiones para este período de sesiones. Si de la aprobación de la Ley de Ordenación de Transportes de la Administración Central resultara que pudiéramos hacer algún tipo de Ley específica, con enorme prudencia lo haríamos, pero tampoco me puedo comprometer mucho al tema,

porque yo creo que va a ser innecesario; sí va a ser necesario un desarrollo normativo.

Y en el aspecto turístico, aparte de esta Ley de Sanciones que es preceptivo que sea Ley para poder derogar normativas anteriores y por tanto actualizarlas, el resto yo creo que va a ser desarrollo normativo, clasificación hotelera, etcétera, etcétera; creo que es desarrollo normativo y no exigiría Ley. De cualquier forma, en materia de adecuación de la normativa turística, las previsiones que tiene la Consejería son enormes; prácticamente, en el año y medio que queda de legislatura o año y nueve meses que quedan de legislatura vamos a adecuar toda la normativa del Estado a la nuestra, pero que la mayoría van a ser Decretos y no van a ser Leyes, excepto el tema de sanciones que sí que lo exige.

El tema de agro-turismo, pues, yo les pondría un ejemplo. Entre los proyectos que hemos presentado al Gobierno del Estado para su remisión al FEDER o al FEOGA, no recuerdo, estaba el programa de campings que tiene la Consejería. Es una forma de, si conseguimos eso, como nosotros ponemos 50.000.000, teóricamente nos van a tocar otros 50.000.000.

Y el tema de las previsiones que tiene el Banco Europeo de Inversiones de apoyar toda iniciativa de restauración histórico-artística —evidentemente, hoy día una buena parte en el medio rural—, todo el tema de apoyo a la infraestructura rural y los programas específicos del Fondo Europeo de desarrollo Regional que van encaminados a zonas deprimidas, y que nuestra Comunidad Autónoma tiene la categoría primera, la «A» o la categoría primera, de las más beneficiadas, yo creo que en definitiva lo que quieren es aumentar el nivel de calidad de vida de esos ciudadanos en el medio rural; indefectiblemente, apoyos de tipo que podríamos llamar de turismo especializado podrían ser beneficiosos para precisamente aumentar su nivel de renta, sobre la base de que el campesino, tendiendo a una agricultura especializada, tiene determinados meses del año no utilizables en el medio rural. En esa línea va, y los proyectos que sean precisamente alternativos a la ocupación fundamental, que es precisamente la labor del campo, en los meses que no sean de ocupación típica de su especialidad tienen preferencia de subvención y de apoyo financiero por parte de la Comunidad Económica Europea.

Luego plantear un tema que evidentemente es algo que estudiamos en su día con mayor profundidad, que es el tema del apoyo a la reforma de las estructuras comerciales, en cuanto al programa de modernización del pequeño y mediano comercio. Como Sus Señorías conocen, la Consejería tiene firmado un convenio con las Cajas de Ahorros con un montante de capital de 1.600.000.000, que si le unimos los convenios que se han ido firmando posiblemente con Entidades Bancarias privadas, puedes contar del orden de 3.000.000.000, que tienen dos fórmulas de control: en primer lugar, el Banco garantiza la solvencia económica y moral del solicitante, ahí ya ni nos preocupamos, es

le doy una idea, no se va a hacer porque se trabaja muy generoso con esas personas que se contratan y después viene un Ministro y cuentan chistes y tal y esas cosas...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Señor Alonso, le ruego nuevamente que se ciña al tema.

EL SEÑOR ALONSO RODRIGUEZ: Como este Procurador se tiene que ceñir al tema y otros Procuradores no se ciñen al tema, a lo mejor el señor Presidente... Pero, bueno, da lo mismo. Que este libro me puede contratar una persona —yo doy una idea— que mande a Presidencia de Gobierno y que traiga los libros y los edite, y se ahorra un millón de pesetas que la Comunidad lo puede gastar en otras cosas.

Nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): ¿Algún otro Procurador? Señor Olea.

El señor Consejero pide la palabra para contestar al señor Alonso.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMERCIO (SEÑOR LORENZO MARTIN): Comparto con Su Señoría la preocupación por el tema de, de la escrupulosidad en el tema del gasto público. Creo que esta Consejería da muestras diarias, como toda la Junta, de esa escrupulosidad en el tema. Pero el tema, tal y como lo plantea usted, tengo que discrepar. Hay mucho libro teórico sobre el tema del IVA, práctico ya sabemos que no hay nada porque el Reglamento salió en el Boletín Oficial el jueves o una cosa así, estamos hablando de tres o cuatro días, con lo cual no hay escrito en plan práctico nada, y precisamente es lo que la Consejería quiere hacer. Y luego no tenemos medios técnicos y no me avergüenza decirlo, no tenemos personal adecuado en materia fiscal como para hacer con garantías ese folleto. Es que hay que hacer un folleto de índole práctico. Piense... antes decíamos el nivel de formación cultural y técnica que tenía el comerciante en Castilla y León, que por desgracia no es excesivamente alto y no le vamos a dar un mamotreto que usted dice del Presidente del Gobierno. Yo tengo alguno de esos y eso es inefable. Porque vamos a darle un manual práctico para las necesidades del pequeño y mediano comercio de Castilla y León y dirigidas precisamente en un lenguaje que ese pequeño y mediano comerciante que no tiene una alta formación técnica y cultural pueda digerirlo y aplicarlo en estos dos meses y a partir del día uno de Enero. Ese es el espíritu que llevamos, con lo cual yo creo que no estamos haciendo ningún derroche en mi opinión, ningún derroche, sino que estamos... con muy poco dinero de todos hacemos un beneficio a muchísimas personas como son los treinta y seis mil quinientos comerciantes de Castilla y León, con lo cual a lo mejor tocan a dos duros por persona, por decir una cifra ¿no? y creo que sería enormemente

beneficioso y no sería ningún dispendio económico, sino más bien todo lo contrario.

EL SEÑOR ALONSO RODRIGUEZ: (Intervención sin micrófono).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Puede contestar.

EL SEÑOR ALONSO RODRIGUEZ: Bueno, me alegro de la noticia. Yo le puedo decir que lo van a editar en la Presidencia del Gobierno libros así y su Consejería últimamente ha contratado vario personal eventual como asesores del señor Consejero, son economistas y hay cerca de cincuenta personas o veinticinco personas que tiene la Junta contratadas habitualmente como asesores del Consejero, creo que economistas con una capacidad que se contrata como asesores de un Consejero tienen que estar capacitadas o capacitados en ese equipo de veinticinco personas para hacer ese librito y no contratar personal. Yo creo que eso es; ahora, que si no hay personas en la Consejería que contratan como asesoras de los Consejeros o asesoras del Presidente y no son capaces de hacer un librito y tienen unas carreras universitarias y unos pedigris muy brillantes, pues verdaderamente la contratación es bastante deficiente. Es ése el criterio mío, que yo estoy equivocado cien por cien, no hay duda seguro.

Nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Señor Consejero, tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMERCIO (SEÑOR LORENZO MARTIN): Señor Alonso, yo creo que en este país en el tema del IVA salen con los dedos de una mano, con los dedos de una mano la gente que con solvencia técnica puede hacer eso, y yo creo que no resulta en absoluto, por lo menos para mí, no me resulta vergonzoso reconocer que no estoy en condiciones de hacerlo, ni me resulta vergonzoso decir que el personal técnico que tengo, que es bueno y que puede hacer una revisión de eso, esté en incapacidad técnica de hacer algo que en este país salen con los dedos de una mano la gente capaz de hacer eso, por la enorme complejidad y los enormes conocimientos de política fiscal, ya no sólo económica, de política fiscal que hay que tener y de derecho fiscal que hay que tener para poder hacer eso. Es decir, no resulta vergonzoso el tenerse que contratar a nadie porque así lo hace también el ministerio.

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

EL SEÑOR OLEA LOSA: Señor Presidente. Señor Consejero, quería hacerle brevemente tres preguntas acerca de la materia de su competencia.

el propio banco quien asume el riesgo, nos hace la depuración de esa solvencia económica y moral para la actividad que quiera desarrollar; y nosotros, el banco nos remite la documentación para que nosotros demos el visto bueno en cuanto al préstamo, en cuanto a la finalidad, de forma tal que financiamos de determinadas actividades, no tengo aquí ahora la relación de actividades, pero hay actividades de las que usted menciona que no están financiadas, por ejemplo bares, y evidentemente no podrán hacer ninguna discriminación. Es evidente que en esta Comunidad lo que sobran son bares, es decir, y no íbamos a andar potenciando, bajo el punto de vista de subvención de la Administración, actividades que están suficientemente atendidas en un mercado normal. Entonces, el banco depura la solvencia económica y la Administración depura la finalidad, de forma tal que esa finalidad sea acorde con nuestros programas porque financie deficiencias de la estructura comercial detectadas en nuestros estudios o los estudios que a nivel nacional existan. Entonces, hay determinadas actividades que se financian y determinadas actividades que no se financian. Evidentemente hay que llegar, y ahí coincido con Su Señoría, a una mayor depuración de actividades, pero, claro, para eso hay que tener y no lo tenemos todavía un estudio de estructuras comerciales absolutamente actualizado, que podamos incluso hasta financiar territorialmente, de forma tal que en determinadas localidades pudiéramos apoyar la implanta-

ción o modernización —qué diría yo— de panaderías y en otra que el estudio nos dijera que tiene suficiente número de panaderías por número de habitantes, pues en esa localidad no; con lo cual podríamos llegar a un grado máximo, que no digo que sea utópico, pero evidentemente es enormemente agresivo, de financiar actividades, pero localizadas en función de las deficiencias estructurales que observemos. Cuando tengamos el estudio, tendremos el primer documento para poder llegar a ese grado de perfección en el programa de reforma de estructuras comerciales a través de subvención a la financiación.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ELORZA GUINEA): Muchas gracias. ¿Señor Olea? ¿Algún otro señor Procurador, o señora Procuradora desean intervenir?

Pues muchas gracias por su asistencia. Muchas gracias señor Consejero por su comparecencia y, en la misma línea que ha insinuado algún Procurador, siempre agradecemos su presencia, nos es grata, nos informamos en gran medida de lo que nos preocupa; por tanto, brindarle a que en cuantas ocasiones lo crea conveniente, o lo creamos conveniente los Procuradores, nos volveremos a ver.

Muchas gracias.

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