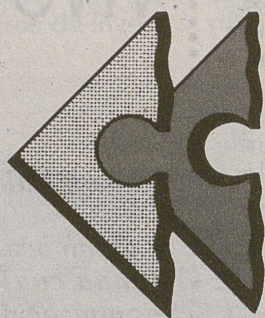
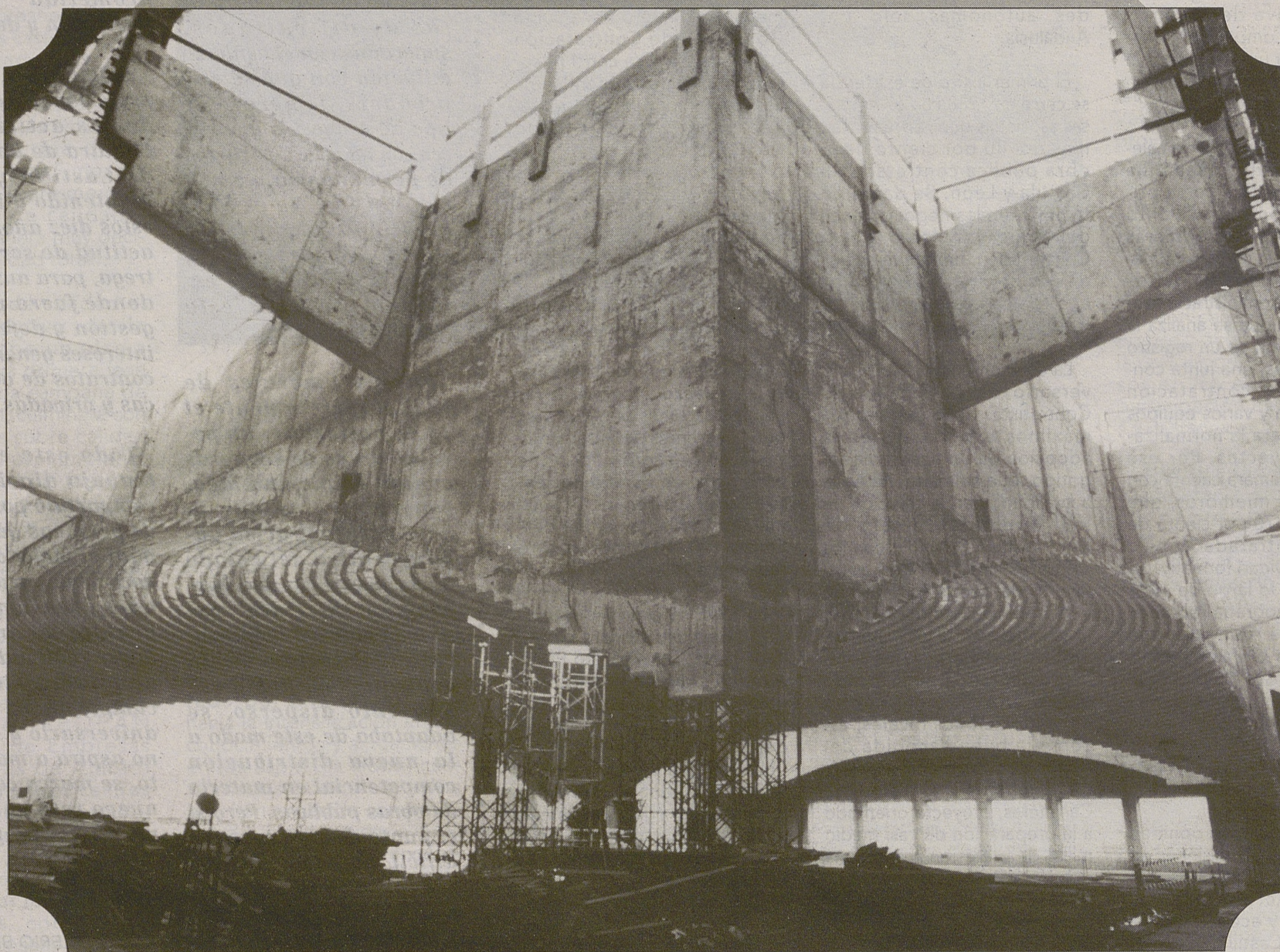


10 años de la Cámara de Contratistas



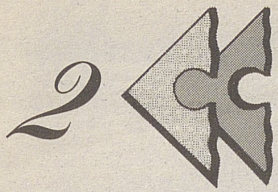
CÁMARA de CONTRATISTAS
de CASTILLA y LEÓN



Creada en 1983 al amparo de la Ley 19/1977, de 1 de abril, la Cámara de Contratistas de Castilla y León se ha configurado como una entidad de naturaleza privada, definida por un claro carácter profesional y apartidista de sus actividades, que ejerce dentro del ámbito territorial de la comunidad autónoma castellanoleonesa.

La Cámara de Contratistas, que comenzó a andar el 28 de noviembre de 1983, tiene por objeto fundamental y permanente defender los intereses legítimos de sus miembros, que ejercen así el derecho a no ser discriminados por razones de domicilio, territorio o dimensión empresarial.

Además, la Cámara de Contratistas de Castilla y León, representante ante las administraciones de más del 90 por ciento de la actividad del sector, promueve y defiende el desarrollo de la economía de libre mercado, la gestión de los intereses generales de los contratos de obras públicas y privadas y la representación de sus empresas ante las distintas administraciones del Estado.



Diez años de historia

Desde el 28 de noviembre de 1983, la Cámara de Contratistas de Castilla y León ha emprendido una particular aventura asociativa que el tiempo y el trabajo de sus miembros se encargaron de consolidar, tal y como demuestran las cifras de este año. Impulsada por un grupo reducido de empresas del sector, la Cámara nació con la idea clara de que la nueva configuración administrativa de España -distribución competencial- hacía necesaria una concepción distinta del asociacionismo en materia de obras públicas.

El 1 de junio de 1984 se celebra la primera Asamblea General, que elige como primer presidente a Jacinto Hidalgo Velilla. Las primeras acciones se resumen en numerosos encuentros con altos cargos de la Administración regional, en los que se analiza la posible creación de un registro de contratistas, una junta consultiva de contratación administrativa y varios equipos de trabajo para la normalización de proyectos. Por ese entonces la Cámara cuenta con 36 empresas miembros, que totalizaron el 70 por ciento de la obra contratada con la Junta. La actividad formativa se incrementa a lo largo de 1985 en toda la geografía regional. Directivos se reúnen con el consejero de Obras Públicas para expresar sus quejas por el retraso en los pagos de las obras de la Junta y por la escasez de licitación. El número de empresas miembros subió este año a 53.

En 1986 la Cámara pone en marcha distintas comisiones de trabajo, entre ellas las de formación, socio-laboral, contratación y económico-financiera. En Castilla y León el importe licitado ese año ascendió a 41.039 millones de pesetas, lo que supuso un cre-

cimiento del 12 por ciento respecto a 1985 y 4.600 nuevos empleos. Al año siguiente esta institución se encargó de organizar el III Encuentro Nacional ANCOPI - Cámaras de Contratistas, y se firmaron convenios con la Compañía Española de Seguros de Crédito y Caución - para avales- y con el Banco de Santander, para ofrecer servicios financieros a sus socios. La licitación oficial experimentó ese año un notable crecimiento (65,9 por ciento sobre la de 1986 en pesetas constantes), superada a nivel de comunidades autónomas sólo por Andalucía.

El primer lustro de existencia se cerró en 1988 con 67 empresas asociadas que representan más del 80 por ciento de la obra pública contratada en Castilla y León. Se participó también en las negociaciones del Acuerdo Marco de la Construcción, firmado a finales de octubre, y es reelegido en el cargo de presidente Jacinto Hidalgo.

La conmemoración del V aniversario de la Cámara de Contratistas tiene ese año sus máximos exponentes en la adopción de un anagrama-logotipo, que se mantiene en la actualidad, y en la creación de los "Premios Cámara de Contratistas". En 1989, con los primeros síntomas de agotamiento del sector -que tiró de la economía nacional durante toda la década de los ochenta-, destacó la mejora de los sistemas de control y seguimiento de las obras licitadas por las administraciones locales, así como la buena acogida del Plan de Formación para Especialistas en Obras de Carreteras, proyecto orientado a la preparación de casi medio millar de profesionales. En una reunión con el entonces presidente de la Junta, Jesús Posada, se acordó constituir una comisión mixta para analizar periódicamente los problemas del sector de la construcción y en particular, la

licitación de obra pública. Posada expresó su preocupación por el retraso de las inversiones estatales previstas en la región. Se pone en marcha el sistema de ayudas financieras a los adjudicatarios de obras públicas, con un convenio firmado entre la Consejería de Economía y las cajas de ahorro de la autonomía.

En el año 1990, con récord de licitación -158.639 millones sobre los 97.796 del año anterior-, destacó la creación mediante decreto de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa. Ya con 114 socios, la Cámara emprende una campaña informativa para preparar a todos en el nuevo marco de relaciones que se inició con la década de los noventa y la creación del Mercado Unico Europeo. 1991 supuso un paso atrás en las perspectivas de crecimiento que parecían desprenderse de las cifras logradas el año anterior, según reconoció el presidente de la Cámara, Jacinto Hidalgo, que pidió mayor esfuerzo inversor a las administraciones públicas para que la carencia de infraestructuras en la región "deje de conjugarse en tiempo presente". Se alcanzaron los 100.000 millones de licitación, un descenso del 40,4 por ciento respecto a 1990.

En 1992 se produjo el cambio en la presidencia con la llegada de Juan Ernesto Pérez Moreno -Jacinto Hidalgo fue nombrado presidente de honor-. Las previsiones de descenso en la licitación de obra pública se mantienen -110.747 millones-, debido al retraso de la región en materia de infraestructuras. En este sentido hicieron llegar al Delegado del Gobierno, Arsenio Lope Huerta, su preocupación por la escasez inversora del Estado en Castilla y León.

UN PROYECTO VIVO

Luis Valerio de Benito.



Como ocurre cuando se funda cualquier tipo de organización, los comienzos de la Cámara de Contratistas de Castilla y León no estuvieron exentos de dificultades, superadas con el esfuerzo e ilusión con que se emprenden siempre este tipo de proyectos que nacen con una clara vocación de permanencia y servicio. Así fue. No es fácil eludir las emociones cuando, como en mi caso, se ha sido testigo de excepción de toda esta trayectoria.

En los umbrales de 1983, concretamente el 28 de noviembre, un pequeño grupo de empresas ponían en pie una idea, conscientes de que la nueva configuración administrativa del Estado hacía necesaria una concepción distinta del asociacionismo empresarial. El sector de la contratación, hasta ese momento disperso, se adaptaba de este modo a la nueva distribución competencial en materia de obras públicas. Pero si el punto de arranque fue difícil, no puede decirse menos de los años siguientes; pues un proyecto no termina con las construcciones de la nave, es preciso además mantenerla a flote y con-

solidarla. Una tarea que han hecho posible las propias empresas, al depositar su confianza en una organización comprometida con su expansión y desarrollo.

Definida por el carácter profesional y apartidista de sus actividades, la Cámara de Contratistas de Castilla y León ha mantenido a lo largo de estos diez años la misma actitud de servicio y entrega, para auspiciar, allí donde fuera preciso, la gestión y defensa de los intereses generales de los contratos de obras públicas y privadas.

Todo este esfuerzo y trabajo diario ha sido compartido por un grupo de personas que merecen aquí el mejor de los reconocimientos, pues durante estos años han puesto su granito de arena para hacer realidad las metas de una asociación que cumple ahora su décimo aniversario y que, como no aspira a morir de éxito, se marca cada día un nuevo reto para mantener vivo su proyecto.

LUIS VALERIO BENITO es secretario-gerente de la Cámara de Contratistas de Castilla y León.

Premios Cámara de Contratistas

1989. Caja de Ahorros Municipal de Burgos, por las obras de restauración de la "Casa del Cordón"; revista "El Monitor", como reconocimiento a labor en el sector de la obra pública; y a las diócesis de Castilla y León, por el proyecto "Las Edades del Hombre".

1990. Mancomunidad de los 150 municipios de Tierra de Soria, por la rehabilitación de la "Casa de la Tierra" en la capital soriana; al equipo de ingenieros de caminos formado por Javier Manterola y Leonardo Fernández por sus proyectos de puentes, en especial el de Barrios de Luna; y al investigador Joaquín Díaz, por sus trabajos de recuperación y difusión de la cultura tradicional y la música popular de la región.

1991. Universidad de Valladolid, por la rehabilitación de edificios; el

Colegio de Ingenieros de Caminos, por sus estudios y propuestas a los problemas de infraestructuras de Castilla y León; y Luis García Zurdo, por su labor de investigación y creación en el campo del vitral artístico.

1992. Miguel Delibes, por su contribución al conocimiento de la región y al buen uso de la lengua castellana; y el arqueólogo Javier Cortés Álvarez de Miranda, por el hallazgo y recuperación de los mosaicos romanos de la villa palentina de "La Olmeda".

1993: Juan Navarro Baldeweg, por el proyecto del Palacio de Congresos y Exposiciones de Salamanca. El galardón fue concedido ante el reconocimiento del jurado a la solución arquitectónica dada a la cúpula del edificio.

M^a Teresa Velilla.

Tres retos de futuro para la supervivencia:

CALIDAD, FORMACIÓN Y SEGURIDAD

Calidad, formación y seguridad son los tres retos impuestos por el actual presidente de la Cámara de Contratistas de Castilla y León, Juan Ernesto Pérez Moreno, para quien el más inmediato futuro del sector pasará por actuaciones encaminadas a potenciar los tres aspectos citados "en el convencimiento de que trabajando simultáneamente en los tres frentes conseguiremos mejorar nuestras empresas haciéndolas más competitivas".

El máximo representante de los contratistas castellanoleoneses ha llegado a decir al referirse a la actual crisis económica, que afecta muy directamente a las empresas constructoras, que debía aprovecharse este "impass" de actividad "para mejorar los sistemas de calidad y apostar de manera muy decidida por la calidad total".

En materia de calidad el consejo directivo de la Cámara aprobó un plan a dos años, cuya primera fase consiste en una campaña de sensibilización, culminará con unas jornadas sobre calidad en marzo del próximo año. En una segunda fase, el plan contempla la elaboración de manuales de calidad para obra civil y para una obra tipo de edificación, estudiados en ambos casos para las pymes del sector en la Comunidad.

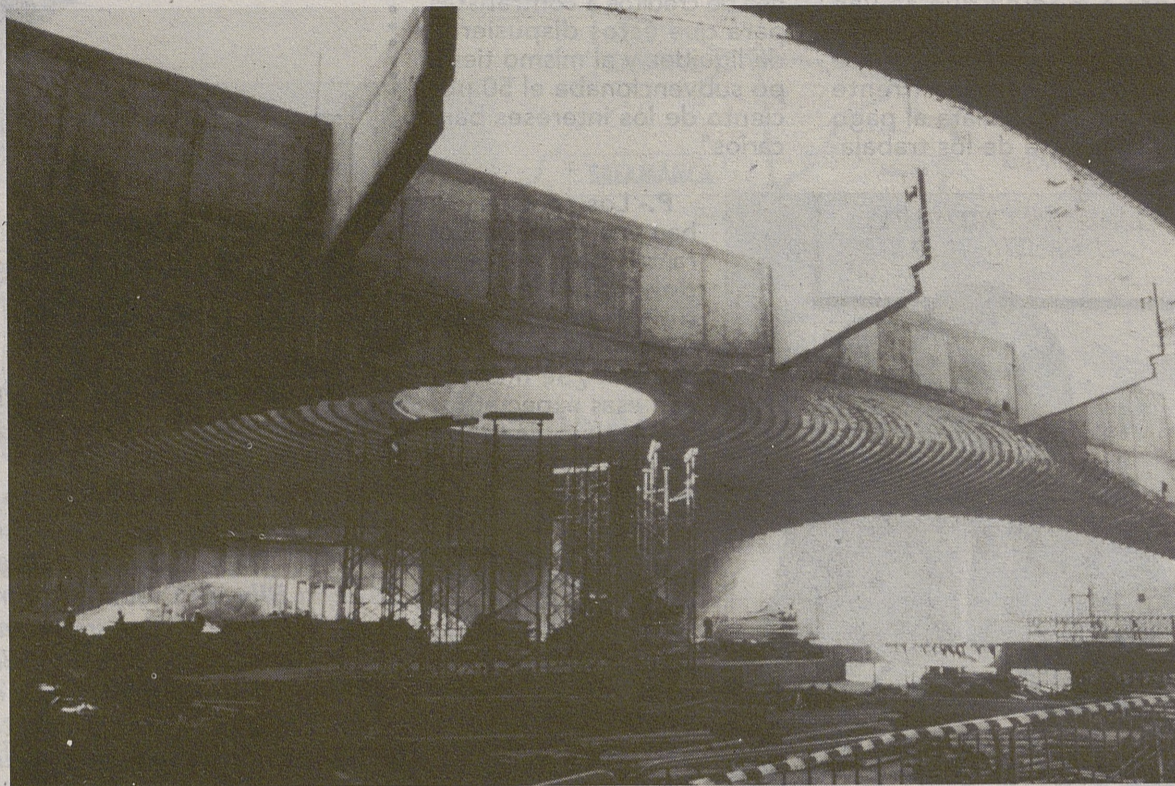
La Cámara ha diseñado esta campaña con la colaboración de SEOPAN (Asociación de Empresas Constructoras de Ambito Nacional) y de otros centros de información del Estado. Este organismo cuenta también con el apoyo de las administraciones públicas y de las escuelas técnicas de la región. Los contratistas castellanoleoneses han establecido además líneas de colaboración para formación

con FUEVA a través del programa Petra II de la CE; y para investigación con los principales centros de inves-

sus proyectos elaborar un estudio sobre productividad en el sector ligada a los sistemas productivos y nuevas

Acusaciones veladas

1992 fue el Año Europeo



Obras de construcción del Palacio de Congresos de Salamanca

tigación españoles en construcción (CEDEX y el Instituto Eduardo Torroja, dependiente del CSIC).

La Comisión de Calidad y Asuntos Tecnológicos, que dirige Julio Devesa, ha apostado por una orientación hacia la intensificación en los conocimientos y actuaciones en los aspectos científico-técnicos, considerados prioritarios para la competitividad y la supervivencia de la empresa. Según una encuesta encargada por la propia Cámara la cuestión más demandada por los asociados es la información sobre los sistemas de calidad. Julio Devesa tiene también entre

tecnologías. "Ahora la calidad es considerada un valor estratégico y no es sólo un argumento de rentabilidad o de ventas. La legislación nacional y europea sobre calidad en el sector tienden a proteger al cliente.

El «viejo continente» está abocado a abordar políticas de calidad", según declaraciones de Julio Devesa, quien advierte además que en cinco o siete años se endurecerá la normativa legal en esta materia por lo que las empresas españolas y castellanoleonesas no tendrán más remedio que adaptarse para acceder al mercado.

de la Seguridad, uno de los tres compromisos de futuro de la Cámara de Contratistas con el fin de unificar criterios de las empresas en esta materia. El responsable de esta comisión, David Albillos, apunta como una de las actividades más destacadas la elaboración de un estudio sobre estadísticas de accidentalidad, aplicando criterios uniformes a los utilizados en los estudios a nivel nacional y comunitario. "Se nos acusa de forma velada que pasamos por alto el tema de la seguridad. Sin embargo, los empresarios tenemos muy claro que la no seguridad es más cara que la seguridad. Se trata de con-

cienciar en todos los niveles del proceso productivo que el incumplimiento de las medidas de seguridad es menos ventajoso", según declaraciones de David Albillos.

En este sentido, la Cámara puso en marcha una campaña consistente en una primera fase en el envío masivo de carteles a todas las obras con motivo del Año Europeo de la Seguridad. En una segunda fase, se ofreció a todas las empresas asociadas unos vídeos sobre normativa y medidas de seguridad. En tercer lugar, David Albillos ha destacado la participación registrada en las dos jornadas organizadas por la cámara para capataces y encargados de obra. "La Cámara seguirá trabajando el próximo año en las labores de información a las empresas, así como trasladar las jornadas celebradas en Valladolid y Palencia a otras provincias de la región", según David Albillos.

En materia de formación, la Cámara de Contratistas de Castilla y León ha programado para la temporada 93/94 un presupuesto de 137 millones con cargo a la Junta y al Fondo Social Europeo para la realización de unos 20 cursos en los que esperan la participación de un total de 430 personas.

José Luis Ulibarri, responsable de la Comisión de Formación, ha destacado que "la tendencia para los próximos años es promover cursos con el fin de formar a los sectores más cualificados dentro de la empresa en materia de diseño por ordenador, gestión medioambiental, así como legislación fiscal y financiera en el sector de la construcción, nuevas tecnologías europeas, entre otros temas.

Por su parte, la Fundación Laboral de la Construcción, constituida por sindicatos y la Federación Castellano Leonesa de la Construcción, realiza una labor más intensa de formación en un nivel básico.

Primer Centro Tecnológico de la Construcción en España

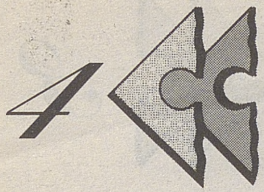
T.V.

La Cámara de Contratistas de Castilla y León pondrá en marcha el próximo año el primer Centro Tecnológico de la Construcción en España a pesar de que este año no ha podido acceder a las subvenciones que contempla la Junta en la Ley de la Red de Centros Tecnológicos de Castilla y León. La Cámara, que pretendía levantar las instalaciones en el Parque Tecnológico de Boecillo, tendrá que reconducir su proyecto -con un presupuesto inicial de 157 millones-, aunque no renuncia a ponerlo en marcha en 1994, año en el que volverán a solicitar una subvención al Ejecutivo regional a pesar de las limitaciones presupuestarias.

La Cámara tiene previsto el próximo año poner en marcha el Centro Tecnológico de la Construcción aprovechando sus instalaciones de Centro de Formación en Juan de Austria o a través del alquiler de locales que ofrece el Centro de Empresas e Innovación (CEI), que facilita instalaciones a bajo precio en el Parque Tecnológico de Boecillo. El proyecto, avalado y defendido por el consejero de Fomento, Jesús Merino, en una reciente reunión con representantes de la Cámara, pretende desarrollar líneas de trabajo que conduzcan a la mejora de la calidad en los procedimientos constructivos.

Este centro nace de la intención de seleccionar y estudiar los distintos proyectos de I+D de las

empresas que forman parte de la Cámara. Mediante un proceso de selección se tratarán en el futuro centro las propuestas técnicas calificadas de interés para el colectivo de contratistas. Está previsto también mantener contactos con las universidades de la región para participar conjuntamente en las iniciativas. Estas relaciones se extenderán a otros centros de investigación existentes en el resto del Estado. El Centro mantendrá además una relación constante con las iniciativas y normativas de la Comunidad Europea. Otra de sus funciones será la formación de profesionales del sector, una alternativa que el presidente de los contratistas de Castilla y León confía en que revierta sobre la propia estructura organizativa de las empresas del sector.



Juan Ernesto Pérez Moreno:

Presidente de la Cámara de Contratistas

"Empezaremos a crecer en 1995"

M^a Teresa Velilla.

Juan Ernesto Pérez Moreno fue elegido por aclamación presidente de la Cámara de Contratistas de Castilla y León en la asamblea anual celebrada en junio del 92, pasando así a sustituir a Jacinto Hidalgo Velilla, quien dirigió esta asociación empresarial desde su fundación en 1983. El actual presidente, casado y con cuatro hijos, ocupa desde 1988 el cargo de director regional de Dragados y Construcciones, empresa que participó en la fundación de la entidad y que durante los últimos años ha pertenecido a su consejo directivo.

La actividad constructora sufrirá en el 93 un descenso de producción del 3 por ciento, aunque la licitación oficial se ha incrementado cerca de un 70 por ciento en lo que va de año, según Ernesto Pérez Moreno, quien ha anunciado también que la remontada no se producirá de forma definitiva hasta 1995, mientras que el próximo año se destruirá el 4 por ciento del empleo existente en el sector.

Pregunta.-Se espera una reactivación de la actividad constructora para el 94. ¿Cuáles son sus previsiones?

Respuesta.-"Estoy convencido de que en el año 94 se va a producir una reactivación. Las empresas constructoras tienen hoy una cartera de contratos mayor que en ningún otro momento y en lo que va de año la licitación ha subido en Castilla y León cerca de un 70 por ciento respecto al mismo período del año anterior. Sin embargo, también hay contratos que se han adjudicado con una tasa de licitación muy baja, lo que va a provocar tensiones y problemas en algunas empresas que han optado a contratos de obra pública con una licitación por debajo de su coste real. 1994 será todavía un año de recesión dentro del sector de la construcción, aunque espero que al final de año despuntará y empezaremos a crecer en el 95".

P.- ¿Con qué medios cuenta la empresa constructora para hacer frente a los aplazamientos de los pagos por parte de la Administración?

R.- "El negocio de la cons-

trucción genera mucho volumen de con pocos recursos propios. Se va ejecutando obra a medida que se van cobrando las certificaciones. El contratista únicamente se ve obligado a hacer frente de forma inmediata al pago de la nómina de los trabaja-

portar unos costes financieros excesivos, concertó con las entidades financieras una línea de créditos a contratistas para que éstos dispusieran de liquidez y al mismo tiempo subvencionaba el 50 por ciento de los intereses bancarios".



Juan Ernesto Pérez Moreno

P.- Los contratistas han puesto sus esperanzas en el desarrollo del Plan Director de Infraestructuras diseñado por José Borrell. ¿Se mantienen esas expectativas tras la polémica entre la Junta y el Gobierno central?

R.- "El Plan Director de Infraestructuras es un hecho, a pesar de las divergencias surgidas con algunas comunidades autónomas como es el caso de Castilla y León.

El objetivo del Ministerio de Obras Públicas es consensuar con las autonomías aquellas infraestructuras que implican de alguna manera el cambio estructural de la comunidad. Para evitar que las negociaciones se demoren el Ministerio ha creado un "Plan Puente 94/95" que contempla inversiones en carreteras en Castilla y León por valor de unos 225.000 millones de pesetas, lo que no está nada mal".

P.- ¿Se puede decir que la crisis no afecta tanto al sector de la construcción?

R.- "En todas las crisis, el sector construcción es uno de los más sensibles porque es el primero que le viene encima los efectos de la recesión y también es el primero en remontarla. Ahora estamos en mejor situación que el resto de los sectores, pero eso no significa que estemos bien.

De hecho, aunque la licitación ha crecido, todavía no hemos alcanzado los niveles de los años 90. Hasta el verano del 94 vamos a sufrir.

Se ha perdido ya más de un 12 por ciento del empleo del sector desde 1989 - actualmente damos empleo a unas 100.000 personas - y para el próximo año se prevé la desaparición de puestos de trabajo en un índice que puede variar entre el 3 ó 4 por ciento. Al final del año remontará la crisis y en 1995 empezaremos a crecer".

dores. Los demás elementos necesarios en la ejecución de la obra se pueden financiar a medio y largo plazo. El problema surge cuando la propiedad no paga y es entonces cuando los contratistas quedan en manos de las entidades financieras. Lo habitual es que las Administraciones central y regional paguen las certificaciones de obra en el plazo legal máximo de 90 días, aunque las locales están pagando casi a un año. Es entonces cuando, los déficits financieros pueden obligar a la empresa a suspender pagos y paralizar la obra".

P.- La Cámara ha pedido a la Junta que abra una línea de subvenciones para el sector. ¿Es la mejor solución la problema de impagados?

R.- "Nosotros no pedimos dinero para desarrollar una actividad, como es el caso de la iniciativa privada. Lo que pedimos es que el Ejecutivo regional ponga en marcha una línea de subvenciones que permita a las empresas con impagados - las empresas de la región acumulan impagos por valor de 70.000 millones- acceder a un crédito para poder hacer frente a un problema de liquidez generado por la propia Administración.

En la legislatura anterior la Junta, consciente de que la demora en el pago a los contratistas provocaba que las pymes tuvieran que so-

Semblanza

Jacinto Hidalgo Velilla



El hijo del molinero

T. V.

Jacinto Hidalgo Velilla, el "alma mater" de la puesta en marcha de la Cámara de Contratistas de Castilla y León en 1983, cuando tan sólo funcionaban en España las cámaras de Cataluña y Andalucía con carácter territorial, se enorgullece sobre todo su origen leonés y provinciano. Jacinto Hidalgo Velilla, natural de Alcobaca de la Ribera (León), casado y padre de seis hijos, gusta de definirse a sí mismo como "el menor de ocho hijos de un molinero de pueblo". El presidente de honor de la Cámara de Contratistas es doctor en Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos de la promoción del 61, carrera en la que ha involucrado a parte de la familia, ya que tres de sus hijos ejercen actualmente la misma profesión.

Su experiencia profesional se ha desarrollado en Castilla y León, tras un breve paso por Andalucía, algo que también le satisface. "He sido un privilegiado al poder desarrollar en mi tierra gran parte de mi carrera profesional", comenta en numerosas ocasiones. Proyectos hidráulicos de gran envergadura como el pantano del Porma (León), presa de los Alfilorias para abastecimiento de aguas a Oviedo, regadíos del canal del Esla (León), son algunas de las obras que se siente más orgulloso. Hidalgo Velilla ha participado también, desde la empresa Cubiertas-MZOV, en la que ha prestado sus servicios, en la ejecución del puente sobre el río Deo que limita Asturias, obra que consiguió el Premio Nacional de Ingeniería en 1988, así como en la construcción de la autovía Oviedo-Pola de Siero y la construcción entre Reinosa y Torrelavega (Santander) de la vía conocida como carretera de acceso a la meseta.

El papel del ingeniero leonés se ha hecho notar en la ampliación y consolidación de la base social de la Cámara de Contratistas de Castilla y León, que comenzó su andadura en el 83 con una junta directiva provisional formada por sietesocios y cuenta ahora con 120 empresas, que representan el 93 por ciento de la obra oficial que se realiza en la región. Sus colaboradores en la Cámara reconocen también a Hidalgo Velilla el hecho de haber dotado a esta institución de la credibilidad de la que goza actualmente ante las instituciones, sentando las bases de las relaciones con la Administración en un ambiente de colaboración y no de confrontación. Ha establecido un estilo y una filosofía que ha dado un buen resultado en las relaciones del organismo con las instituciones y en su funcionamiento interno.

Jacinto Hidalgo Velilla, que presidió la junta directiva provisional en noviembre del 83 con el fin de poner en marcha la Cámara de Contratistas de Castilla y León, fue ratificado presidente en junio del 84, cargo que ha ocupado de forma brillante durante nueve años hasta junio del 92, fecha en la que decidió no presentarse a la reelección. Actualmente es presidente de honor de esta institución y sigue manteniendo una estrecha colaboración con los nuevos responsables del máximo órgano representativo de los contratistas en la Comunidad.

330

Kilómetros Reformados

18.000 Millones de pesetas hacen posible el acondicionamiento de más de 300 kilómetros de carreteras en la Región

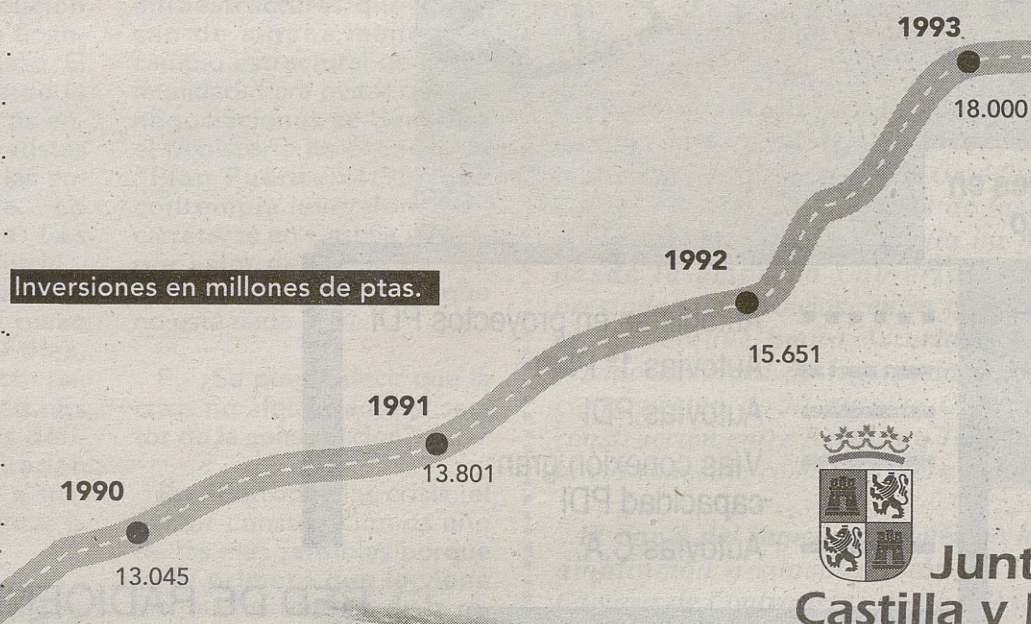
La Junta de Castilla y León mantiene su compromiso en la mejora de las infraestructuras de la Región, mediante el acondicionamiento y la renovación de la red de

carreteras. El esfuerzo del Gobierno Regional, en la realización de estas actuaciones, está encaminado a que Castilla y León disponga de unas comunicaciones seguras y

competitivas. Todo ello contribuye de forma directa al pleno desarrollo de la economía de la Región y al bienestar de todos los castellanoleoneses.

Junta de
Castilla
y
León

Inversiones en millones de ptas.



Junta de
Castilla y León
CONSEJERÍA DE FOMENTO

km
330

PROGRESO EN FIRME

Las líneas de autobuses, viaje a ninguna parte

Los trayectos subsisten pese al estado deficitario de las empresas, en su mayoría familiares y en peligro de desaparición

El vasto territorio de Castilla y León obliga a la comunicación de extensas áreas, en muchos casos, despobladas por el azote de la emigración. El total despoblamiento de los pueblos evitaría la necesidad de comunicación entre ellos. No transportemos a nadie puesto que no queda nadie, sería la conclusión.

Pero no es ese el caso que se presenta en Castilla y León, donde una gran cantidad de pueblos se extienden a lo largo y ancho de su extensa geografía y existen personas, aunque pocas, que necesitan un medio de transporte.

El panorama no puede ser más desalentador para cualquier iniciativa empresarial que pretende obtener un mínimo beneficio.

Las líneas de ferrocarril desaparecen paulatinamente ante la mirada inerte de las pocas personas que habitan estos pueblos y las empresas de autobuses se mantienen en actitud quijotesca debido a la falta de alternativas.

Los sufridos habitantes del medio rural asisten impasibles a ambos fenómenos viendo como se cortan definitivamente los pocos lazos que mantenían con el mundo exterior.

Orlando García.

Líneas de autobuses provinciales, que, en algunos casos, sobrepasan los 100 Kilómetros en un solo sentido, negocios familiares, algunos incluso decimonónicos, en los que el mismo propietario echa mano del volante para evitarse pagar un sueldo que elevaría unas pérdidas calculadas ya con resignada anotación.

Los modestos empresarios, que vagan solitarios por muchas carreteras de la Comunidad, se plantean cada vez con más firmeza el cerrojazo a las puertas de la cochera. El descenso del uso del transporte en la región está provocado fundamentalmente por la mejora de la calidad de vida de los habitantes del medio rural y, a la vez, por su paulatino despoblamiento.

Ausa y Fernández, en León; Linecar y Regional Vallisoletana, en Valladolid; Galo Alvarez, en Segovia; Soto y Alonso y Continental Auto, en Burgos; Renfe Iñigo, en Salamanca; Barco Piedrahita, en Avila; en la ciudad abulense; Moreno Vicente y Pobes, en Palencia.

Todas ellas cubren la red principal de autobuses en la Comunidad, pero existen muchas más en una situación realmente preocupante. Las butacas de estos autobuses, antaño repletas, viajan solitarias de pueblo en pueblo ofreciéndose a los escasos ancianos que aún subsisten para satisfacer un servicio de transporte que algún despistado, amante de parajes desolados, bien podría calificar de "turismo rural".

Salvavidas de emergencia

Ante la difícil situación, los empresarios que aún mantienen la idea de conservar sus autobuses han buscado sus salvavidas de emergencia y no se han dejado ahogar por la crisis.

La gran mayoría de ellos han encontrado en el transporte escolar o en el servicio discrecional un complemento que hace más soportable el duro trago de todos los días.

Otra de las fórmulas consiste en abarcar recorridos distintos del habitual, aunque la adopción de esta "escapatoria" convierte el interminable viaje en aquel que nunca se desearía repetir. Arma de doble filo, por tanto, y parche que no hace sino alargar la lenta agonía de una muerte anunciada.

Algunos de estos autobuses no obtienen beneficios ni para costear el gasoil que consumen. La afirmación no es exagerada. En muchos casos,

el "negocio" se mantiene por inercia, pero cuando la soga aprieta demasiado hay que cerrar las puertas.

Los problemas casi nunca se presentan solos y, en este caso, menos aún. La escasa población envejecida ve como desaparecen los escasos medios de locomoción con que cuentan. La incomunicación se convierte de esta forma en otra de las penurias que deben soportar en un medio cada vez más hostil. La Junta se ha hecho eco de la crítica situación de estos empresarios y ha establecido desde hace tiempo una línea de subvenciones denominadas "Ayudas a las líneas rurales deficitarias" para amortiguar el peso de la crisis. Estas prestaciones representan un impulso nimio, según el vicepresidente de la Federación Regional de Transporte de Viajeros, Gerardo Salgado, que no soluciona absolutamente nada debido "al enorme cúmulo de trabas administrativas e inconvenientes con los que hay que luchar y que provocan continuamente el desánimo".

La gran mayoría de las empresas han encontrado en el transporte escolar o en el servicio discrecional un complemento que hace más soportable el duro trago de todos los días

Salgado, miembro también del Consejo de Transportes de Castilla y León, critica el número excesivo de paradas que, según él, efectúan las líneas nacionales de viajeros. Este hecho, a su juicio, puede provocar la "puntilla de muerte" para las débiles empresas provinciales o comarcales que luchan por subsistir.

La acción institucional

Las subvenciones tienen su antecedente en un decreto del 12 de mayo de 1988 en el que se establecía que la Consejería de Fomento podría acordar la creación, mantenimiento o ampliación de cualquier clase de servicio de interés social que asegure la movilidad de los residentes en zonas rurales. La condición exigida es que el déficit no sea imputable a la mala gestión empresarial.

Más adelante, exactamente el 2 de febrero de 1993, Fomento cifraba estas ayudas en una cantidad fija anual de 120 millones de pesetas para todas las líneas de la región. Este importe figuraría en los convenios que conciernen a la Junta con las empresas prestadoras de servicios y, en su caso, con las entidades locales afectadas.

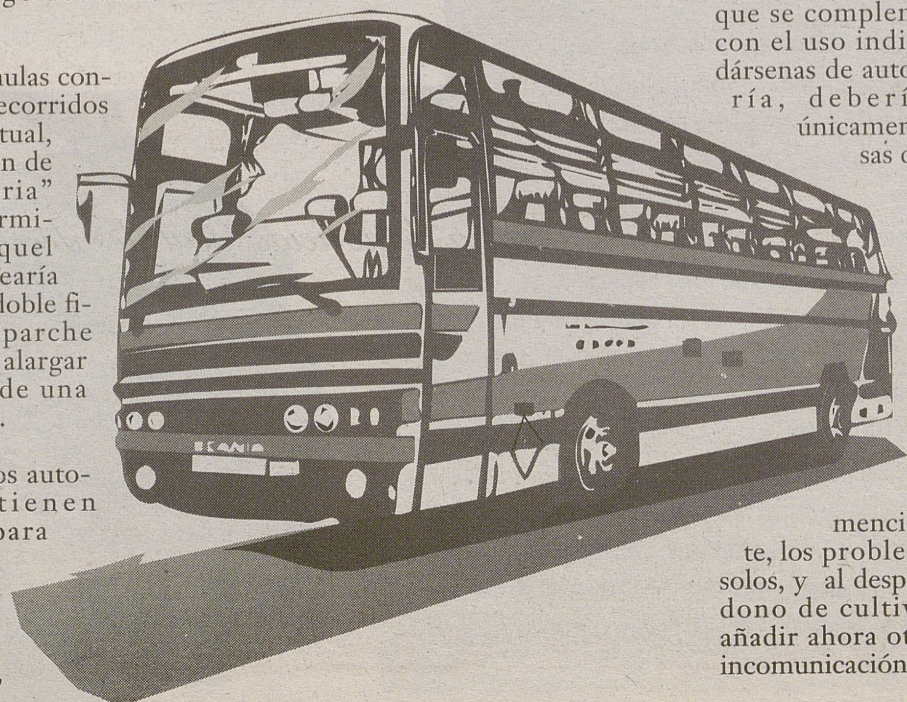
En esta normativa se establecería que tanto las diputaciones como los municipios podrán colaborar con la Consejería de Fomento para seleccionar los servicios que deben mantenerse.

La cuantía de la prestación se calculaba teniendo en cuenta los costes anuales del servicio y el volumen de tráfico previsible. También podrían entregarse subvenciones para la renovación o sustitución de los autobuses del servicio por un montante que podría alcanzar hasta el 35 por ciento del valor de la compra del vehículo sustituido.

A pesar de todo, estas medidas no han satisfecho a los empresarios de autobuses. La gestión del estacionamiento municipal en varias ciudades de la Comunidad es calificada por Gerardo Salgado de "nefasta" y "caótica", circunstancia que se complementa, a su juicio, con el uso indiscriminado de las dársenas de autobuses que, en teoría, deberían reservarse únicamente para las empresas de autobuses.

En definitiva, otra red de locomoción, que recorre nuestra Comunidad hasta sus más recónditos rincones, en peligro de desaparición.

Como hemos mencionado anteriormente, los problemas nunca vienen solos, y al despoblamiento y abandono de cultivos, tenemos que añadir ahora otro más terrible: la incomunicación.



Casos para el 94:

- ✓ Noticias
- ✓ Reportajes
- ✓ Suplementos
- ✓ Documentación
- ✓ Ediciones
- ✓ Ical - Cable



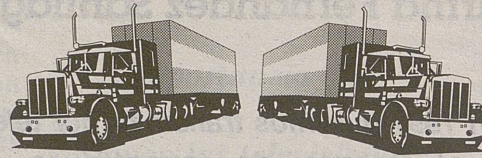
¡Ah! ¡y!

Feliz Navidad

Attn: Dirección y Hnos. de ICAL: Hnos. 983-3343
 C/ Santiago, 23-2º - Valledor
 33

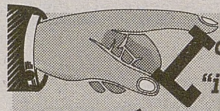
La Agencia de noticias Ical, les desea una Feliz Navidad.

CENTROS INTEGRADOS DE TRANSPORTE



Sólo los centros de transporte con una oferta total de servicios sobrevivirán en la Europa sin barreras

La intermodalidad es la clave



La intermodalidad es el objeto pero la "incoherencia" nacional es la frontera.

La política de creación de Centros Integrados de Transporte (CTI), que pretende la integración en nudos de comunicaciones muy concretos de todos los servicios que ahora se hayan dispersos, choca contra los planes divergentes de las diferentes administraciones. El tamaño y dispersión de servicios en Castilla y León, la comunidad más grande de Europa, hace que este objetivo sea tan doblemente necesario como difícil.

Antonio Corbillón.

La mayor parte de las 40.000 empresas de transporte de Castilla y León que luchan por su supervivencia metró a metro en los casi 12.000 kilómetros de red básica, están condenadas a la desaparición. Europa no permite una media empresarial que apenas supera un vehículo por sociedad -autopatronos- y el concepto de concentración -sociedades, zonas de carga, servicios en general...- lo impregna todo.

Ante este panorama, el único trozo de pastel que podría dar de comer al sector en la región pasa por una oferta completa a las grandes empresas internacionales que inevitablemente la tienen que utilizar como zona de paso.

Burgos y Benavente son los únicos que cuentan con todos los ingredientes para ofrecer el "sabor" necesario. De hecho son los dos proyectos reconocidos por la Asociación Española de Centros de Transporte (ACTE). Estos puntos deberán aglutinar a través de una sociedad única de gestión todos los servicios que puedan demandar el "plana transporte".

El Plan Regional de Transportes presentado por la Junta en 1992 planteó inversiones cercanas a los 8.000 millones de pesetas en la construcción de 24 terminales de mercancías. La mayoría de ellas están

peles secundarios dentro del pequeño tráfico provincial aunque ayudarán a evitar el estrangulamiento del tejido local.

La liberalización de transportes decretada por la CE -comenzará en julio del 98- y la aplicación de cuotas de autorización -concepto similar al aplicado con las flotas pesqueras- hará la definitiva criba que obligue al "amarre" de la mayor parte del parque.

Dispersión administrativa

La permanente lucha de Europa por la supresión de las barreras que separan a sus países choca con la parcelación en la toma real de decisiones. "La creación de centros integrados se ha convertido en una moda en las comunidades autónomas, lo que está provocando que compitan entre ellos en lugar de ser complementarios" asegura el presidente de la ACTE, Teobaldo Guerrero.

La transferencia de las competencias a las comunidades autónomas ha diluido su eficacia. Al igual que sucede con las reivindicaciones del PDI, "los regionalismos están provocando el desorden y restando eficacia a su distribución" asegura Guerrero. Los ex-

ertos consideran necesaria una política estatal en esta materia, una petición que llega tarde ya que las comunidades no van a renunciar a uno de los pocos subsectores en los que tiene capacidad absoluta para diseñar su política.

Con la próxima integración de Benavente, Castilla y León será una de las regiones con más presencia al contar con dos de los doce centros reconocidos. Un papel que crece tanto como sus fronteras, ya que su integración en la red europea Europlatforms- les permitirá abarcar desde Gibraltar al Báltico gracias a los 40 nudos intermodales asociados de Francia, Italia, Alemania, Reino Unido y Dinamarca.

Nudos de comunicación

Burgos y Benavente están llamadas a ser puertas de entrada y salida en el tráfico intracomunitario. Curiosamente, el proyecto burgalés que es el que ofrece mayores perspectivas es la que se encuentra más "atascado", frente a Benavente que recibirá el 94 con sus instalaciones básicas rematadas.

La antigua aduana de Burgos -que sufrió un descenso del 95 por ciento de su actividad tras la definitiva supresión de fronteras- es una de las plataformas con mayores posibilidades del país. Además de unas instalaciones ya preparadas, se ve con optimismo la nueva terminal de mercancías, para la que RENFE ha presupuestado 3.000 millones de pesetas, así como los tímidos intentos de explotación comercial del cercano aeródromo ex militar de Villafria.



TERMINALES DE MERCANCÍAS EN CASTILLA Y LEÓN

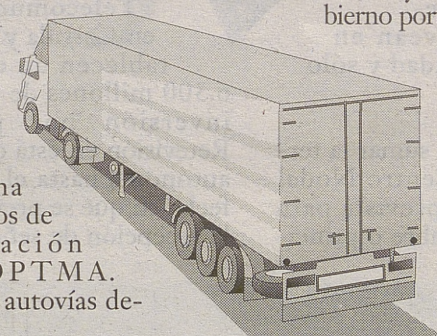
Los proyectos, aparcados ante el miedo de la crisis y la congelación presupuestaria, hace que algunos nubarrones se extiendan sobre su futuro. "El proyecto de Burgos, en el que teníamos mucha confianza, ha quedado metido en el frigorífico" admite Guerrero.

Benavente no cuenta con el ferrocarril -considerado clave en el tráfico intermodal-, ni con el avión en marcha a "toda vela". Sus mentores supieron ver rápidamente el mimo con el que han tratado a la villa

zamorana los servicios de planificación del MOPTMA. Hasta seis autovías de-

berán pasar junto a ella en el año 2007.

Hasta su inauguración en los albores del año 94, en su Centro de Transportes se han invertido 1.500 millones de pesetas aunque se espera que la cifra final supere los 5.500. En sus casi 30.000 metros cuadrados se ofrecerán todos los servicios que demanda el tráfico hispano-luso con Europa. El millón de vehículos que han transitado este año junto a sus carreteras y la decisión del gobierno portugués de construir la autovía Oporto-Vigo supondrá un espaldarazo más a su viabilidad.



Difícil futuro

A pesar de la necesidad de una nueva vertebración de las posibilidades del tráfico de mercancías en Castilla y León, el futuro de las 24 estaciones no parece concordar con la nueva Europa de la macroconcentración de medios y empresas.

A esta duda se suma una cierta lentitud en la ejecución de los planes oficiales que contemplan cerca de 8.000 para los cuatro años de legislatura. Los presupuestos del año 94 sólo contemplan 1.292 millones de pesetas repartidos entre el Centro Integrado de Transportes de Benavente -306 millones de pesetas-, y las terminales de Avila -275 millones-, Segovia -75 millones-, La Bañeza -40 millones- y Soria -21 millones-. El reparto provincial coincide con las previsiones sobre los puntos básicos de la futura red de tráfico de mercancías, de forma que Burgos -1.600 millones-, Valladolid -1.300- y Palencia -950- se llevarán la mitad de las inversiones previstas. El resto -excepto el punto neurálgico de Benavente- ocuparán un papel "residual" en los grandes tráficos.



condenadas a pa-

«Las limitaciones legales deforman el mercado perversamente»,
afirma Fernández Santiago

Televisión para todos

I. Pagazaurtundua

Con esta explicación resume la situación de infraestructuras televisivas en la región el consejero portavoz del Gobierno regional, José Manuel Fernández Santiago, un auténtico apasionado por estos asuntos y un convencido de que todos los ciudadanos de Castilla y León tienen derecho a la pluralidad televisiva, de manera que el libre acceso no esté limitado por problemas técnicos o políticos.

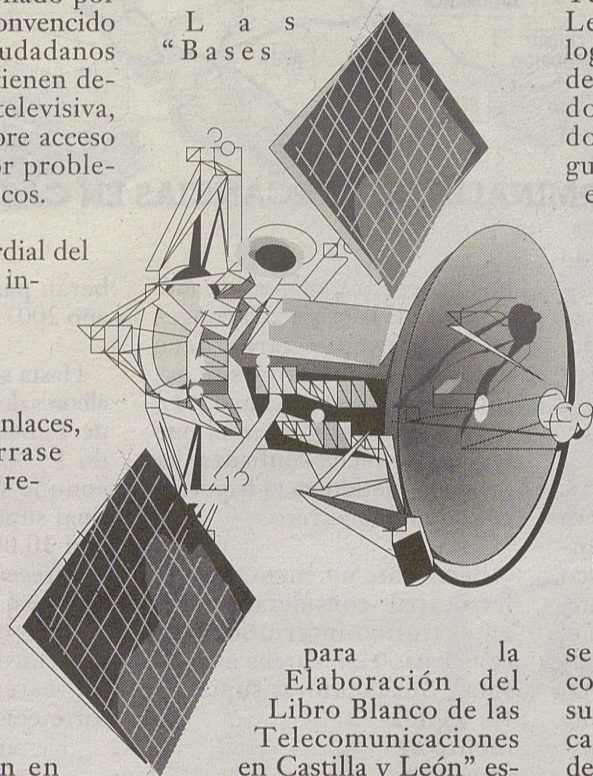
El objetivo primordial del convenio es crear la in-

fraestructura-radioenlaces, emisoras- que cerrase perimetralmente la región mediante una "carretera de las ondas que permite ya en Castilla y León emitir programas de contenido regional que se vean en toda la Comunidad y sólo en ella".

A ello hay que sumar la terminación del Centro Nodal de Valladolid, prevista para finales de diciembre o princi-

pios del 94, que permitirá "ordenar" las señales hertzianas, aunque todavía quedan algunas lagunas en las llamadas "zonas oscuras o de sombras", para las cuales se prevén otras soluciones que luego comentaremos.

Las
"Bases



para la Elaboración del Libro Blanco de las Telecomunicaciones en Castilla y León" establecen un cálculo de 6.300 millones de pesetas de inversión por parte de Retevisión en esta comunidad autónoma hasta el año 2002, fecha en que se prevé "cerrar" la recepción de señales televi-

sivas en toda la región.

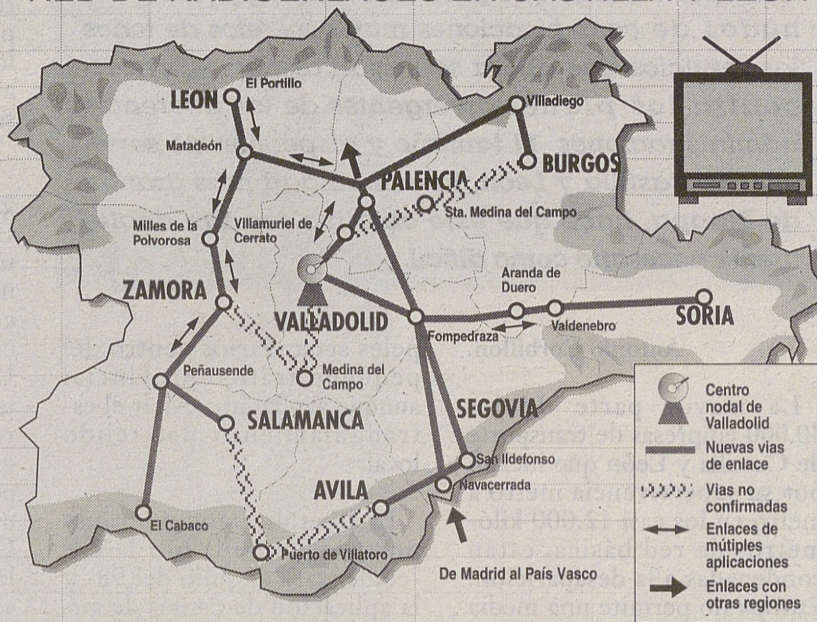
Para Fernández Santiago "ahora es el momento oportuno, una vez constituida la estructura de ondas cerradas, de reconocer la propuesta que ha hecho el Consejo Asesor de Televisión en Castilla y León en el sentido de lograr tres horas diarias de emisión de contenido autonómico". En dos años se ha conseguido por tanto poner a esta comunidad a la altura de las demás en lo que a infraestructura televisiva se refiere -la digitalización de la red primaria está terminada-, algo que a Fernández Santiago le produce "especial satisfacción".

Cuarta fase

La denominada «cuarta fase» en el desarrollo de la cobertura televisiva está presupuestada en 148 millones, casi lo mismo que la tercera debido a que afecta a bastante menos población pero mayores dificultades técnicas. Retevisión, que se nutre de los presupuestos del Estado, tiene, según el consejero, la obligación de cubrir el resto de zonas oscuras de acuerdo

«En 1991 quisimos transmitir por televisión el debate de investidura del presidente Juan José Lucas y TVE tuvo que recurrir al satélite para poder hacerlo, a falta de cualquier otra infraestructura. Desde ese día hasta hoy el escenario ha cambiado radicalmente, porque se han cubierto las fases dos y tres del convenio marco firmado en septiembre de 1990 con Retevisión (instalación de ocho centros re-emisores para los tres nuevos canales), de tal suerte que hemos conseguido que las televisiones privadas se vean en la mayoría de las poblaciones situadas en una orografía que así lo permita -hasta llegar al 80 por ciento de la población-».

RED DE RADIOENLACES EN CASTILLA Y LEÓN



con las televisiones privadas, aunque se entiende que el paquete publicitario que queda a lo mejor no interesa y por tanto el acuerdo por parte de las empresas privadas es opcional.

El Plan Nacional de las Telecomunicaciones establece para los canales públicos el objetivo de una cobertura del 100 por cien para el año 2002, y del 98 por ciento para los privados, a través del equipamiento de mil centros de emisión en toda España, siempre que las entidades concesionarias muestren su acuerdo. Por ello Retevisión

Para José Manuel Fernández Santiago todos los habitantes de Castilla y León tienen derecho a la pluralidad televisiva y el acceso libre no puede estar limitado por problemas técnicos

El cable del futuro

por eso las empresas que cablean para ella se han colocado a la cabeza de las gestiones de promoción. Los técnicos afirman que el cable resuelve el problema de la escasez de espectro y ofrece múltiples posibilidades en cuanto a elección de servicios -no sólo la televisión-. Además, las redes por cable son locales y pueden por tanto responder a las necesidades de los habitantes. Hay un nivel de información general que comprende todos los servicios, otro de grupo para abonados y uno individual que permite distribuir información personalizada para el usuario.

El establecimiento de este tipo de redes exige importantes inversiones y es además un negocio a largo plazo, por lo que se estima que el coste es sólo abordable mediante una gestión comercial integrada de empresas de instalación, operadores comerciales y productores, línea en la que por ejemplo se mueve ya "ICAL CABLE", una de las sociedades que pretende ser puntera en este sector dentro de Castilla y León.

I.P.
La importancia que tienen las televisiones locales en la cada vez menos utopía del año 2000 aumenta con la llegada de la alta tecnología y las televisiones por cable, sinónimo de modernización para todo tipo de comunicaciones. Las transferencias en materia de televisión afectan negativamente a la Junta, porque en principio las autonomías no podrán dar concesiones, aunque en el proyecto de Ley de las Telecomunicaciones hay enmiendas que apuntan a que en ciudades con más de 50.000 habitantes sean los gobiernos autónomos los que concedan este tipo de licencias.

El mayor problema es que el cable todavía no está regulado -el proyecto parece que cuenta con el consenso de los grupos mayoritarios-, aunque ya hay sentencias a favor de su apertura. "A lo que no nos pueden obligar es a pagar la televisión pública entre todas a cambio únicamente de dos informativos regionales", se queja

Fernández Santiago, quien recuerda que el Gobierno se olvidó de Castilla y León en la reunión de comunicaciones autónomas para regionalizar el segundo canal.

Ante la inminente promulgación de la normativa de los servicios de televisión por cable, las compañías telefónicas junto con las empresas instaladoras de señal ya se están movilizándose. Se piensa que el Gobierno dará lógicamente un tratamiento privilegiado a Telefónica, y



José Manuel Fernández Santiago

creación de nuevas infraestructuras- ya debería estar en marcha, para saber a quién compete la concesión de licencia para televisiones locales.

De momento ya funciona una en León -por cable-, otra en Salamanca de forma incipiente -por cable-, en Segovia -por ondas-, en Benavente (Zamora) -ondas- y una en Burgos por ondas, aunque ha nacido una nueva empresa para cablear la ciudad.

En Zamora se ha empezado

La importancia que tienen las televisiones locales aumenta con la llegada de la alta tecnología y las televisiones por cable

un proyecto de cableado por parte de la misma empresa que lo hizo en León, y Valladolid continúa siendo una incógnita, porque quien consiga la concesión parece claro que se hará con el "poder" televisivo en la región.

Un estudio de la Junta afirma que el 75 por ciento de la población que vive en núcleos donde emite una televisión local conoce su existencia, y que el sector más interesado es el comprendido entre los 18 y los 30 años.

La finalidad de todo este proceso es hacer realidad que Castilla y León esté igual que Levante sobre todo Andalucía -comunidades con televisiones locales en municipios de menos de 5.000 habitantes-, de forma que si se llegaran a abrir esas nueve televisiones se pudiera hacer un esquema de desconexiones regionales, «pero que quede claro que este no es su objetivo último, ya que se trata de empresas privadas en cuya constitución y accionariado no entraría la Junta», recuerda Fernández Santiago.

elabora un Plan de Cobertura Integral de la Televisión, basado en el uso de la red terrena y del satélite Hispasat.

«Para el Gobierno de Castilla y León -explica Fernández Santiago-, los ciudadanos que no ven esa señal son tan importantes como el resto, y vamos a seguir insistiendo para que se cierre esa cuarta fase, bien entendido que no es responsabilidad nuestra y que nadie nos puede exigir el dinero para hacerlo. De hecho, hemos pedido al presidente de Retevisión que venga a Valladolid para explicar ante el Consejo Asesor este asunto».

Para el Gobierno de Juan José Lucas una cosa está clara: todos los habitantes de Castilla y León tienen derecho a la pluralidad televisiva, y el acceso libre no puede estar limitado por problemas técnicos.

«Si Retevisión no se hace cargo de esta cuarta fase -afirma el consejero- la Junta tendrá que presionar políticamente, o en último caso buscar la fórmula a través del Fondo de Cooperación Local para que los ayuntamientos afectados dediquen libremente ese dinero a la instalación de repetidores, aunque estoy convencido de que antes habrá una solución mejor». En último caso cabría incluso la decodificación de la señal a través del satélite Hispasat.

«Muy ordenado»

El sector está «muy ordenado» y la Junta va cerrando o abriendo puertas según se producen los acontecimientos, tal y como ocurrió con la posibilidad del tercer canal privado, negada hace poco por el PSOE y el Grupo Catalán en el Senado.

José Manuel Fernández Santiago cree que ahora hay que hablar de coronar con televisiones locales en las cabeceras de provincia y en localidades importantes, igual que hay periódicos locales, «porque la información, cuanto más cercana sea, más interesa a los ciudadanos, y a partir de ahí existe una limitación legal que deforma el mercado televisivo perversamente».

A juicio de la Junta la nueva Ley de las Telecomunicaciones -aspecto vital para la



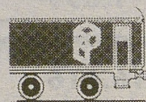
EN ESTE PAIS NO HAY QUIEN MANDE MAS.

No hay quien lo haga como nosotros. De puerta a puerta. Siempre de la forma más segura, con seguro de transporte incluido. Con los mejores precios. Y siempre de la forma más rápida con Paquexpres. Con sólo una llamada pondrá en marcha todos los medios necesarios para llegar a cualquier punto de España. Un gran equipo de especialistas asegura el seguimiento informatizado de su envío.

Mande lo que mande hágalo con Paquexpres. En mano. De puerta a puerta.



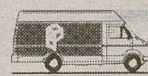
PARA LO QUE USTED MANDE.



Madrid
(91) 314 00 00



Barcelona
(93) 490 33 65



Sevilla
(95) 441 70 08



Valencia
(96) 341 18 11

Para mayor información consultar las Páginas Amarillas de su provincia.

El Plan Nacional de Telecomunicaciones prevé inversiones en Castilla y León por valor de 310.000 millones en los próximos nueve años

Cruce de líneas

M^a Teresa Velilla

El Plan Nacional de Telecomunicaciones (PNT) iniciado en el 93 contempla inversiones por valor de 310.800 millones en Castilla y León, hasta el horizonte del año 2002. La telefonía se llevará la mayor parte

de la tarta, con una inversión prevista de 236.500 millones de pesetas. Por su parte, el consejero de Fomento, Jesús Merino, ha anunciado la presentación en un plazo de cuatro meses del Libro Blanco de las Telecomunicaciones para Castilla y León,

según puso de manifiesto durante la constitución de la Mesa de las Telecomunicaciones, en la que participan la Consejería de Fomento y ocho entidades más encabezadas por Telefónica, Iberdrola y la Asamblea Regional de Cámaras de Comercio e Industria.

El titular de Fomento ha admitido que en Castilla y León todavía existen zonas con grandes necesidades básicas en materia de telefonía, "por lo que el futuro plan director de telecomunicaciones de la región deberá marcar prioridades. No se puede pensar en la fibra óptica sin antes dar cobertura telefónica a toda la población".

Actualmente el 99,34 por ciento de la población castellano-leonesa cuenta con servicio telefónico, según datos facilitados por Telefónica y actualizados a fecha 31 de octubre, con más de 800.000 líneas telefónicas - el seis por ciento de la red nacional - y una media de treinta y tres líneas por cada cien habitantes.

El número de líneas necesarias para hacer frente a la demanda de extensión del servicio telefónico en la región se cifra en 36.110 hasta el año 95, según recoge el documento "Bases para la elaboración del Libro Blanco de las Telecomunicaciones en Castilla y León", presentado por la Junta.

La financiación de estas nuevas líneas ascendería, según las primeras estimaciones a 15.249 millones de pesetas, de los que sólo hay comprometidos 7.154.

Fuentes de Telefónica reconocen que para atender la demanda insatisfecha y cumplir el objetivo anunciado por la empresa pública de instalar los nuevos teléfonos en menos de 20 días sería necesario un serio esfuerzo en algunas provincias de la Comunidad.

El crecimiento del número de líneas instaladas en Castilla y León ha sido espectacular en valores absolutos en el período 85-92. En alguna provincia como Salamanca se ha multiplicado casi por cinco la oferta, mientras que en 1991, León superó a

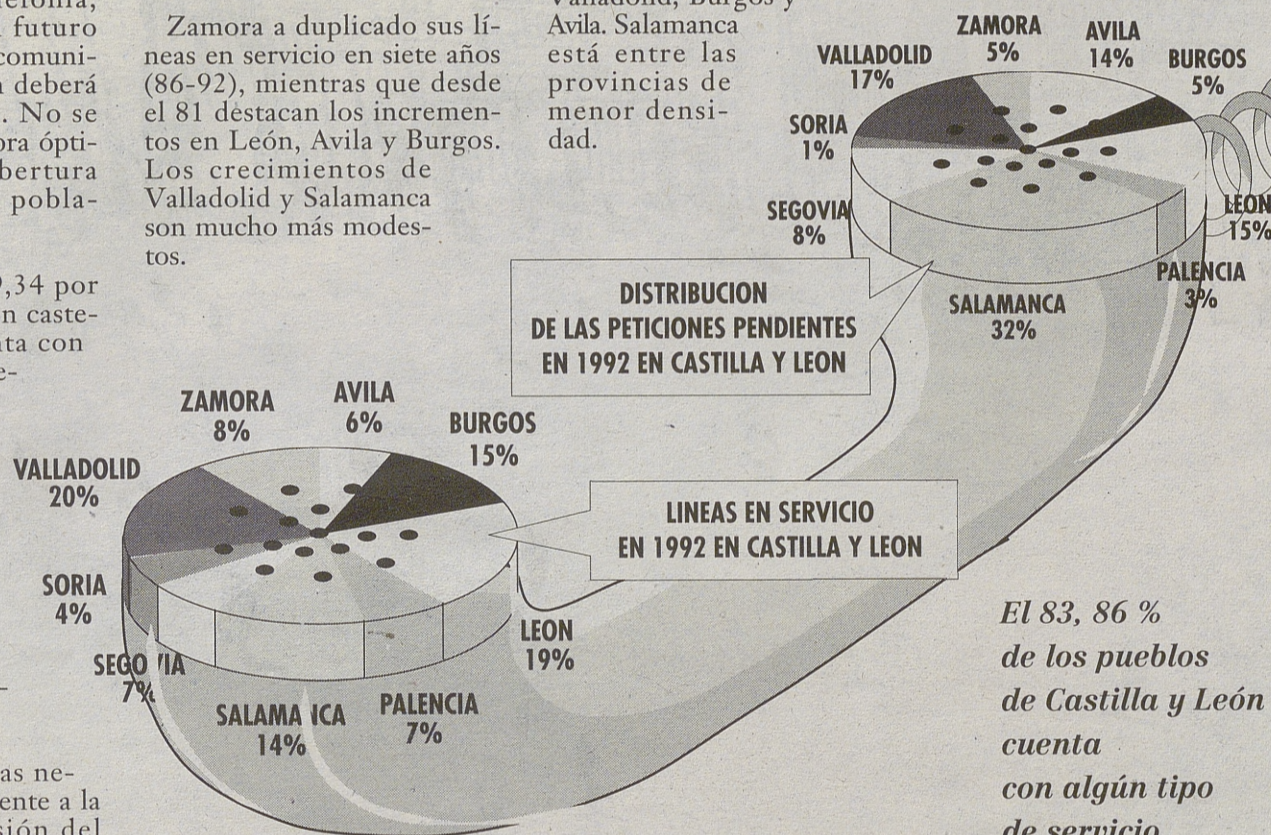
Valladolid en número de líneas instaladas. El crecimiento ha sido para el conjunto de la región superior a la media nacional.

Zamora a duplicado sus líneas en servicio en siete años (86-92), mientras que desde el 81 destacan los incrementos en León, Avila y Burgos. Los crecimientos de Valladolid y Salamanca son mucho más modestos.

décimo lugar en el total nacional -con una media de 35,3 por ciento-. Segovia es la provincia con mayor densidad telefónica seguida de Valladolid, Burgos y Avila. Salamanca está entre las provincias de menor densidad.

suscrito convenios por un valor cercano a los 9.000 millones para la extensión del servicio telefónico urbano al

medio rural.



Respecto a la densidad telefónica, Castilla y León tiene 35 líneas por cada cien habitantes, lo que a la Comunidad en el un-

Telefonía rural

Desde 1988 Junta, diputaciones y Telefónica han

Valladolid, Zamora, Avila y Segovia son las provincias más beneficiadas en cuanto a entidades de población con servicio telefónico en su medio rural, mientras que las más favorecidas en cuanto al número de habitantes son Valladolid, Avila, Salamanca, Segovia y Zamora.

Los convenios forman parte de las actuaciones del Gobierno regional para acelerar la extensión del servicio telefónico a todo el territorio, apoyándose en un Real Decreto del 84 mediante el que se podrán establecer distintos niveles de colaboración entre Telefónica y entidades territoriales. El objetivo marcado para el 1 de enero del 96 es cubrir las necesidades del medio rural con un servicio telefónico urbano.

Según datos sobre penetra-

El 83,86% de los pueblos de Castilla y León cuenta con algún tipo de servicio telefónico, por encima de la media nacional

Número de líneas necesarias para atender la demanda de Extensión del Servicio en Castilla y León

PNT	1993	1994	1995	TOTAL
AVILA	450	611	1.183	2.244
BURGOS	1.100	2.000	2.674	5.774
LEON	3.942	3.942	3.942	11.826
PALENCIA	720	978	1.909	3.607
SALAMANCA	700	978	1.839	3.517
SEGOVIA	242	329	639	1.210
SORIA	800	1.086	2.172	4.058
VALLADOLID	130	177	359	666
ZAMORA	640	869	1.699	3.208
TOTAL	8.724	10.970	16.416	36.110

ción del servicio telefónico en el medio rural, el 46,12 por ciento de las entidades de población cuentan con un servicio urbano -frente a una media nacional del 39,18 por ciento-, y el 83,86 por ciento cuentan con algún tipo de servicio, frente a un 59,40 de media nacional.

Servicios especiales

La modernización de la red se basa hoy en la digitalización de las centrales de conmutación y de los equipos de transmisión, así como en el uso de la fibra óptica. El grado de digitalización en Castilla y León es del 28,5 por ciento, lo que supone un retraso de dos años respecto a la media nacional.

Zamora, Burgos y Salamanca son las provincias con más líneas digitalizadas mientras Soria, Segovia y Valladolid se sitúan en el furgón de cola, no sólo regional sino nacional.

Castilla y León cuenta 3.130 Kilómetros de fibra óptica. Burgos (501) zamora (537) y León (403) son las provincias donde se concentra la instalación de fibra óptica. Paradójicamente, Valladolid (249) es la que menos ha desarrollado este tipo de cableado, mientras que Segovia, Salamanca y Avila se sitúan en una posición intermedia.

Transmisión de datos

El servicio Ibercorm, que permite la transmisión de datos y voz simultáneamente y está orientado fundamentalmente a empresas, cuenta en Castilla y León con 21.829 líneas, lo que representa un 4 ó 5 por ciento del total nacional. En este tema Valladolid es el líder indiscutido seguido de Salamanca, ocupando los últimos lugares Soria y Zamora.

Por otra parte, en la región castellanoleonés, según datos facilitados por Telefónica, existen 2.062 accesos a la red Ibermic, utilizada para conexiones con mayores necesidades de transmisión de datos.

Dentro de los servicios de radiocomunicación se incluyen la Telefonía Móvil Automática (TMA), servicios de radiomensajería, radiocomunicaciones, etc. Castilla y León tenía a finales del 92 alrededor de 7.000 usuarios de TMA, cerca del 4 por ciento del total nacional y las previsiones para el presente año apuntan a que el número de usuarios se eleve a 12.000, con una mayor concentración en Valladolid, Burgos y León. La radiomensajería ha sido el primer servicio de radiocomunicaciones liberalizado. Se calcula en 94.000 los suscriptores de radiomensajería a finales del 92 en España. Aunque no existen cifras consolidadas de Castilla y León, esta región podría disponer entre 2.000 y 3.000 suscriptores.

Valladolid

cuenta con una de las 17 salas de videoconferencia

pertenecientes al

Consejo Superior de

Cámaras de

Comercio

Vía satélite

Las comunicaciones vía satélite, a través de un centro emisor dotado de una antena de tamaño medio, se complementan ahora con redes de comunicación bidireccionales que integran voz, datos e imágenes.

Sin embargo, no se tiene más información del uso de este tipo de comunicación en Castilla y León que la de los proyectos pluriregionales de Campsa y la agencia EFE.

El documento "Bases para la elaboración del Libro Blanco de las Telecomunicaciones de Castilla y León" contempla también que dada la extensión de la Comunidad, "se deben tener

presentes las posibilidades que ofrecen las comunicaciones vía satélite".

Los servicios telemáticos, que utilizan las ventajas de la telecomunicación y la informática, están liberalizados, por lo que es muy difícil tener datos cuantificados.

Una visión de todo el conjunto permite apuntar que existen numerosas actuaciones realizadas en la Comunidad para la implantación de servicios telemáticos -correo electrónico, consulta a bases de datos, intercambio electrónico de datos, sistemas transaccionales, etc-.

Por otra parte, las «Bases para la elaboración del Plan Regional de Telecomunicaciones de Castilla y

León» destacan la importancia para las pequeñas y medianas empresas de los servicios de valor añadido, que hacen posible el acceso a sistemas de información ligeros y baratos -correo de voz, conferencia múltiple, audiotex, videoconferencia, etc-.

Valladolid capital, cuenta con una de las 17 salas de videoconferencia pertenecientes al Consejo Superior de Cámaras de Comercio e Industria.

La ciudad de León acoge además una experiencia piloto, realizada por Telefónica, de red para conexiones automáticas de Videoconferencia. Esta red consta de siete centros de operación en todo el territorio nacional.

¡ Brinda con lo nuestro!

Zarcillo de Oro 1992

Método Champenoise

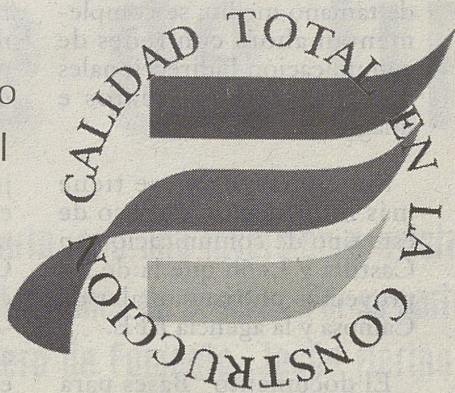
Rueda

Palacio de Bornos
1º de Castilla y León

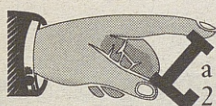
Bodegas de Crianza de Castilla la Vieja S.A.
Ctra. de la Coruña, Km.170.6 - Tels.: (983) 86 81 16 - 86 83 36 -
Fax (983) 86 84 32 - 47490 Rueda (Valladolid) ESPAÑA

Manual de calidad, trabajo cuidado

El 1er Premio a la Calidad Total no es más que el reconocimiento de la constructora nacional Dragados a otra de Castilla y León, Collosa, por su labor como auxiliar en la construcción civil, es decir, en la construcción de carreteras. Alejandro Llorente, director general de la empresa



galardonada, reconoce que el prestigioso premio Dragados «está avalado por el propio jurado, compuesto principalmente por representantes de la Administración central». Una vez reconocida nacionalmente su filosofía de «calidad», Collosa va más allá y se dispone a elaborar su propio «Manual de Calidad», el primero de la Comunidad.



Magdalena González

«Una empresa familiar, que cuenta con 200 trabajadores, deja un rastro de 5.000 a 7.000 kilómetros de carreteras en Castilla y León, entre comarcales y nacionales. «Desde su constitución, en los años cuarenta, nuestra filosofía siempre ha sido la calidad. Al principio se transmitía de boca en boca, ahora queremos plasmarla en el Manual», aclara Alejandro Llorente.

Desde el pasado mes de enero la constructora Collosa se ha marcado esta meta que en realidad está muy cerca de conseguir. Según las previsiones estará finalizada el próximo año. «En él cuidamos todo el proceso de producción; el funcionamiento interno de todos los trabajadores de la empresa -el administrativo, el proyectista, el obrero- hasta el proceso mismo de la producción -envío del material, el tiempo de ejecución, la presentación de la oferta...-», insiste Alejandro Llorente haciendo referencia incluso a la amabilidad de la telefonista.

El libro ofrecerá una segunda parte con un riguroso examen de la legislación vigente, nacional y europea. «Aún nos falta normalizar esta predisposición hacia la normativa y lo que nosotros entendemos por «calidad». Según el director general de Collosa el siguiente paso es redactarlo -ayudados por una empresa consultora- y que sea reconocido oficialmente por AENOR (Asociación Española para la Normalización).

Pero como todo, este sello de calidad encierra en sí un fin último de grandes expectativas: «En el sector de la construcción las adjudicaciones se miden más por la cuantía que por la calidad. Con un Manual de estas características y los propios resultados proponemos a la Administración pública que contrate la empresa de mayor calidad, no a la más barata». AENOR «garantizará» la calidad con auditorías anuales a la empresa y certificará que verdaderamente es competitiva, eficaz y de calidad.

Lo público y lo privado.

Como muchas otras empresas, Collosa «lucha» contra la crisis económica. En estos momentos se enfrenta a muchas más constructoras -nacidas para invertir en la Expo 92 y en otros proyectos del año pasado-. Esta competitividad hace que a pesar de que la Administración adjudique más obras, invierta más dinero, la contratación sea más escasa para cada una de las constructoras. «Incluso ahora trabajamos a precio de coste. Somos muchas más empresas con más medios de producción. Creo sinceramente que estamos sobredimensionados», explica Alejandro Llorente.

Collosa flota entre los 700 contratistas de Castilla y

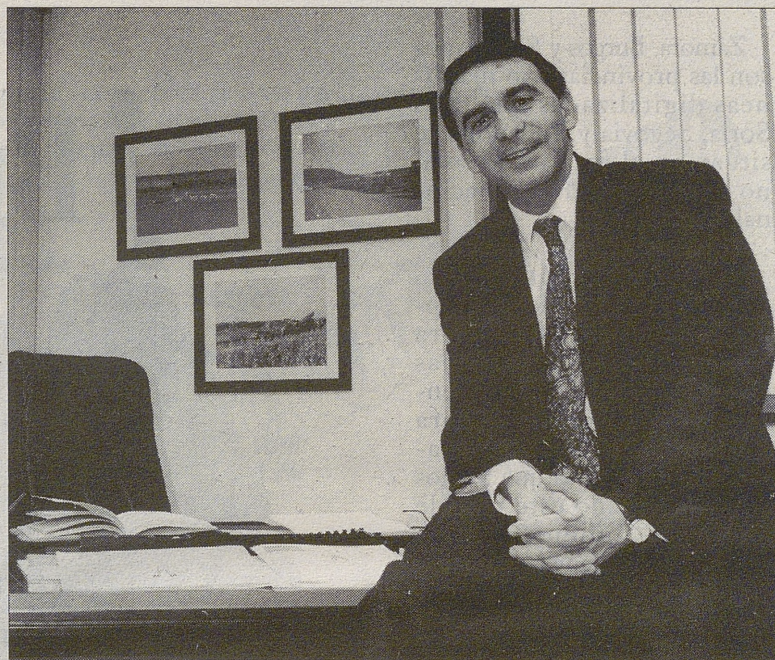


Foto: PACO HERAS

Alejandro Llorente, director general de Collosa

León -por su capital social, 200 millones de pesetas, y su facturación anual, 3.500 millones de pesetas, se considera el número uno de esta región-. Su maquinaria cubre de asfalto el suelo del que dispone la Administración y levanta naves y sedes sociales de empresas privadas. Aún así, su principal fuente de financiación sigue siendo la pública. «Se retrasa más en el pago -puede pagar 6 meses después como es el caso de las más lentas, las locales, seguidas de la Administración central y de la Junta- pero el cobro está asegurado».

La crisis confluye con la lentitud de pago por la burocracia pública, el miedo a la inversión del sector privado y la sobrada oferta de empresas. Para Alejandro Llorente su futuro puede ser más prometedor: Esas constructoras creadas en los últimos dos años no superarán la crisis. «Pero esta situación conllevará el deterioro del patrimonio industrial de la región, sobre todo cuando las adjudicaciones se hacen a empresas grandes que pertenecen a un grupo industrial de entidades financieras con un respaldo económico y financiero del que las empresas pequeñas y medianas carecemos».

La mayor esperanza está depositada en los Fondos de cohesión de la Comunidad Europea. «Aumentarán las inversiones en infraestructuras de comunicación y también en Medio Ambiente». Esta lluvia de incentivos ampliará las posibilidades de las constructoras y por supuesto la de Collosa que tiene también en su currículum la ejecución de depuradoras de aguas residuales.

A esta empresa se le adjudicó este año la construcción de la depuradora de aguas residuales de Valladolid, proyecto que deberá repetirse en aquellas poblaciones con más de 5.000 habitantes según estipula la CE.

La apuesta de la Administración

M.G.

El propósito de las administraciones, central y autonómica, se centra en potenciar precisamente el Control de Calidad. "En el futuro se podrán evitar muchos errores como el del cemento y la aluminosis", comentó el director general de Transportes y Carreteras de la Junta, Angel Díaz Ripa. «El control será exhaustivo, desde que se gesta el proyecto hasta la última fase de la construcción».

Según anunció el responsable de este área, en el momento de contratar una obra se consignará una partida en este presupuesto para hacer efectivo el control de calidad. «Además del pliego de condiciones, donde se especifica claramente las exigencias de calidad, en el transcurso de la obra se contratará la labor de unos laboratorios, que ya actualmente se lleva a cabo, con el fin de que analice la calidad del material y la puesta en marcha», apuntó Díaz Ripa.

La apuesta es importante y se intensifica con la convocatoria en Castilla y León las primeras jornadas nacionales de Control de Calidad para el próximo año, después del congreso que se celebrará a primeros de año sobre el mismo asunto. No hay fecha definida aunque sí objetivos: exigir más por la calidad.

Los esfuerzos de la Administración no son los únicos. El director general de Transportes y Carreteras reconoce que la Cámara de Contratistas de Castilla y León ha conducido esta preocupación formando a sus asociados sobre cómo se pueden «hacer bien las cosas, con calidad». Asimismo, un decreto de la Junta de Castilla y León regula con máximo rigor la calidad de la construcción. Según anunciaba el consejero de Fomento, Jesús Merino, está en marcha la creación de un Plan de Calidad de la Construcción que se aplicará conjuntamente con la Cámara de Contratistas.

Las infraestructuras, a debate

Un debate sobre cómo deben ser las infraestructuras que marcarán la Castilla y León del siglo XXI sería casi inagotable debido al gran número de agentes políticos y sociales que tienen algo que decir en su configuración. ICAL ha intentado centrar las

grandes líneas de cuál puede ser esta planificación sentando en torno a una mesa a responsables de las dos Administraciones con poder de decisión -central y autonómica-, así como a representantes de colegios profesionales, del mundo de la empresa y del trabajo.

El trazado de las grandes redes de carreteras, el

futuro del ferrocarril, la defensa de «corredores» para la reactivación económica o el papel de los aeropuertos, son algunos de los puntos a debate que merecerían por sí solos un amplio debate. En esta reunión se intenta aportar al menos unas ideas globales básicas.



FOTO: CESAR MINGUELA

Mesa redonda

Tierra de paso

Las infraestructuras de comunicaciones están de plena actualidad. La obsesión por acercar cada vez más la península ibérica a la Europa única ha llevado al Gobierno central a formular la apuesta más ambiciosa de su historia: un plan global modernización de las redes de comunicaciones, el Plan Director de Infraestructuras.

Las administraciones no se ponen de acuerdo sobre las prioridades, los empresarios demandan comunicaciones ágiles que dinamicen la economía regional y la introduzcan en el "mercado europeo", los sindicatos piden políticas de Estado, realistas y solidarias, y los expertos en planeamiento inciden en la calidad de dichas redes. Los planes y sus debates coinciden en un punto: no se acaban nunca.

Castilla y León se sitúa en el podium de las elegidas en la «lluvia» de proyectos durante los próximos 15 años -junto a Andalucía y Galicia-. La Junta se muestra escéptica, pide más diálogo y ve a la región entrando en el siglo XXI a lomos de la marginación en lugar de la alta velocidad. Opinión compartida por los empresarios de la comunidad que observan temerosos unas redes que se "escoran" cada vez más hacia el Mediterráneo y abandonan a su suerte a la mitad oeste del país.

Los expertos en planificación recuerdan que las obras que pasan por la región "no tienen por qué beneficiar a sus intereses". Una vez más, Castilla y León, tierra de paso, ve hipotecados sus intereses a los de las regiones más pujantes.

El consejero de Fomento, Jesús Merino, explicó al comienzo de la mesa redonda que el Ejecutivo de Juan José Lucas tuvo claro desde el inicio de la presente legislatura que las inversiones en infraestructuras son generadoras de riqueza y de empleo, sobre todo en tiempos

de crisis, y que en el caso concreto de Castilla y León sirve además para vertebrar la región.

Para lograrlo la Junta ha elaborado una serie de planes concretos -carreteras, vivienda, transporte, telecomunicaciones-

lo que unido a la colaboración con otras administraciones - convenios con FEVE, Aviaco, MOPTMA, ayuntamientos, universidades, etcétera -permite según el consejero afrontar las carencias de forma más racional e integral.

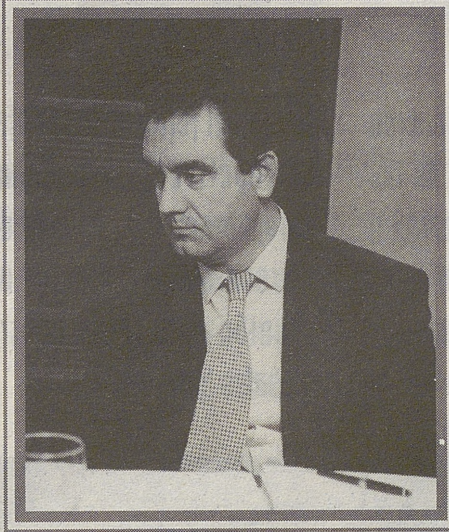
Otro de los criterios seguidos por la Junta en este aspecto es, según explica Merino, el de máxima austeridad en los gastos generales y máxima inversión en los capítulos dedicados a operaciones de capital, que en concreto para 1994 supondrán el 80 por ciento del presupuesto

de su Consejería unos 32.000 millones de pesetas).

Con una red regional de carreteras superior a los 11.000 kilómetros, Merino considera que las autovías o vías de gran capacidad que se construyan en territorio castellanoleonés son

Las infraestructuras, a debate

«Es necesaria una colaboración entre todas las Administraciones y entidades implicadas en las comunicaciones. Para ello hace falta un modelo de transporte que conlleve una política global que no puede depender de la comunidad autónoma».



Jesús Merino, Consejero de Fomento

en realidad para dar servicio a las demandas de las autonomías que nos rodean, «y por eso sí pido que se agilicen los accesos realmente es por otros, no por mí». Tiene claro que esta es una Comunidad de paso en muchos sentidos. Merino muestra también su interés por

potenciar los aeropuertos de tercer nivel -cita como caso más claro y necesario el de Burgos-, y dice que en materia de ferrocarriles la Junta no puede elaborar una política propia hasta que la Administración central defina la suya para el conjunto del Estado.

De todas formas define una serie de objetivos a medio y largo plazo como pueden ser el soterramiento del ferrocarril en Burgos, Palencia y Valladolid, la anulación de pasos a nivel y la mejora de muchos tramos de vías férreas. Sobre la autovía León-Burgos anuncia que la Junta tiene previsto iniciar las obras en junio o en septiembre, una vez que la sociedad GICALSA entre en acción y consiga la financiación para el primer tramo Onzonilla-Sahagún.

700.000 millones

El director territorial del MOPTMA, Antonio Barrigón, insistió en el carácter «abierto» del PDI, a pesar de que la Administración regional se queja del nulo éxito que han tenido sus «sugerencias». «Este proyecto pretende ser un debate social para saber qué demandas son prioritarias en nuestra sociedad».

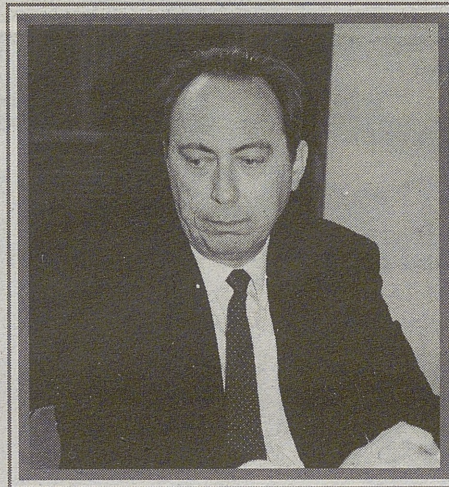
La Administración central ataca con estadísticas las descalificaciones sobre la presunta «discriminación» denunciadas por la Junta. Más de 580 kilómetros de autovías, 1.600 kilómetros de vías de gran velocidad y cerca de 700.000 millones de inversión justifican sus argumentos. A ellos, Barrigón añade la dinamización que supondrá para la economía regional. «Por cada peseta invertida esperamos que se generen tres más». El portavoz del Gobierno central insiste en la inexistencia de prioridades regionales y asegura que «este proyecto de futuro rompe con la realidad diseñada por el pri-

mer plan de carreteras». Por último, Barrigón insiste en el cumplimiento de los compromisos oficiales, lo que garantizaría la licitación -fase previa a la ejecución- de las autovías gallegas y el desdoblamiento de la «ruta de los portugueses» hasta Salamanca en los dos próximos años. El mismo PDI global podría quedar definitivamente redactado antes de que finalice 1994.

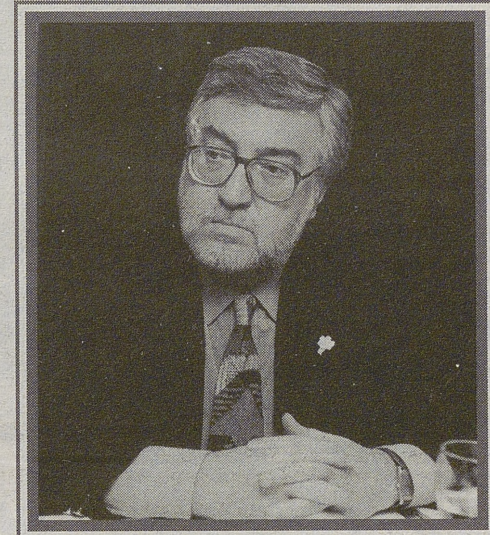
Fernando Rosell, ingeniero de Caminos y representante del Colegio Oficial de Ingenieros

«La conservación es casi tan importante como hacer una nueva carretera -explica-, porque de poco sirve un nuevo trazado si no se cuida, sobre todo a nivel local». Otro de los puntos que destaca es la nomenclatura de las carreteras, porque a su juicio muchas veces se usa el nombre de una provincia o zona cuando el servicio realmente va a parar mucho más lejos -por ejemplo el gasoducto Burgos-Madrid, o la denominada autovía de Castilla. «Hay que matizar qué parte de las obras es realmente para

«Se habla mucho de la construcción de carreteras pero no de su conservación. Si se le dedicara el 2 por ciento del valor total de la inversión se ahorrarían vidas y gasolina».



Fernando Rosell, Ingeniero de Caminos.



Antonio Barrigón, Director territorial del MOPTMA

de Castilla y León, centra el debate en la importancia de aumentar los fondos presupuestarios para conservación de infraestructuras -por lo menos hasta el dos por ciento de los presupuestos de inversión-, que según él en muchos casos se remontan en esta región al siglo XVI, época en la que ya quedó claro que la periferia debe comunicarse con el centro y viceversa.

«El PDI intenta romper la realidad de las autovías del primer plan de modo que se descentralice y verticalice la red. Es una apuesta a la sociedad que siempre estará abierta para discutirla con las comunidades y los agentes sociales».

Castilla y León».

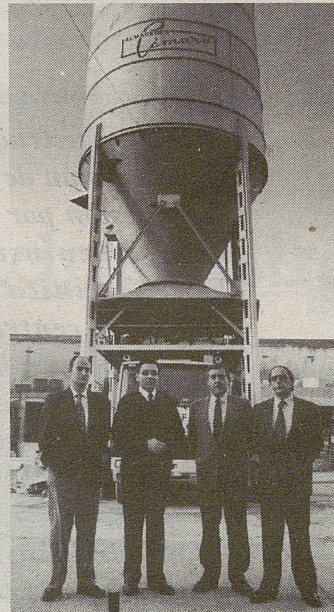
Contrapunto

El punto de vista empresarial lo ha defendido en esta mesa redonda el presidente de la Comisión de Infraestructuras de la Cámara de Comercio de Burgos, Antonio Miguel Méndez Pozo, que reconoce desde el principio que Castilla y León ha sido una comunidad

Tradición y Modernidad

«Almacenes Cámara» nació en 1881 en Valladolid como un negocio familiar de venta y distribución de maderas. Hoy, 102 años después, la empresa se ha convertido en una sociedad anónima donde los bisnietos de los fundadores comparten la gestión y el capital social con una empresa valenciana. De este modo, la familia Cámara ha asegurado un futuro a su empresa.

El nuevo rumbo conduce a «Almacenes Cámara» hacia la expansión. Ya no es sólo Valladolid la propietaria del almacén, Burgos y Palencia cuentan desde hace tiempo con su propia sede. En Palencia la sociedad es más amplia y «Comercial Cámara» es propiedad de varias empresas. Además, con las futuras sucursales de Benavente y Aranda de Duero continuarán su política de ampliación



que propiciará una mayor comercialización de sus productos.

Esta intensa transformación, que ha conseguido aumentar su plantilla hasta 70 trabajadores, también se centra en impulsar una nueva imagen de la empresa: «queremos evitar el encasillamiento de venta de maderas potenciando el material de construcción», destaca el nuevo director general. Por esta razón circulan por esta empresa más de 13.000 artículos diferentes, tanto en la tienda abierta al público como en el almacén dedicado al profesional de la construcción.

«Almacenes Cámara» se ha convertido en distribuidor de todos esos productos necesarios para instalar una puerta falsa, unas estanterías o un tabique.

ALMACENES
Cámara, S.A.
FUNDADOS EN 1881

Comercial
CÁMARA, S.A.

47012 VALLADOLID
San Isidro, 14
Tífs.: 29 64 00 - 29 65 11 - FAX: 29 64 56

● MADERAS NACIONALES Y DE IMPORTACION
● PREFABRICADOS DE MADERA ● PUERTAS Y
COCINAS ● MATERIALES DE CONSTRUCCION
● FERRETERIA ● BRICOLAGE

34003 PALENCIA
Avda. de Cuba, 42 Ctra.
Villalobón (Poligonillo)
Tífs.: 72 34.62 - 72 38 86 FAX: 75 56 50

A todos nuestros Clientes y Amigos les deseamos **Felices Fiestas.**

Las infraestructuras, a debate

«Estamos perdiendo una oportunidad histórica. El PIB está pegando un bandazo hacia el Mediterráneo y si no conseguimos un contrapunto a los grandes corredores padeceremos una vez más el olvido».



Antonio Miguel Méndez Pozo
(Presidente de la Comisión de Infraestructuras de la Cámara de Comercio e Industria de Burgos)

una política comercial clara para esta región. De todas formas, la prioridad en Castilla y León en esta materia para él y para el resto de contertulios es la ejecución de una vez de la variante de Guadarrama.

En todo caso la propuesta lanzada al consejero es que realice un estudio sobre el modelo de ferrocarril que la Administración desea para esta autonomía. Otro aspecto destacado por este sindicalista es la falta de buena planificación también en el apartado de las telecomunicaciones. «Es aberrante que sólo Telefónica tenga competencias en materia de infraestructuras».



Luis Santos y Ganges (Responsable de la Secretaría Técnica de la Federación de Transportes, Comunicaciones y Mar de CC.OO.)

«Las Administraciones no tienen una política coordinada porque no quieren. Haría falta un desarrollo estatal ya que ahora se coge con pinzas y sufre las luchas intestinas de los diferentes Gobiernos».

de paso, con dos corredores - este-oeste entre Burgos y Salamanca y norte-sur por la N-I- que han condicionado en parte el desarrollo de la región.

Méndez Pozo estima que hay que buscar nuevas vías que hagan de contrapunto, como es el caso de la Ruta de la Plata, autovía Burgos-León, Tordesillas-Valladolid y sobre todo la Santander-Mediterráneo, dada la clara decisión del Gobierno de desplazar hacia el este buena parte de los programas inversores, y teniendo en cuenta además el influjo del corredor del Ebro y la pujanza del norte de Africa.

Este empresario burgalés, que ha apostado fuerte por el desarrollo de las telecomunicaciones en la región, muestra su inquietud por el hecho de que la salida natural de Portugal hacia España se decante hacia Extremadura y Madrid en lugar de por Fuentes de Oñoro y Salamanca hacia Burgos y la frontera, hecho que además fortalecería económicamente a la Ruta de la Plata y por tanto a la zona fronteriza, la más deprimida de la región.

Un aspecto en el que el empresario muestra especial preocupación es, según Méndez Pozo, que la falta de infraestructuras integradoras provoque la pérdida de inversiones, aunque reconoce que hay poco dinero en las administraciones y que es necesario más imaginación.

Planificación

La parte sindical, representada en esta ocasión por Luis Santos, geógrafo y responsable de la Secretaría Técnica de la Federación de Transportes, Comunicaciones y Mar de Comisiones Obreras, cree que los políticos hablan de que existe una relación directa entre desarrollo e infraestructuras, algo que según él es necesario pero no suficiente, «porque la política de transportes es una política de Estado que necesita coordinación, y el modelo de futuro debería plantearse más a medio plazo».

Luis Santos hace balance de la infraestructura del ferrocarril, con la idea básica de que las expectativas son malas, pues la Junta no tiene competencias y Renfe carece a su juicio de

**EN TUS ILUSIONES.
EN TUS DESEOS. EN TUS GUSTOS. EN TUS AFICIONES.
EN ESTAS NAVIDADES HEMOS PENSADO EN TI.**

En ti.

ESPECIALISTAS EN TI.

Barco de Battler de BIZAK. 5.995

Trompi Rosquis de BORRAS. 2.495

Mami Gemelos de MB. 2.495

También hemos pensado en Papá Noel y en los Reyes Magos. En su presupuesto y en su comodidad: Precios de juguete. Servicio de reserva. Empaquetado especial. Regalo de las pilas en los juguetes eléctricos...

Celia Joyas de FAMOSA. 4.995

