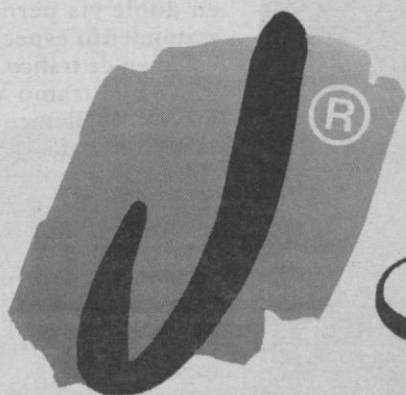


# EL FUTURO DE LAS COMUNICACIONES

En el interior:  
**MONOGRAFIA ESPECIAL**  
10 Años de la  
CAMARA de CONTRATISTAS  
de CASTILLA y LEON



*Julián Ortega, S.A.*  
CONSTRUCCIONES GENERALES

● C/. Cistérniga, 11.  
Telf.: 983/29 15 86  
Fax: 39 01 33  
47005 VALLADOLID

● C/. Renueva, 38.  
Telf.: 987/23 00 04  
Fax: 27 13 06  
24002 LEON

● C/. Arriba, 14-16.  
Telf.: 923/21 07 18  
37002 SALAMANCA

● Ronda de Outeiro, 37.  
Telf.: 981/10 66 31  
15009 LA CORUÑA

# Carreteras para el siglo XXI

**Agencia ICAL**  
Agencia de Noticias de  
Castilla y León  
Santiago 23, 2º Izq.  
47001 - Valladolid  
Tfnos.: (983) 33 43 33  
33 43 88  
Fax: (983) 34 27 51

**Director General**  
Saturnino Lorenzo  
**Gerente**  
Roberto Tascón

**Director**  
José Luis Guerrero

**Redactores-Jefes**  
Francisco Barrasa  
Carmelo de Lucas

**Redacción**  
Teresa Velilla, Ignacio  
Pagazaurtundua, Antonio  
Corbillón, Orlando  
García, Magdalena  
González, Laudelina  
Blanco, Fernando Alda  
(Avila), Montserrat  
Gómez y Gustavo Basurto  
(Burgos), María Jesús  
Muñiz y Ana Gaitero  
(León), Jorge Cancho  
(Palencia), Nunchi Prieto  
(Salamanca), Marcelo  
Galindo y Jesús Martínez  
(Segovia), Javier  
Veramendi (Soria), Alex  
Echeguibel (Zamora),  
Ignacio Miranda y  
Carmen Martín Gómez  
(Madrid)

**Documentación**  
Tomás Hoyas  
**Fotografías**  
Paco Heras, Cesar  
Minguela

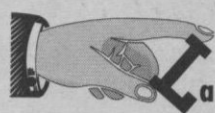
**Portada**  
**Diseño/Maquetación**  
RQR, Imagen de Empresa  
VALLADOLID

**Filmación**  
EDITO S.L.

**Publicidad**  
Departamento de ICAL

**Edita**  
ICAL, Diarios Castellano-  
Leoneses Asociados, S.A.

El Diario de Avila  
Diario de Burgos  
Diario de León  
El Diario Palentino  
La Gaceta Regional de  
Salamanca  
El Adelantado de Segovia  
Diario de Soria



La concreción del Plan Director de Infraestructuras (PDI) ha convertido el proyecto de modernización de las comunicaciones más ambicioso jamás presentado en España en una auténtica "ceremonia de la confusión".

Antonio Corbillón.

La capitalización y el reparto de méritos políticos de unos objetivos tan deseables como necesarios para poder subir en la Europa de la "primera velocidad" ha derivado en una "guerra de cifras" entre las diferentes Administraciones que en nada beneficia a la confianza del ciudadano sobre el objetivo común: llegar más rápido y mejor a Europa.

Una desconfianza que se ve ampliada por las dificultades de financiación que presentará un proyecto que ve la luz en la coyuntura económica más crítica de los últimos 20 años. Su presentación, apenas tres meses antes de las últimas elecciones generales, su indefinición posterior y los retrasos del Consejo de Ministros en la aprobación del llamado Plan Puente 94-95 no han contribuido a despejar las sombras sobre el grado de realismo de estos objetivos.

En este contexto, el Plan Director de Infraestructuras, que supera en horizontes temporales y económicos a las anteriores propuestas gubernamentales, podría batir también records de inconcreción. Todavía se recuerda que el primer Plan de Carreteras 1984-91 -que se dará oficialmente por rematado el 31 de diciembre del 93 con dos años de retraso y el doble de la inversión prevista contemplaba proyectos que ahora vuelven a los planos tras el fracaso anterior.

Dentro del «mapa viario del siglo XXI» Castilla y León jugará un papel destacado dada su situación estratégica. Ningún proyecto serio que desee enlazar la península ibérica con la Europa comunitaria podía obviar su paso por la comunidad, como ha quedado de manifiesto en la elaboración del PDI. En el caso de los accesos a Portugal esta evidencia alcanza la máxima notoriedad.

De entrada, el carácter «faraónico» del PDI ha obligado a un Plan Puente 94-95 que ya ha provocado fuertes enfrentamientos entre las Administraciones central y autonómica por las prioridades que en él se marcan.

«Plan 84-91», «Plan Puente 94-95», «PDI 1993-2007» o «Proyecto 2002» de conexión por autovía de toda la Europa comunitaria. Muchos usuarios tienen la sensación de que se habla más de planes que de ejecuciones. En cualquier caso y con los «ratios» en la mano nunca se podrá negar el gran avance que se ha producido en el último decenio en la construcción de verdaderas redes modernas de comunicación que han acercado cada vez más al país a los niveles que demanda Maastricht.

## Inversiones «billonarias»

A pesar de la dificultad de establecer cifras exactas -el solapamiento de planes y las enormes correcciones al alza en el coste de los proyectos de

carreteras se han hecho habituales. Las inversiones previstas entre Plan Puente y PDI dejarán en Castilla y León cerca de un billón de pesetas. El PDI marca unos objetivos que de concretarse supondrían la creación de 235 kilómetros de autopistas, 997 de autovías 453 de vías de gran capacidad.

Sus dotaciones presupuestarias alcanzan los 686.900 millones de pesetas -al coste del 93-. Conviene recordar que el Plan de Carreteras 84/91 recibirá carpetazo definitivo este fin de año con unas inversiones de 2,8 billones de pesetas, el

**A pesar de la dificultad de establecer cifras exactas, las inversiones previstas entre el Plan Puente y el PDI dejarán en la Comunidad cerca de un billón de pesetas**

doble de lo presupuestado inicialmente.

El plan contempla la construcción de 1.685 kilómetros de carreteras incluidos en la Red de Interés General del Estado (RIGE). En el capítulo de autopistas incluye el tramo Astorga-León (38 kilómetros y 16.300 millones de inversión), León-Benavente (67 kilómetros y 25.000 millones) y el tramo soriano de la Madrid-Tudela (sus 130 kilómetros de todo el proyecto costarán 78.000 millo-

nes).

Sin embargo, la principal apuesta del Plan Director en Castilla y León se centra en las autovías. De cumplirse sus más que ambiciosos proyectos se construirían 997 kilómetros con un montante de 477.000 millones. El desdoblamiento para crear las autovías gallegas se llevará a las mayores inversiones. Con salida en Benavente -futuro nudo de comunicaciones más importantes del cuadrante noroeste español-, el tramo norte hacia La Coruña recibirá 105.000 millones para completar los 175 kilómetros hasta el límite gallego; por el sur, 121 kilómetros presupuestados en 70.000 millones de pesetas acercarán un poco más el camino hacia las Rías Bajas.

La «vertebración regional» a la que constantemente apelan los diseñadores del tejido viario se completará con la Ruta de la Plata (212 kilómetros y 95.000 millones) y el tramo Tordesillas-Fuentes de Oñoro (202 kilómetros y 81.000 millones), que permitirá llegar desde Irún a Portugal por autovía.

El mapa que contempla el PDI no olvida la conexión con el mar y destina 55.000 kilómetros a los 110 Kilómetros que unirán Palencia y Benavente (97 kilómetros que supondrán inversiones de 39.000 millones).

El capítulo de autovías se contempla con enlaces menores para poblaciones que corren el riesgo de quedar fuera de la red el enlace de Avila y Segovia con la N-VI costará en cada caso 12.000 millones y tendrá 30 kilómetros y el acceso de Soria a la autopista de Tudela que alcanzará los 8.000 kilómetros).

Por último, el PDI maneja el concepto de vías de alta capacidad para referirse a aquellas carreteras que no precisan su conversión en doble vía pero exigen un tratamiento especial dado su volumen de tráfico. Entre ellas destaca el tramo Valladolid-Soria (210 kilómetros y 42.000 millones de coste), la Salamanca-Avila (97 kilómetros que costarán 19.400 millones), la Aguilar de Campoo-Burgos (80 kilómetros y 16.000 millones), y el tramo Zamora-Tordesillas (66 kilómetros y 13.200 kilómetros).

## Plan Puente

La magnitud del PDI, el «despiste» gubernamental sobre el nivel de remate de las obras y el agudizamiento de la crisis han obligado al MOPT-MA a definir sus prioridades



para saber dónde empezar. De aquí ha surgido el Plan Punte 94-95, que ha centrado las inversiones en cerca de una treintena de proyectos que costarán 1.5 billones de pesetas.

La creencia generalizada de que sólo estos proyectos serán realidad antes del cambio de siglo ha disparado la lucha entre las diferentes comunidades por recibir el «maná viario». Los «teléfonos rojos» ministeriales se vieron bloqueados por las demandas de Andalucía, Extremadura, Asturias y Castilla y León, lo que llevó al propio vicepresidente del Gobierno, Narcís Serra, a pa-

**Avila, León, Soria, Segovia y Valladolid tendrán nuevas variantes y accesos por importe superior a los 24.000 millones.**

ralizar la aprobación para estudiar las demandas.

A pesar de todo y según los datos difundidos por la Delegación del Gobierno, Castilla y León recibirá el 16 por ciento de ese billón y medio y será la tercera región en inversión con 225.000 de pesetas. La beligerancia de Manuel Fraga en su lucha contra el aislacionismo secular de Galicia beneficiará directamente a la comunidad ya que el desdoblamiento de las futuras autovías será uno de los pocos grandes proyectos que se van a respetar.

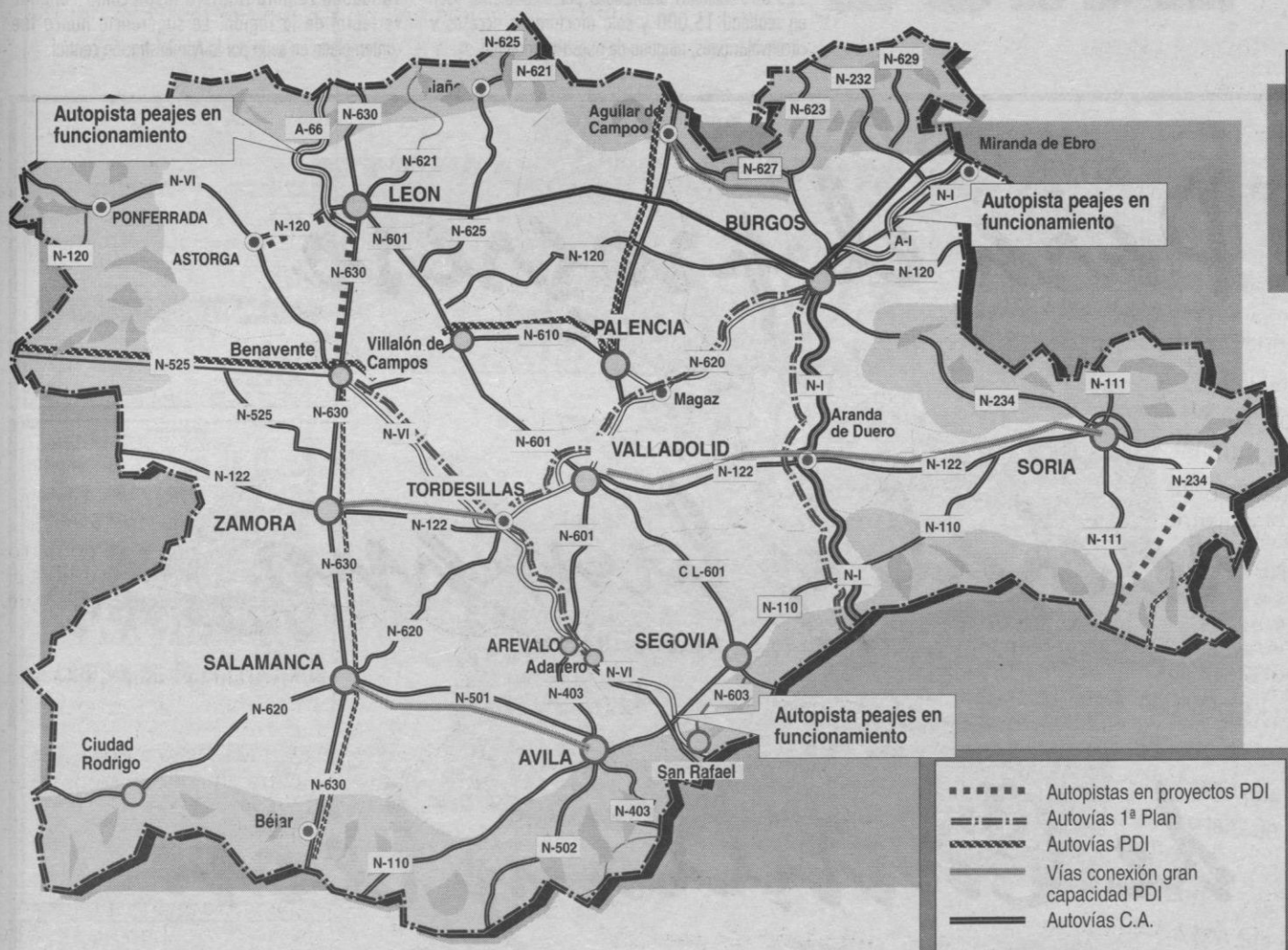
Durante el 94 se licitarán los tramos Benavente-Villafranca del Bierzo (162 kilómetros y 92.350 millones de inversión) y Benavente-Villavieja (118,2 kilómetros con un coste de 64.800 millones).

En este bienio también se adjudicarán -la ejecución es «otro cantar»- las obras del tramo Tordesillas-Salamanca (sus 75 kilómetros permitirán acercarse al objetivo de unir las fronteras lusa y gala sin semáforos con un coste de 34.000 millones).

Avila, León, Soria, Segovia y Valladolid tendrán también

nuevas variantes y accesos por importe superior a los 24.000 millones.

Cuando los responsables políticos acaben de cortar todas las muchas cintas de inauguración necesarias, cualquier vehículo podrá cruzar los cerca de 100.000 kilómetros cuadrados de Castilla y León de norte a sur y de este a oeste sin detenerse ni a repostar. Una realidad que, aparte del avance social indudable, conlleva un peligro apuntado por los sociólogos: la posibilidad de convertir a la comunidad en «tierra de paso» lo que sería un flaco favor para la «cohesión regional».



**Imagen final de la Red de gran Capacidad en Castilla y León**

## Peligro ambiental



A.C. bosque y otras 50.000 de suelos que "se perderán para siempre y quedarán inutilizadas tanto para la agricultura como para otros fines" según ha denunciado la Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental (CODA). Para la CODA, que considera a Castilla y León una de las "principales víctimas de este proceso", el PDI presentado por el Gobierno central es "un plan contra la historia, la ecología y el futuro". El informe "Incidencia ambiental y social de las actuaciones previstas en el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 para transporte interurbano" insiste en el "peligro para la fauna, al destruir el hábitat y dividir y aislar sus poblaciones".

La llamada «variable medioambiental» que demandan las directrices europeas pueden tener un peso importante en el desarrollo de los planes de infraestructuras. La longevidad del proyecto -al menos hasta el 2007- obligará a los constructores españoles a adaptarse progresivamente a las normativas cada más restrictivas de la Comunidad europea.

La fiebre constructora llevó al Estado español a avanzar proyectos y pedir subvenciones que Europa ha echado atrás por la falta de estudios de impacto. El propio superministro José Borrell reconoció que la CE ha denegado 40.000 millones de pesetas de subvenciones al Estado español por la ausencia de declaraciones de impacto ambiental.

Los ecologistas ya han anunciado que darán la batalla a unas obras que cambiarán la faz del país pero se llevarán por delante más de 10.000 hectáreas de

Como es habitual el camino de los conservacionistas y del progreso viaja por carriles divergentes. Mientras las verdes plantean el uso de "medios eficientes que reduzcan los volúmenes de transporte -recuperación del ferrocarril-, el MOPTMA ha apostado por el tráfico rodado, el más agresivo para el medio ambiente.

## Observaciones de la Junta al PDI

1.- Obras sin licitar o licitadas pendientes de adjudicación, cuando se contratan?

2.- Autovía Corredor Duero. Incluir en el PDI.

3.- Concreción en completar cofinanciación León-620 y trazado.

4.- Incluir a Soria en un ramal de autovía a la autopista Madrid-Tudela.

### FERROCARRIL

- Tren Alta Velocidad Madrid-Valladolid-Burgos para posibilitar Valladolid-Portugal de acuerdo con los proyectos presentados en la CE.

- Necesidad de priorizar el túnel Guadarrama Somosierra.

- No se contempla la variante Pajares-Meseta.

- No se contempla la conexión desde Valladolid a Portugal por Fuente de Oñoro.

- No se aclara el significado del largo plazo al referirse en la página 26 a la Red de Alta Velocidad.

- Es necesaria la intercomunicación de cercanías entre las nueve capitales de la Región algunas de las cuales ya cuentan con este servicio.

- No se incluyen obras de infraestructura tan importantes como el soterramiento del ferrocarril en Valladolid, Burgos y Palencia.

### AEROPUERTOS

- Mejora de la infraestructura de la Terminal de Villanubla-Valladolid (pasajeros, pista, aparcamientos y sistemas de navegación aérea), que ha sufrido un incremento del tráfico de pasajeros del 100% entre 1990 y 1992, siendo en este año 150.000 pasajeros el número que han utilizado el aeropuerto y se han establecido el día de hoy tres vuelos regulares, dos a Francia y uno nacional.

- Adaptación y Mejora de las instalaciones del aeródromo de Villafra (Burgos) para su uso como terminal de carga que actualmente se está desviando al aeropuerto de Zaragoza con notable costo para las empresas burgalesas.

- Mejora y mantenimiento de las actividades e instalaciones actuales del aeropuerto de Matacán (Salamanca).

# «Brindis al sol»

A.C. «Brindis al sol». «El Gobierno apoya las exigencias de los que buscan la desintegración del Estado -nacionalistas-. Tendremos que pedir las actas de las reuniones con Borrell para que luego sus delegados de gobierno no digan cosas distintas». Las «cargas de profundidad» lanzadas por la Junta contra los planes gubernativos han estado marcados por el escepticismo y la radical oposición a las prioridades marcadas en el PDI.

El encargado de desenterrar el «hacha de guerra» ha sido el consejero de Fomento, Jesús Merino, quien considera a Castilla y León como una de las grandes marginadas. El enfrentamiento afecta no sólo a los criterios técnicos sino también a las cantidades aprobadas.

«No nos creemos nada hasta que no se concrete el PDI y el Plan Puente sólo habla de tres o cuatro cosillas», asegura Merino. Según sus cálculos, los 225.000 millones anunciados por el Gobierno «son en realidad 15.000 y sólo afectaran a accesos y circunvalaciones, ninguna de nuestras prioridades».

La Junta, que no confía en la realización prioritaria de las autovías gallegas, considera que se han incumplido los compromisos adquiridos con los tramos Benavente-León y, sobre todo, la Ruta de la Plata y la extensión de la ruta de los portugueses hasta la frontera con Portugal.

En la «refriega» política, la Junta ha incluido el supuesto incumplimiento de la financiación de la autovía León-Burgos, proyecto que la Administración central sólo pagará con los remates de obra sobre la mesa. Las diferencias entre Junta y Administración central hacen referencia a los diferentes conceptos de planeamiento que manejan. Mientras Jesús Merino apuesta en sus planes regionales por la horizontalidad viaria -carreteras paralelas a los ejes económicos de la región-, el MOPTMA tiende a la mejora de la antigua red radial en forma de «tela de araña». Ambas posturas sólo han encontrado un punto común: el anterior delegado del Gobierno, Arsenio Lope Huerta, defendió ante el MOPTMA el trato preferente a la N-122 (Soria-Valladolid-Zamora-frontera lusa) como columna vertebral de la región. La sugerencia nunca fue contemplada en serio por la Administración central.

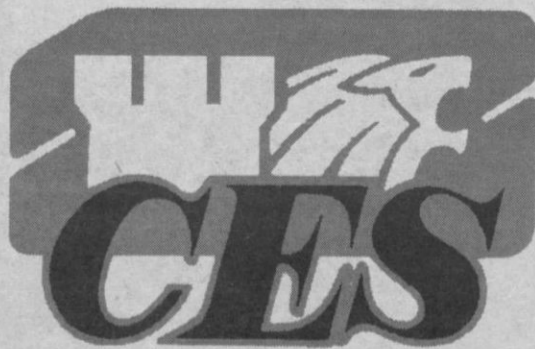
Para el progreso

social y humano

de Castilla y León




Comunidad de Castilla y León



Consejo Económico y Social

# SUPLEMENTOS MONOGRÁFICOS ICAL

SEPTIEMBRE 1993



**Castilla y León**

En todas las comarcas para el desarrollo de nuestra región

Caja Salamanca

SUPLEMENTO ICAL

**El Partido Popular podrá formar gobierno monocolor**

Con 42 escaños, mira la mayoría absoluta en Castilla y León



Los populares consiguen diez procuradores más

Bolatinos puede perder la Alcaldía de Valladolid

NAVIDAD

MEJORES DESEOS PARA TODOS

FELIZ NAVIDAD

BANCO DE CASTILLA

SUPLEMENTO ICAL



**El campo, en la encrucijada**

Los agricultores piden un mayor apoyo estatal

El campo de Castilla y León vive una situación crítica

El sector agrícola pide un mayor apoyo estatal

El campo de Castilla y León vive una situación crítica

El sector agrícola pide un mayor apoyo estatal



**23 ABRIL**

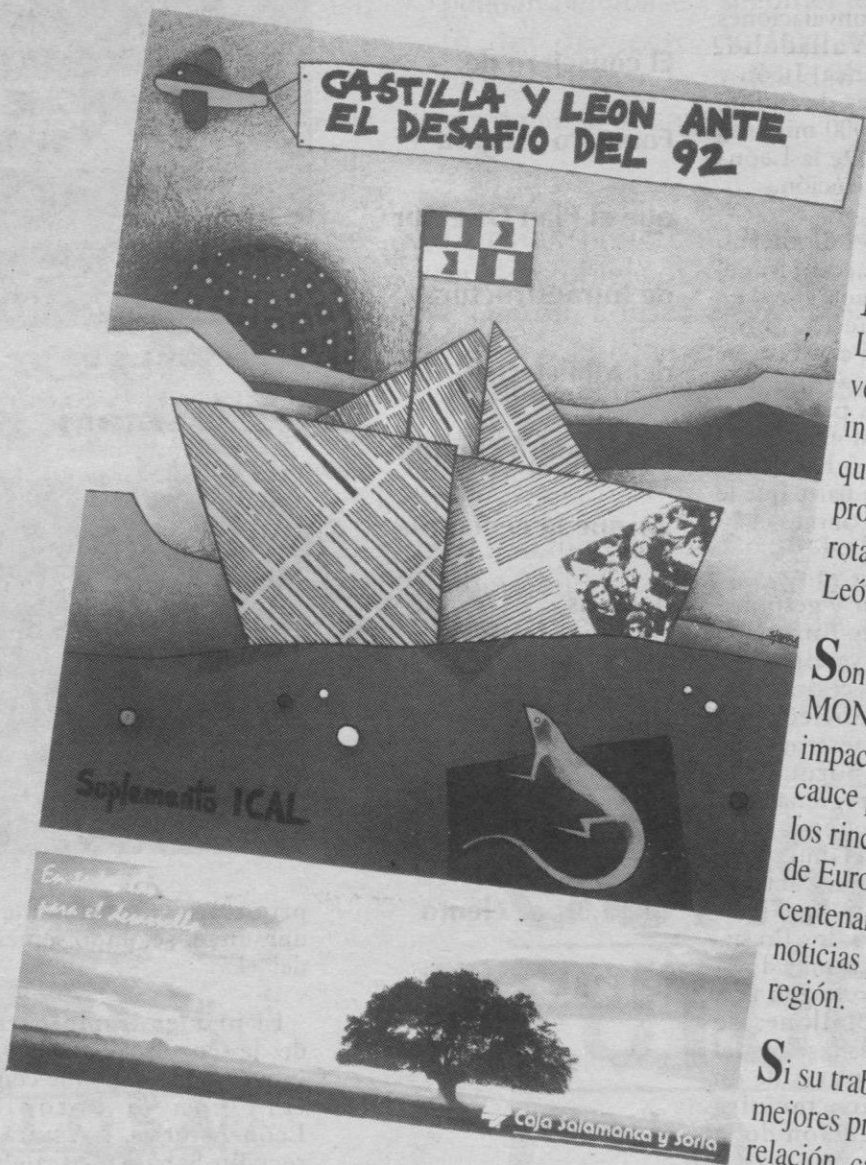
**fiesta de la Comunidad**

13 al 15 de septiembre de 1993

**57 FERIA INTERNACIONAL DE MUESTRAS DE VALLADOLID**

AGRICULTURA • GANADERÍA • INDUSTRIA • COMERCIO • SERVICIOS

¡Una oportunidad única!



El periódico de mayor tirada de Castilla y León, comprado por 100.000 personas cada vez que llega a los kioskos. La única información en la Comunidad Autónoma que leen 500.000 lectores, en las nueve provincias, el mismo día. Y avalada por los rotativos más importantes de Castilla y León.

Son los SUPLEMENTOS MONOGRÁFICOS ICAL, los de más impacto de la prensa regional. El mejor cauce para que su publicidad llegue a todos los rincones de la Comunidad más extensa de Europa. Con la fuerza de periódicos centenarios y la solidez de la agencia de noticias privada más importante de la región.

Si su trabajo consiste en fabricar los mejores productos, ICAL le ofrece la mejor relación calidad/precio para su publicidad.

EL DIARIO DE AVILA - DIARIO DE BURGOS - DIARIO DE LEON - EL DIARIO PALENTINO - LA GACETA REGIONAL DE SALAMANCA  
EL ADELANTADO DE SEGOVIA - DIARIO DE SORIA - EL MUNDO DE VALLADOLID

SUPLEMENTO ICAL

**El Partido Popular, a un paso de gobernar en solitario**



**Hegemonía popular en los ayuntamientos**

**Centro político**

SUMARIO

**Turismo en Castilla y León**



SUPLEMENTO ICAL

**Concentración Olímpica de la Juventud «PRINCEPE DE ASTURIAS»**



SUPLEMENTO ICAL

**LA ECONOMÍA EN CASTILLA Y LEÓN**



SUPLEMENTO ICAL

SUPLEMENTO ICAL - III SALÓN CASTILLA Y LEÓN ALIMENTARIA

**El sector agroalimentario mira a Europa**



SUPLEMENTO ICAL

*En un año conflictivo desde la óptica social, económica y laboral, hacer previsiones sobre infraestructuras pueden entenderse como una temeridad, pues ninguna administración regional sabe a ciencia cierta los fondos de que podrá disponer procedentes de Madrid y de Europa. Algo así ocurre cuando se habla del proyecto de la polémica autovía que conectará León con algún punto de la autovía de Burgos, proyecto que según el consejero de Fomento de la Junta, Jesús Merino, será la "estrella" de su departamento para 1994.*

I. Pagazaurtundua.

**i** Y qué pasa con la Administración central, que prometió financiar un 20 por ciento de esa carretera en anexo del Pacto Autonómico firmado el pasado 17 de enero de 1992 entre otros por los secretarios generales de Planificación y Presupuestos del Ministerio de Economía y de Concertación Territorial del MOPTMA?

Pues que el ministro José Borrell ha anunciado como inversiones prioritarias en la región para los años 94 y 95 las licitaciones de la autovía

Tordesillas-Salamanca y la autopista León-Benavente, así como las circunvalaciones y variantes de Valladolid, Segovia, Salamanca, León y otras actuaciones de índole menor -unos 15.000 millones según Merino-. De la León-Burgos no hizo mención.

El delegado del Gobierno en Castilla y León, Angel Olivares, ha dejado claro en este sentido que la Administración central espera a recibir las certificaciones de obra de la Junta para que el Ministerio de Economía -no el de Obras Públicas- haga efectivo el pago de la parte que le corresponda, en concreto el 20 por ciento.

Para desarrollar y gestionar la autovía León-Burgos la Junta ha creado ya el instrumento jurídico necesario, que se denominará Sociedad de Gestión de Infraestructuras (GICALSA), porque la Administración regional está dispuesta a comenzar las obras con o sin el dinero del Ministerio de Obras Públicas.

En este sentido, los Presupuestos de la Comunidad para el año 1994 recogen una partida de 425 millones de pesetas para la realización del proyecto, que a través de un expediente único incluirá también la ejecución de la

## La autovía León-Burgos, «niña bonita» para el 94

**El consejero de Fomento asegura que el Plan Director de Infraestructuras del Ministerio no se podrá cumplir porque la economía del país no ha crecido según las previsiones del Gobierno -un 2,5 por ciento del PIB-**



primera fase, posiblemente durante el segundo semestre del 94.

El primer tramo partirá desde Onzonilla, al sur de la capital leonesa, donde conectará con la autopista León-Asturias, y seguirá dirección Sahagún paralela al Camino de Santiago, conectando en este punto con la Nacional-120. Son 57 kilómetros presupuestados en 15.400 millones de pesetas, por lo que el coste se cifra en 268 millones por kilómetro. El coste total de la autovía superará los 50.000 millones de pesetas.

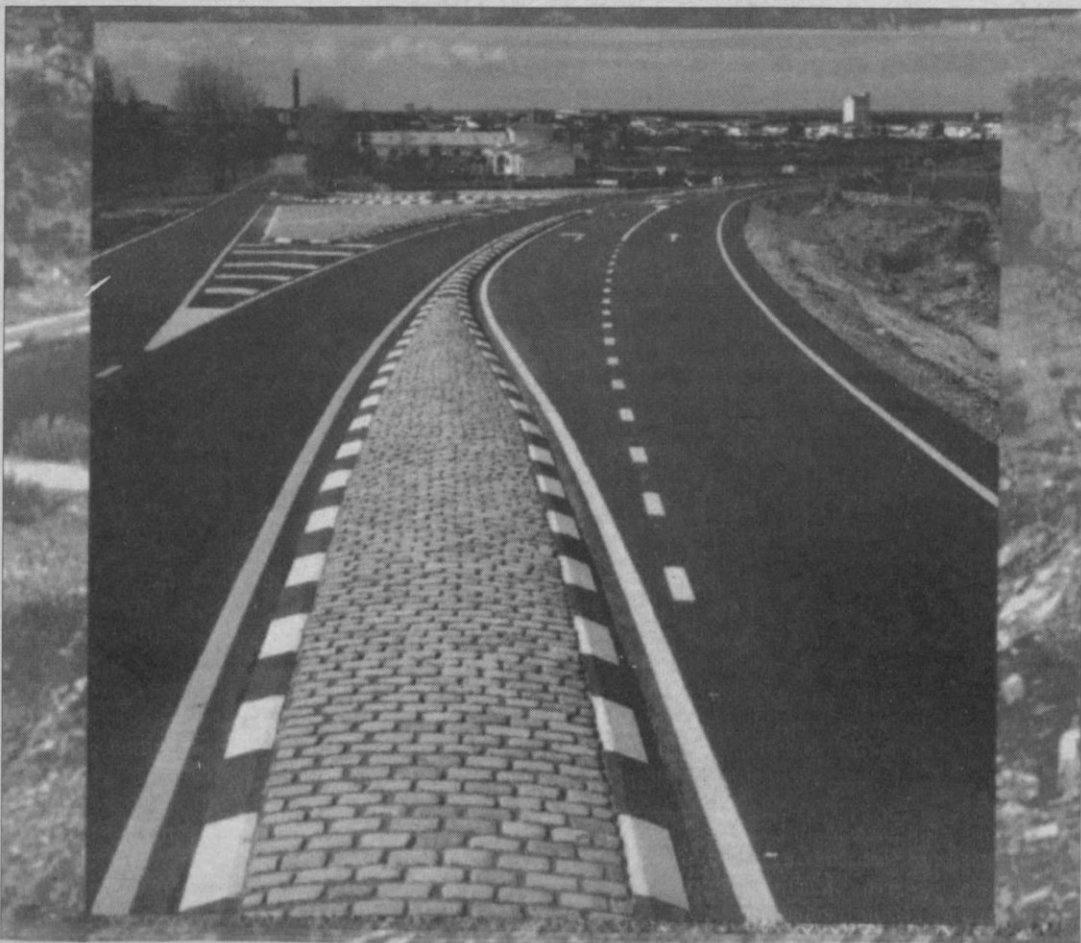
El consejero de Fomento aseguró que el Plan Director de Infraestructuras del Ministerio de Obras Públicas y Transportes "no se va a poder cumplir, porque la economía del país no ha crecido según las previsiones del Gobierno (un dos con cinco por ciento del Producto Interior Bruto), y para sustituirlo y tener una política clara algo había que hacer, algo que han llamado plan puente y que de nuevo dejará a Castilla y León marginada de las inversiones de la Administración Central en infraestructuras viarias, al excluir proyectos tan importantes como las autovías hacia Galicia, la Ruta de la Plata o la Astorga-León".

### Plan regional

El Plan Regional de Carreteras, instrumento que resume los objetivos prioritarios de la Junta en este terreno, pasa a llamarse en los Presupuestos del 94 Plan de Infraestructuras Viarias, dado que a partir de ahora incluye también las infraestructuras de transportes, como son la construcción de terminales de autobuses y refugios de espera, las terminales de mercancías y la supresión de pasos a nivel.

El Programa 032 de la Dirección General de Transportes y Carreteras contempla como inversiones reales más importantes para el próximo año 94 el acondicionamiento de trazado entre Olmedo y Medina del Campo, en la provincia de Valladolid (650 millones), la variante de Cuéllar (925 millones), las incidencias del Plan de Emergencia Nuclear de Burgos (400) o la conservación de carreteras en gastos desconcentrados (1.000 millones).

Entre los proyectos más curiosos se encuentra la realización del referido a la autovía Tordesillas-Zamora, con una partida de 75 millones de pesetas destinada a algo que todavía es una "quimera", pues la Administración cen-



tral no es partidaria de momento de este proyecto, a pesar de ser una de las prioridades de la Junta de Castilla y León antes del comienzo del siglo que viene.

Para el soterramiento del ferrocarril en Soria hay 60 millones, y otros 180 irán destinados a refugios de espera. El total previsto en inversiones reales para el apartado de infraestructuras viarias asciende según el Proyecto de Presupuestos a 19.970 millones de pesetas. El consejero de Fomento explicó por otro lado que la Junta ha ofrecido a la Federación Regional de Municipios y Provincias (FRMP) la posibilidad de negociar aquellas obras preferentes que la red regional de carreteras tuviera en cada provincia, para compensar lo que no se vaya a hacer por el hasta ahora denominado Plan de Actuación Local.

Al parecer, en una próxima reunión entre el consejero de Fomento y el presidente de la Federación Regional de Municipios, Atilano Soto, se expondrán en detalle todas esas actuaciones de forma que ambas partes lleguen a un acuerdo y den prioridad a las inversiones, con cargo al fondo genérico de actuaciones en carreteras y conservación de la red.

# El futuro: GICAL



I.P.

Nacida bajo las críticas parlamentarias a su "falta de concreción" y al posible solapamiento con las sociedades de gestión urbanística, y bajo la evidencia de que el escaso presupuesto actual exige poner la mirada en fórmulas más flexibles de financiación y gestión de infraestructuras, la Sociedad de Gestión de Infraestructuras de Castilla y León (GICALSA) es según Jesús Merino un ente de carácter instrumental y naturaleza técnica, sometido a derecho privado para permitir mayor celeridad en el cumplimiento de los fines que tiene encomendados.

La financiación de GICALSA deberá contar además con los ingresos procedentes de las actividades comerciales que realice la

sociedad, las aportaciones de otros organismos colaboradores, las operaciones de crédito que se concierten "y las ayudas e ingresos de cualquier clase y procedencia que legítimamente puedan percibirse", según el texto del proyecto de ley, que recoge también la posibilidad de que la Junta sea avalista.

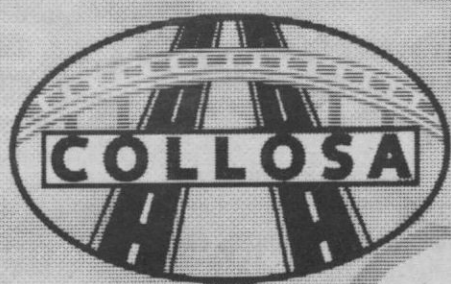
GICALSA estará adscrita a la Consejería de Fomento, dado que sus objetivos son proyectar, construir, conservar y explotar, por sí o por terceras personas, las obras públicas de infraestructura de interés público que se consideren oportunas.

La actividad de esta sociedad comprenderá igualmente la formulación y ejecución de proyectos de urbanización, incluida la gestión de urbanizaciones

en polígonos determinados.

El consejero de Fomento insiste en que los problemas de gestión de infraestructuras, con altos costes, deben superarse de la manera más flexible, puesto que el volumen creciente de obra pública y la complejidad de los proyectos choca con las limitaciones presupuestarias, lo que obliga a asumir nuevas fórmulas más ágiles, tal y como aconsejó en su día el propio Consejo Económico y Social de Castilla y León, que recuerda esta necesidad al resto de administraciones y pide a la Junta mecanismos de seguimiento y fiscalización de las actuaciones de GICALSA, para evitar posibles irregularidades o desviaciones.

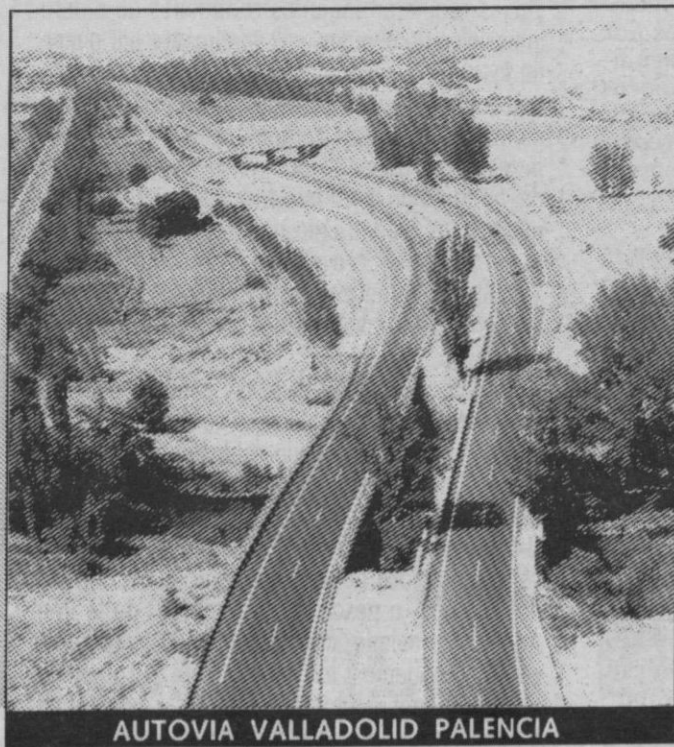
El primer gran reto de GICALSA será la construcción de la autovía León-Burgos, proyecto para el que de momento se cuenta con los 400 millones del capital fundacional y los 425 de los Presupuestos de la Comunidad destinados a la realización del proyecto. FEDER, Banco Europeo de Inversiones y Fondo de Cohesión serán parte importante del resto de la financiación.



## CONSTRUYENDO FUTURO CON CALIDAD



DEPURADORA EN GUIJUELO (SALAMANCA)



AUTOVIA VALLADOLID PALENCIA



**CONSTRUCCIONES Y OBRAS LLORENTE, S.A.**

C/.Aluminio - Parcela 221 - Polígono Industrial San Cristobal. Telf.: 20 48 11/22/33 - Fax: 39 44 96 - 47012 VALLADOLID

Mientras las líneas férreas de Castilla y León sufren un progresivo abandono, las polémicas sobre los soterramientos, el AVE y la variante de Guadarrama acaparan el futuro del ferrocarril en la región

# El camino de hierro, en peligro de extinción

Los medios de locomoción en una Comunidad dependen estrechamente de su entramado social y demográfico. Esta circunstancia confiere a Castilla y León una particularidad destacada que convierte a las infraestructuras de la región en una muestra fidedigna de su desarrollo económico. Las líneas de hierro en la comuni-

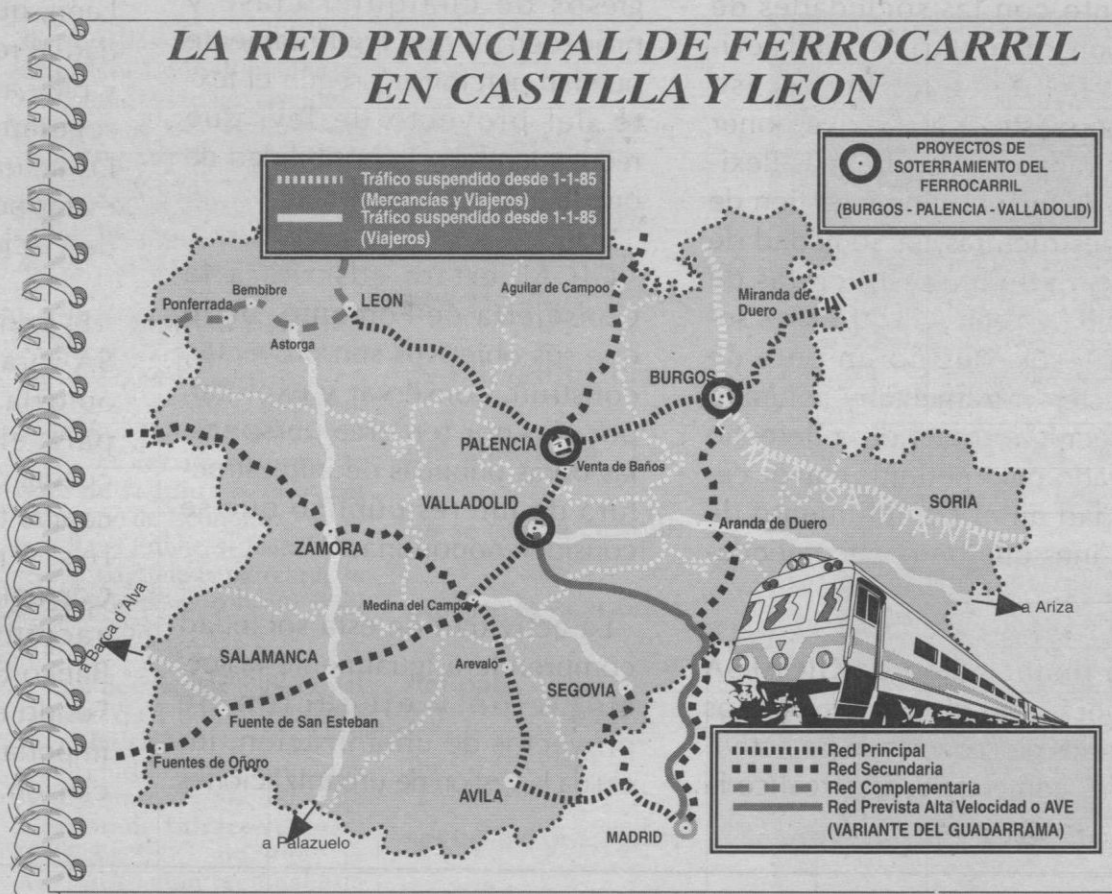
dad conocen en 1985 un año mortífero en el que comienzan a sentirse los efectos de un cada vez más extendido concepto de rentabilidad económica como primera garantía de subsistencia para un medio de transporte. Como es lógico, el ferrocarril, a pesar del sugerente romanticismo que evoca, no se ha librado de esta máxima implacable.

Orlando García.

La aplicación del contrato-programa de 1985 acordado entre Renfe y el Estado supone la clausura de cientos de kilómetros de la red al tráfico de mercancías, viajeros o ambas modalidades en el territorio de la Comunidad. A partir de entonces se va dejando tramo tras tramo de línea férrea al capricho de la hierba y la lluvia sin más preámbulo que un vago preaviso a las localidades afectadas. Acostumbrados a los recortes, el cierre en 1992 del trayecto que comunicaba Soria con Zaragoza no produjo especial contestación. El 20 de abril de este año se suprimieron los servicios en días laborales y el 18 de octubre los restantes.

A esta medida le siguen otras similares en las que se cierran al tráfico apeaderos y estaciones de muy escaso tránsito mientras se intensifican la de Valladolid o las estaciones de pequeñas poblaciones como las palentinas de Piña y Amusco. Otros recortes afectan a provincias de cierta tradición ferroviaria como León y la propia Palencia entre las que caen 9 y 5 estaciones, respectivamente. La anulación de estos puntos pertenecen a los tramos Palencia-Santander, Palencia-León, León-Gijón, y León-Galicia. Las provincias de Segovia, Burgos, Avila y Zamora se vieron afectadas también, pero en menor medida. Los datos facilitados por Renfe arrojan cifras tan significativas como los 65 viajeros que registraron las pequeñas localidades del Buen Suceso y Folgoso de la Ribera durante el año 1991.

La amenaza se cierne en la actualidad sobre la totalidad de las líneas consideradas de tipo "C", 30 por ciento del total. Especial preocupación ofrece este punto ya que Renfe ha mostrado repetidamente su intención de recortar los largos trayectos de escasa rentabilidad, entre los cuales se encuentran las conexiones férreas desde Madrid con el norte del país. La variante de Guadarrama o el tren de alta velocidad serían la única salvación para este corredor ferroviario. En este sentido, excepto esta posibilidad y el pasillo Medina-Valladolid-Palencia-León, poco más se salvaría de la quema. Prueba de ello es el rechazo reciente manifestado por el director general de Transportes Terrestres del



Ministerio de Obras Públicas, Bernardo Vaquero, a la reapertura de las líneas férreas suprimidas hasta el momento, entre las cuales, las de Salamanca-Fuentes de Oñoro, Medina del Campo-Segovia y Medina del Campo-Avila forman en la actualidad el trío reivindicativo de la Plataforma en Defensa del Ferrocarril de Castilla y León. No obstante y acorde con el efecto centrifugo que la Administración socialista ha querido imprimir en la asunción de déficits, Renfe ha dejado entrever una esperanza llamando a la puerta de las administraciones autonómicas y diputaciones lanzándoles la pelota de la financiación compartida de pérdidas si desean mantener las líneas.

## Inversiones

En su línea habitual y sin excesivas modificaciones, esta compañía ferroviaria ha continuado durante el pasado año su política de recorte anunciada con perseverancia por los responsables de Renfe con su vehemente presidenta, Mercé Sala, como diligente ejecutora al frente de la operación.

El foco receptor de las inversiones en Castilla y León durante 1992 ha sido el nudo de comunicaciones en Venta de Baños, que ha contado con una inversión de 755 millones. Este esfuerzo se ha destinado a poner en marcha el emplazamiento de la estación, uno de los más complejos de España, que permitirá mejorar también las vías Madrid-Irún y Madrid-Palencia, así como las relaciones con Cantabria, Asturias y Galicia. Otras de las mejoras fueron las del nuevo apeadero Valladolid-Universidad, el programa de supresión de pasos a nivel, la base de tracción de Miranda y las mejoras efectuadas en más de 16 estaciones. De todas ellas, se podrían destacar los 1.176 millones destinados a la estación mirandesa, sede de más de un centenar de locomotoras. León, por el contrario, no gozó de atención en este capítulo durante 1992 ni 1991.

## Variante de Guadarrama

De todas formas, durante 1992 se especuló con un concepto que podría suponer el plan más efectivo, rentable y realista en la conexión entre Madrid y el norte del país. Se trata de la "velocidad alta" en el tramo Valladolid-Madrid, término que sustituiría al de "alta

## «Tira y afloja» en los soterramientos

La asignación de responsabilidades entre instituciones se ha convertido en una constante que toca de lleno también al contencioso de los soterramientos del ferrocarril a su paso por tres ciudades castellanoleonesas: Burgos, Valladolid y Palencia. Poco o nada se ha avanzado en este asunto. Los costes de los proyectos requieren ingentes cantidades de dinero imposibles de abordar unilateralmente por ninguna institución. El Gobierno regional ha mostrado repetidamente su reticencia a abrir su caja de caudales por no poseer competencias en las líneas férreas cuyo origen o término se encuentre fuera del territorio de la Comunidad. Por tanto, la cartera de Jesús Merino únicamente incluye en este momento el tramo leonés Ponferrada-Villablino, que no afecta para nada al paso de la vía por núcleos urbanos.

Las interpretaciones de la ley pueden llevar, de todas formas, a conclusiones contradictorias ya que en el propio articulado del Estatuto de Castilla y León se especifica, aunque sin demasiada exhaustividad, la competencia en materia de Ordenación del Territorio. Por su parte, Renfe aduce que tampoco posee competencias claramente delimitadas, a pesar del tratamiento de la Red Arterial Ferroviaria, concepto incluido vagamente en el PTF. Además, los directivos de la compañía ferroviaria argumentan que la nefasta ordenación urbanística de los ayuntamientos tras la instalación de las vías constituye el único motivo del efecto frontera producido a su paso por estas ciudades. En definitiva, razones todas ellas fundamentadas, según los técnicos consultados,

que harían recaer la responsabilidad directa de los soterramientos en las escuálidas arcas de los ayuntamientos.

El alcalde de Burgos, Valentín Niño, emulando la huelga a la japonesa, ha intentado dejar bien claro que la "responsabilidad política" no es exclusiva de las instituciones municipales debido al interés vital de estos proyectos y, sobre todo, a la enorme financiación que suponen. Por otra parte, el montante financiero de las obras varía ostensiblemente de una ciudad a otra. Mientras Valladolid necesitaría 55.000 millones, el gasto de la obra en Burgos supondría únicamente 25.000 millones de pesetas. De todas formas, el caso más interesante de los tres corresponde a la tercera ciudad en discordia, Palencia, donde se baraja una propuesta presentada por el Ministerio al Ayuntamiento para construir un viaducto, opción interesante y original que cuenta cada vez con más adeptos. La simple desviación de la línea por medio de una circunvalación viaria es otra de las alternativas manejadas en el caso de Burgos y, seguramente, no será la última que se proponga.

En cualquier caso, la polémica de los "minimetros" castellanoleoneses continuará animando el "tira y afloja" entre los políticos y las instituciones que representan. El ferrocarril, medio de locomoción barato, ecológico y colectivo supone una de las asignaturas pendientes de las administraciones. Arma arrojada y recurso para la descalificación, los brazos de la línea férrea en la región se encuentran alicaídos y amenazan con desplomarse definitivamente sobre la llanura.



velocidad", tan de moda en su momento. Este tipo de locomoción podría alcanzar los 200 o 220 Kilómetros por hora hasta la capital del Estado en corredores de un importante volumen de tráfico mixto.

La adecuación y la mejora de esta conexión supondría un considerable ahorro de tiempo que no beneficiaría exclusivamente a la ciudad del Pisuerga sino a todo el norte y noroeste del país ya que desde Valladolid se podría utilizar la línea actual, después de su adecuación, en sus dos vertientes, Venta de Baños-León y Valladolid-Irún. El enlace consiguiente con ciudades como Bilbao, Santander, Gijón o La Coruña y la reducción de costes económicos dan fuerza a esta idea, máxime si se considera el vendaval de recortes presupuestarios que atenaza los fondos públicos.

A pesar de todo, los vaivenes políticos han provocado intermitentes olvidos de esta conexión. El Plan General de Ferrocarriles del año 1981 ya dejaba entrever el proyecto, aunque sin excesivo detalle, y los 6 años posteriores sirvieron para aparcar el proyecto hasta que la aprobación en el año 87 del Plan de Transportes Ferroviarios (PTF) sirvió para sacarlo de nuevo a colación con la terminología conocida actualmente como "variante de Guadarrama". No transcurriría

mucho tiempo para que volviese a la actualidad pero en este caso, debido a su omisión en un acuerdo de diciembre de 1988 que tiraba por tierra aspectos importantes del PTF. El Gobierno socialista imprime en este Plan un fuerte impulso a la instalación del ancho europeo en las líneas férreas españolas y establece una prioridad tajante

en la línea de alta velocidad Sevilla-Madrid-Barcelona.

El siguiente capítulo de este controvertido proyecto lo ofrece el contenido del famoso Plan Director de Infraestructuras (PDI) anunciado a bombo y platillo por José Borrell, mecido por aires preelectorales en aquellas fechas. Este Plan "faraónico"-como insistentemente le calificó toda la oposición política-menciona tangencialmente la variante de Guadarrama sin excesivas

concrecciones y la relaciona directamente con la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid. A este trayecto de AVE, el Plan suma el de Madrid-Barcelona, otra propuesta pendiente de un hilo y de un estudio de impacto ambiental sobre sus dos posibles trazados. Uno de ellos aprovecharía el tramo comprendido entre

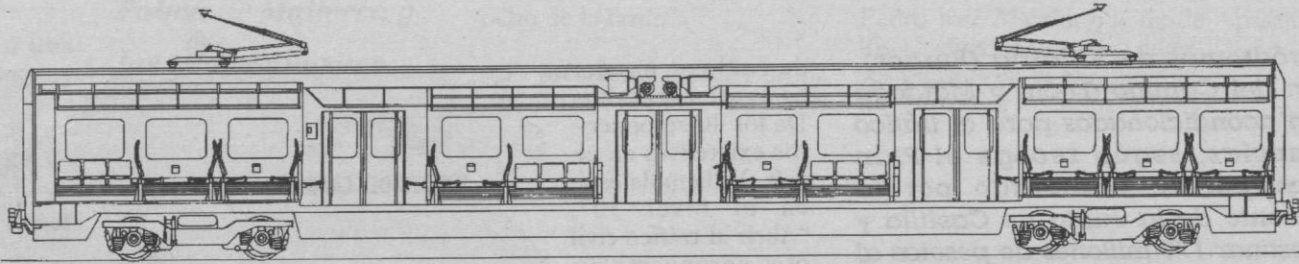
previsión más verosímil apunta que las modificaciones del propio PDI van a ser una constante antes de su definitiva aprobación.

**Vías de futuro en Feve**

Después de tantos macroproyectos y líneas de comunicación propuestas, las realizaciones concretas brillan por

País Vasco. Este caso supone uno de los escasos ejemplos de acuerdo institucional efectivo y palpable. Ministerio de Obras Públicas, Junta, Feve y las diputaciones de León y Palencia son los artífices. El restablecimiento del tráfico hasta Guardo será una realidad en los próximos meses y contará con una financiación de 653 millones por parte de la empresa ferroviaria y de otros 160 millones de la Junta de Castilla y León, cantidad calculada para el déficit anual del trayecto.

El Gobierno regional negociará posteriormente con estas dos diputaciones las condiciones para la cofinanciación de dicho déficit. Según el acuerdo inicial, la Administración aportaría el cincuenta por ciento de las pérdidas y el resto correría a cargo de las instituciones provinciales. Salvo alguna reticencia por parte de la Diputación de León, el futuro acuerdo se considera un hecho. El ejemplo que ha supuesto de aprovechamiento turístico el funcionamiento de la línea de vía estrecha del transcantábrico, ha actuado también de acicate y en este sentido no se descarta la adopción de un modelo similar para el trayecto León-Guardo. El entorno de esta línea es inmejorable y el crecimiento del turismo rural ofrece garantías suficientes para dar el paso definitivo hacia la apertura de esta línea.



Sección de unidad de cercanías diseñada para RENFE por Associate Designers.



Tren de Alta Velocidad Española.

# BANCO DE CASTILLA

## Ayuda financiera a la PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA (PYME)

EL BANCO DE CASTILLA ha firmado un Acuerdo de Colaboración con la Junta de Castilla y León, para apoyar las necesidades financieras de la Pequeña y Mediana Empresa tanto en la modalidad de Préstamos como en el descuento de Papel Comercial.

Infórmese en cualquiera de nuestras Sucursales de las importantes subvenciones a estas operaciones.

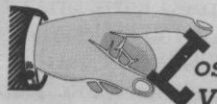


UNICO BANCO REGIONAL DE CASTILLA Y LEON

Tres provincias de la Comunidad luchan por rentabilizar sus bases aéreas militares adaptándolas al tráfico civil

# La autopista hacia el cielo

## El futuro transporte aéreo en Castilla y León



Los aeródromos de Villafría (Burgos), Virgen del Camino (León) y Matacán (Salamanca) serán acondicionados para el tráfico civil y de mercancías, según recoge el Plan Regional de Transportes, elaborado por la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León, que prevé destinar 179 millones de pesetas al acondicionamiento de las instalaciones aéreas en los tres enclaves citados.

Los servicios que prestarán estas nuevas instalaciones se añadirán a los que ya presta el único aeropuerto civil que funciona actualmente en la Comunidad, ubicado en la localidad vallisoletana de Villanubla. Esto plantea el difícil reto de rentabilizar el tráfico aéreo en la región.

María Teresa Velilla..

Bajo el patrocinio de diputaciones, Cámaras de Comercio y administraciones públicas, el interés por los vuelos de tercer nivel ha alcanzado en los últimos meses su punto álgido. En este marco se inscriben los estudios de viabilidad para implantar una red de servicios aéreos en La Virgen del Camino (León), Matacán (Salamanca) y Villafría (Burgos).

Sin embargo, el Plan Regional de Transportes de la Junta expone que "con la excepción de Valladolid, según la Junta, la región no presenta más posibilidades de desarrollo de un aeropuerto que aglutinen tráfico suficiente para hacerlo viable. A esto hay que añadir la cercanía del aeropuerto de Barajas y de los del País Vasco y Asturias". A pesar de ello, la Junta no renuncia a "conseguir la integración de los aeropuertos de Salamanca, León y Burgos en la red nacional de servicios aéreos de tercer nivel".

En materia de infraestructuras de transporte aéreo la región cuenta con otro aeródromo en Fuentemilanos (Segovia), doce campos de vuelo para uso deportivo, recreativo, militar y lucha contra incendios; así como dos helipuertos -uno en Cebrenos (Ávila)- instalaciones en explotación y de titularidad municipal- y otro en los Llanos (Zamora) -instalación en proyecto cuyo titular es la empresa pública Gestur-Zamora-.

### El centro regional

El aeropuerto de Villanubla se podría convertir en un centro auxiliar de Barajas para el transporte de mercancías, según el director de las instalaciones aéreas vallisoletanas desde 1991, Jesús Hernando, "siempre y cuando se dote al aeropuerto de las infraestructuras adecuadas". El plan de remodelación del aeropuerto 93-97 supondrá la

inversión de 748 millones de pesetas, de los que en la actualidad ya se han adjudicado 198 millones. Las obras se dirigen a la mejora de las instalaciones existentes, la construcción de cerramientos, señalización de pistas,

ampliación del edificio terminal y de la plataforma para mayor capacidad de aviones y el emplazamiento de un edificio de servicios contra incendios, impermeabilización de la cubierta, cambio de la red interior de cableado eléctrico e instalación de la red de agua potable.

Respecto al mapa de aeropuertos de Castilla y León, Jesús Hernando considera innecesario otro aeropuerto civil en la Comunidad ya que "Valladolid es el mejor aeropuerto situado y posee un nivel

de vuelos y pasajeros bastante aceptable. De los 40 aeropuertos existentes en el país, Villanubla está en el nivel 30". "Abrir al tráfico civil otro aeropuerto no tiene sentido. Salamanca ya está abierto al tráfico civil, pero el volumen de actividad es escaso. Abrir Villafría o León no reportaría beneficios, aunque el aeropuerto burgalés se podría convertir en una central de carga", según Hernando.

La Consejería de Fomento contempla en el Plan Regional de Transportes una partida de 29 millones de pesetas para realizar pequeñas obras de infraestructura en el aeropuerto de Villanubla.

La participación de la Junta en las obras de am-

pliación de las instalaciones aeroportuarias vallisoletanas suponen la apuesta definitiva para que Villanubla y Valladolid se conviertan en el aeropuerto principal de Castilla y León.



## COMUNICACIÓN AÉREA EN CASTILLA Y LEÓN

### El primer aeropuerto privado

Una sociedad mixta deberá gestionar el futuro aeropuerto burgalés de Villafría. Técnicos de las administraciones central, autonómica y local estudiarán las medidas a adoptar para la puesta en marcha de la transformación del aeródromo en aeropuerto de tercer nivel. El desmantelamiento de la base militar de Villafría, prevista de forma gradual para el 31 de diciembre del 93, no supondrá el cierre del aeródromo, sino que habrá una moratoria de un

porte. La gestión del aeródromo será presumiblemente asumida de forma provisional por el Real Aeroclub Burgalés a partir del 31 de diciembre, según el acuerdo alcanzado recientemente por los representantes de las instituciones.

La solución definitiva pasa por una empresa o sociedad que se haga cargo del aeropuerto, que podría ser el Centro de Transportes de Aduana o Cámara de Comercio e Industria de Burgos. De esta forma Burgos se convertiría en la primera ciudad española con un pequeño aeropuerto privado del tercer nivel en la línea de los que se están desmantelando en Europa y Estados Unidos, con servicios civiles y vuelos no regulares.

El Plan director del aeró-

año más para que Villafría siga prestando servicios para vuelos de pequeño

## Monopolios y negocios privados

La empresa que preside el salmantino Juan José Hidalgo, Air Europa, rompió el pasado 1 de noviembre el monopolio de vuelos regulares del grupo Iberia en España. Desde primeros de noviembre la empresa privada ha puesto en marcha 58 líneas regulares que conectan Baleares y Canarias con la península.

Air Europa también hará la competencia directa a Iberia en el puente aéreo Madrid-Barcelona. La compañía pondrá en marcha a partir del 1 de enero del 94 seis vuelos diarios entre las dos capitales por un precio de 16.900 pesetas ida y vuelta, mientras que realizar este viaje con Iberia cuesta actualmente casi el doble (29.000 pesetas).

Con esta operación, la compañía del salmantino ha contraído riesgos por valor de 5.000 millones de pesetas, aunque espera facturar con esta introducción en el mercado regular entre 6.000 y 8.000 millones de pesetas durante los próximos seis meses. Si el proyecto tiene éxito se ampliará el número de vuelos en abril, según las previsiones de Juan José Hidalgo. Para asegurarse el éxito, la empresa ha iniciado estas operaciones con una agresiva política de reducción de tarifas, situándose hasta un 40 por ciento por debajo de la media de este tipo de vuelos.

En cuanto a los contactos de representantes de la empresa privada de Transportes Aéreos

Castellanolesones (TAC) con el director del aeropuerto de Villanubla con vistas a realizar transportes urgentes de mercancías y pasajeros, por el momento las negociaciones están a la espera de un acuerdo sobre los horarios de apertura del aeropuerto vallisoletano. "Estoy abierto a que vuele esta compañía, siempre y cuando se llegue a un acuerdo beneficioso para ambas partes", según el responsable de las instalaciones vallisoletanas, Jesús Hernando. TAC conectaría diariamente Valladolid con Barcelona, Valencia y Palma de Mallorca. También podrían establecerse vuelos con Madrid con carácter urgente. Esta iniciativa contempla también en breve realizar vuelos diarios a cinco ciudades españolas.

dromo de Villafría, con el fin de abrirlo al tráfico civil, fue aprobado el 22 de octubre por la Fundación para el Desarrollo Provincial de Burgos. La primera fase de las cinco que prevé el proyecto se hará "cueste lo que cueste", según declaraciones del presidente de la Cámara de Comercio, José María Yartu.

La primera fase, con una inversión de 400 millones y un plazo de ejecución de ocho meses, contempla la construcción de una pista de 1.500 metros, aprovechando la infraestructura existente, y su ampliación a 2.000 metros, en una segunda fase, supondría otros 1.200 millones.

**Rentabilidad social**

Las obras de construcción de la primera fase del aeropuerto civil de León, que se habilitará en la base militar de la Virgen del Camino, se adjudicarán en mayor, según el acuerdo alcanzado el pasado día 25 de noviembre representantes de la Junta de Castilla y León, Diputación y Ayuntamiento de la capital, que supondrá la construcción de una pista de aterrizaje con una extensión de 1.800 metros para vuelos de tercer nivel.

De esta forma, las instituciones desempolvan el proyecto de una pista civil de aterrizaje, según el compromiso firmado hace dos años entre las tres instituciones, regional, provincial y local, y que ahora apoyan también sindicatos y asociaciones empresariales.

El compromiso adquirido el pasado 25 de noviembre contempla la construcción de una pista de 1.800 metros, con un presupuesto de 660 millones de pesetas, que será financiado en una tercera parte por la Junta de Castilla y León. En el supuesto de que se lleve a cabo la segunda fase del proyecto, con la construcción de una terminal y otra serie de servicios, el presupuesto se elevaría a 900 millones de pesetas.

La Federación de Empresarios Leoneses (FELE) considera que la instalación de un aeropuerto es algo necesario para la reindustrialización de León. "Los proyectos industriales que tienen previsto instalarse en el futuro Parque Tecnológico de León hacen necesario una inversión de este tipo, más que por la rentabilidad económica que pudiera tener una línea regular de viajeros", según el presidente de la Federación de Empresarios Leoneses, José Elías Fernández Lobato.

**Apuesta por Salamanca**

El presidente de Air Europa, el empresario salmantino Juan José Hidalgo, apuesta por el aeropuerto de Matacán como "la instalación de este tipo en Castilla y León que mejor podría acoger vuelos comerciales

*Air Europa promueve desde Matacán (Salamanca) cerca de 200 vuelos charter anuales, la mayoría de ellos a Palma de Mallorca y las Islas Canarias*

Juan José Hidalgo considera que el aeropuerto de Villanubla no reúne las condiciones climatológicas idóneas de operatividad y rentabilidad. Según Hidalgo, "el aeropuerto vallisoletano en invierno permanece bajo mínimos varias semanas por causa de la niebla, razón por la cual debe cerrar sus instalaciones al tráfico aéreo a las ocho de la tarde".

El presidente de Air Europa promueve desde Matacán

cerca de 200 vuelos charter anuales, la mayoría de ellos hacia Palma de Mallorca e Islas Canarias, aunque no descarta enlazar la capital salmantina con ciudades como son Barcelona, Málaga o Alicante.

El aeropuerto de Salamanca cuenta desde finales de octubre con un nuevo director, Pedro José Martín, que desde los 17 años ha ocupado diversos puestos en el ente público de Aeropuertos Españoles y

Navegación Aérea (AENA).

Uno de los principales objetivos del nuevo responsable del aeropuerto salmantino es mejorar el servicio prestado tanto a los usuarios como a las compañías aéreas. En lo que va de año noventa y tres, las pistas de Matacán en Salamanca han registrado 176 vuelos con un total de 21.480 pasajeros.



# Respuesta Directa Para Tus Necesidades De Empresa.

*En Caja España, tenemos línea directa con tus deseos.  
Con tus proyectos. Con tus necesidades.  
Porque, para que tomes mejor tus decisiones de empresa,  
Caja España te ofrece una amplia gama de servicios.  
Ágiles. Personalizados. Directos*



*De esta manera, dando respuesta  
a tus necesidades, Caja España ha conseguido su primer millón.  
Un millón de clientes. Un millón de amigos.*

**Caja España**



LA PRIMERA ENTIDAD FINANCIERA DE CASTILLA Y LEÓN

Las obras de infraestructura en curso de realización durante este año cubren, además de las presupuestadas en el *Plan de Inversiones Públicas 1993* de la Diputación de Salamanca, un importante volumen procedente de los presupuestos de ejercicios anteriores que aún quedaba por adjudicar.



## LA INICIATIVA SALAMANCA EMPRENDE

La puesta en marcha de un *Plan de Acción para el desarrollo de las potencialidades de Salamanca* hace del año que ahora acaba un indudable punto de inflexión en la historia reciente de la provincia.

La iniciativa tuvo su doble punto de partida en la toma de conciencia, por parte de instituciones y agentes sociales, del carácter crítico de la realidad socioeconómica actual y en la convicción de que el aprovechamiento de las propias potencialidades puede modificar una situación que, hoy por hoy, ubica a Salamanca (como al conjunto de Castilla-León) entre las zonas más desfavorecidas de nuestro país.

*Salamanca emprende* no es otra cosa que un conjunto coherente de programas concretos, que suponen ya un volumen de inversión a corto plazo en torno a los 13.000 millones de pesetas, encaminados a hacer cristalizar el gran potencial de desarrollo salmantino en nuevas oportunidades de empleo y crecimiento económico.

Estos recursos potenciales están en el patrimonio natural y cultural, así como, muy especialmente, en ese activo inmaterial que es el capital humano, aprovechado hasta la fecha muy por debajo de sus posibilidades.

La iniciativa cuenta con un valor añadido esencial, al ser fruto del acuerdo entre todos los agentes sociales e instituciones de la provincia.

La Declaración *Salamanca emprende*, que dió carta formal de naturaleza a un proyecto largamente gestado, fue firmada públicamente el pasado 28 de julio por representantes del máximo nivel de la Diputación, el Ayuntamiento de la capital, la Cámara de Comercio e Industria, la Caja de Ahorros de Salamanca y Soria, las organizaciones empresariales CONFAES y FOES, las centrales sindicales CCOO y UGT, la Universidad de Salamanca y la Universidad Pontificia. Este consenso, sin precedente cercano, es a la vez condición y garantía de éxito del proyecto.

Un Centro de Coordinación, ubicado en la Torre de Abrantes (Salamanca), tiene a su cargo la gestión ejecutiva de los proyectos en marcha, facilitando la incorporación de nuevos proyectos y canalizando la participación de todos los ciudadanos y ciudadanas de Salamanca.

## DESDE LA PUESTA EN MARCHA DE SALAMANCA EMPRENDE LA DIPUTACION HA ADJUDICADO OBRAS POR VALOR DE 3.270 MILLONES

### El conjunto de las actuaciones llevadas a cabo en 1993 supone más de 7.000 millones de inversión

El *Plan de Inversiones Públicas 1993* dividía los trabajos del Área de Infraestructuras en dos grandes líneas de actuación, las correspondientes a los *Planes Provinciales de*

*Obras de Infraestructura y Equipamiento Urbano*, con un presupuesto global de 2.288 millones de pesetas, y las del *Plan Provincial de Carreteras*, presupuestadas en 597 millo-

nes. El total de inversiones que se han hecho efectivas durante este año ha sido, sin embargo, muy superior, debido a la acumulación de la totalidad de las cantidades presupuestadas en 1992 (2.204 millones en el caso de las Obras de Infraestructura y equipamiento y 1.346 en el de Carreteras) y de parte de las de años anteriores, correspondientes todas éstas al Plan Provincial de Carreteras (755 millones).

De esta forma, la inversión real que se ha producido este año se sitúa en 7.191 millones de pesetas, de los que 4.493

corresponden a Infraestructuras y Equipamiento Urbano y 2.698 a Carreteras.

Una parte muy importante de estas inversiones se ha materializado con posterioridad a la puesta en marcha del *Plan de Acción para el desarrollo de las Potencialidades de Salamanca* y del Convenio de Gestión que ha concretado en el área de infraestructuras las líneas de actuación fijadas en esta iniciativa, por lo que la selección y la adjudicación se ha producido de acuerdo con los criterios de generación de empleo, calidad, precio y plazos allí marcados.

### Concentración en zonas y proyectos capaces de generar dinámicas de crecimiento Nuevos criterios para el diseño de los Planes

El Área de Infraestructuras de la Diputación es consciente de que, tanto desde la perspectiva de la calidad de vida como desde la de la contribución global al despliegue de las potencialidades de Salamanca (que no son sino las dos caras de la misma moneda), es necesario articular un nuevo modelo de distribución de las inversiones, porque la excesiva atomización de los proyectos que hasta ahora venía siendo la tónica general se ha revelado como incapaz para propiciar un crecimiento armónico de la provincia.

Si las inversiones han de servir realmente como catalizadores para el desarrollo, los criterios de selección y concentración de las mismas han de ser asumidos como los únicos adecuados.

La tendencia hacia la concentración de las inversiones posibilita la acumulación de recursos financieros en obras de mayor envergadura y, sobre todo, permite una distribución territorial más equilibrada, en función de áreas supramunicipales articuladas en torno a los núcleos poblacionales en expansión.

El principal criterio de selección viene dado por la búsqueda de proyectos capaces de interactuar con dinámicas de desarrollo sostenido y a largo plazo. Es en este último punto donde el trabajo del Área de Infraestructuras mejor se articula con el resto de los programas de la iniciativa *Salamanca emprende*, ya que son éstos precisamente los que están impulsando las potencialidades del tejido social y empresarial salmantino.

INVERSIONES ADJUDICADAS EN EL MARCO DE SALAMANCA EMPRENDE (Agosto-Diciembre 1993) 3.720 MILLONES

OBRAS DE INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS URBANOS 2.199 MILLONES

MILLONES 1.400

PLANES PROVINCIALES DE OBRAS Y SERVICIOS

MILLONES 574

FONDO DE COOPERACION LOCAL

PLAN PROVINCIAL DE CARRETERAS

MILLONES

1.521

MILLONES 225  
NUCLEOS EN EXPANSION

Las obras de infraestructura gestionadas por la Diputación de Salamanca configuran uno de los ejes básicos de la iniciativa Salamanca emprende, tanto por el volumen de recursos financieros y humanos que movilizan como por el papel determinante que juegan en relación con los objetivos fijados en este Plan de Acción. La adecuación de los planes y trabajos de este área

a las exigencias del presente ha supuesto una redefinición de las intervenciones que se consideran prioritarias y, en no menor medida, la implantación de una nueva metodología de gestión. La envergadura de estos cambios, concretados ya en las diversas actuaciones llevadas a cabo a lo largo de este año, sitúan a la provincia ante un nuevo modelo de inversión pública.

SALAMANCA EMPRENDE EN EL AREA DE INFRAESTRUCTURAS

# INVERTIR PARA EL DESARROLLO

En plena sintonía con la estrategia del acuerdo que constituye uno de los pilares esenciales de la filosofía de Salamanca emprende, este nuevo modelo, anticipado por el Plan de Inversiones Públicas 1993 de la Diputación, se ha materializado plenamente en el Convenio de Gestión de las Inversiones en Infraestructuras suscrito por los agentes sociales directamente implicados:

giendo acciones que faciliten una mayor rotación en las contrataciones y eviten en lo posible los efectos socioeconómicos indeseables que se derivan a largo plazo de la existencia de grandes bolsas de población activa sin ningún contacto con el mercado laboral.

En segundo lugar, el Convenio recoge una serie de iniciativas de la Diputación en -

lo largo de este año van a hacer posible que se avance efectivamente por este camino: la

por todas las fuerzas políticas provinciales, de centralizar todo el proceso de adjudicaciones en

cadras a 45 días, plazo absolutamente inhabitual en el ámbito de las Administraciones Públicas.

La disminución de costes financieros que esta última medida va a significar para las empresas no sólo les beneficia a ellas, ya que debe tener una repercusión en los presupuestos que, de ahora en adelante, se ajustarán a los costes reales, así como un escrupuloso respeto de los plazos de ejecución establecidos. La máxima rentabilidad del dinero público estará garantizada, a partir de 1994, por un Cuadro de Precios que establecerán de común acuerdo AESCON y la Diputación Provincial. El Convenio recoge, por último, un firme compromiso en lo que se refiere a la calidad de las obras realizadas. La adecuación de los proyectos y materiales a las necesidades detectadas se considera como criterio último al que hay que atender, incluso cuando las exigencias que de ello se deriven supongan un incremento de la inversión, porque sólo una sustancial mejora de la calidad de las obras puede garantizar un beneficio duradero para la calidad de vida de la población a la que van destinadas.



Diputación de Salamanca, AESCON (Asociación de Empresarios Salmantinos de la Construcción, Obras Públicas y Auxiliares), Comisiones Obreras y Unión General de Trabajadores. Mediante la estipulación de una serie de condiciones para la adjudicación de obras que comprometen a todas las partes, este Convenio pretende actuar como instrumento eficaz para la aplicación de las directrices de Salamanca emprende en el área de infraestructuras.

dentes a racionalizar al máximo el papel de la Administración en todo el proceso y que van más allá de la mera agilización y simplificación de los trámites burocráticos. Si las inversiones públicas han de ser un factor decisivo en la creación de empleo, deben contribuir en igual medida a potenciar el tejido empresarial de la provincia y, para ello, la Administración se compromete a establecer un sistema eficaz de

decisión, aprobada

la propia Diputación y la emisión de un pagaré que, a través del acuerdo establecido con la Caja de Ahorros de Salamanca, Argentería y el Banco Atlántico, asegurará el cobro de las obras certifi-

Estas directrices se refieren, en primer lugar, a la generación de oportunidades de empleo. Para ello, se ha determinado una ratio entre el volumen de inversión y la contratación de mano de obra, que ha de ser de 1 persona por cada 25 millones de presupuesto en obras de carreteras y de 1 persona por cada 4 millones en obras civiles. Esto supone la creación de 3.000 puestos de trabajo temporales a lo largo de 1993 y 1994, que se distribuirán de forma equilibrada en todo el territorio provincial, ya que el Convenio establece que los empleados pertenezcan al municipio o zona donde se realice la obra. Además, esta iniciativa trata de paliar la preocupante situación de que 36 de cada 100 parados salmantinos estén en busca de su primer empleo, exi-

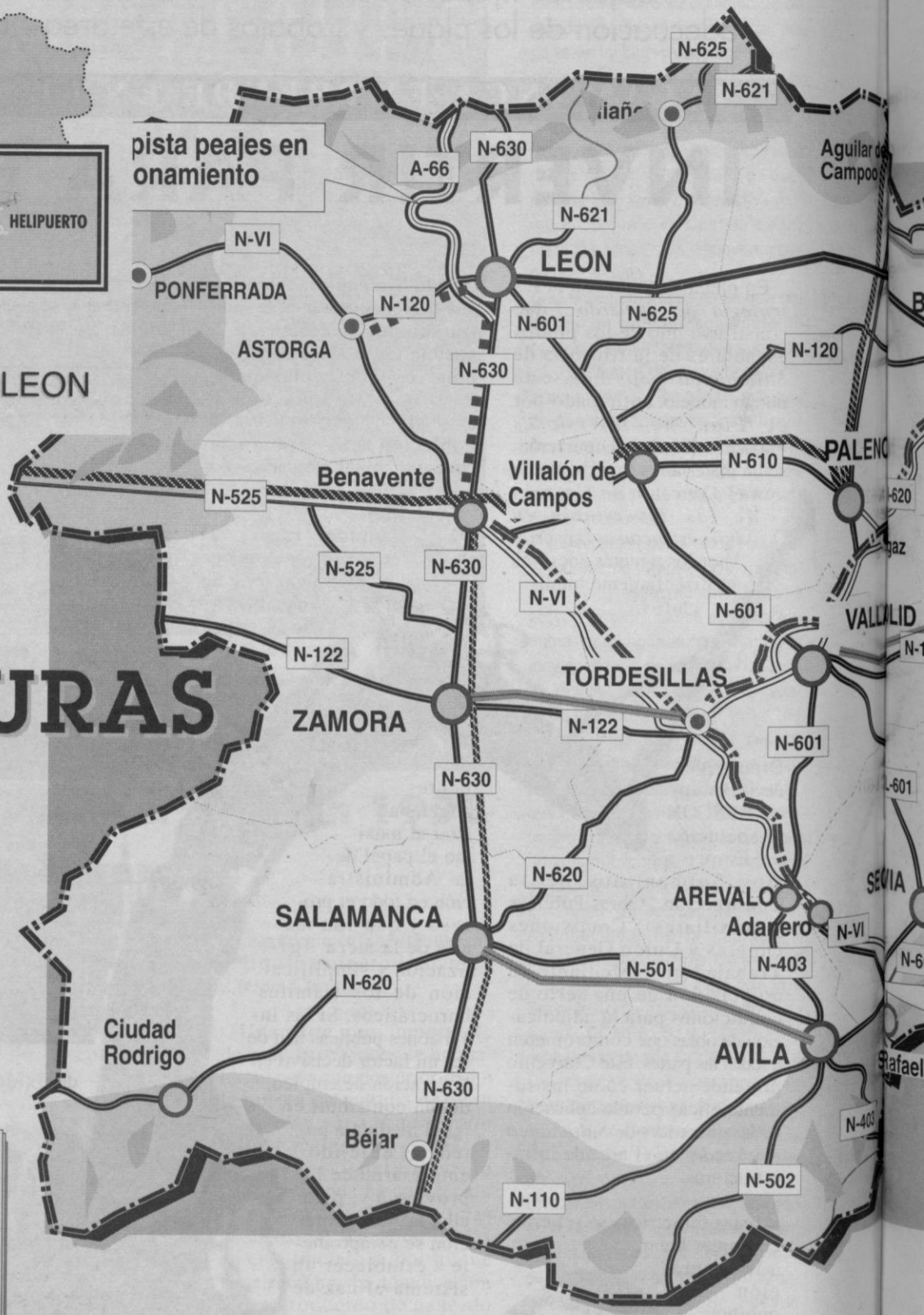
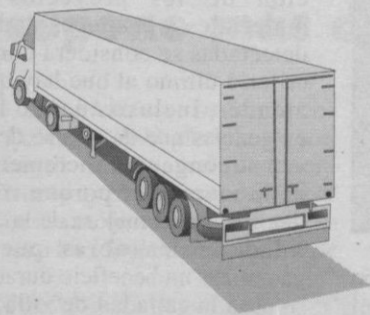
a d -

judicaciones, a asumir los gastos que sean atribuibles a dificultades o retrasos en su gestión y a afrontar puntualmente los pagos. Dos iniciativas concretadas a

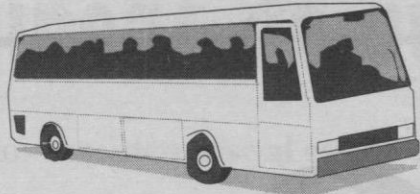


COMUNICACION AEREA EN CASTILLA Y LEON

# INFRAESTRUCTURAS



**MAPA  
COMUNICACION  
PARA...**

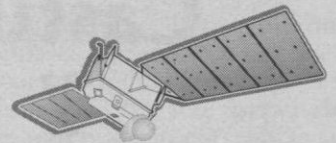


TERMINALES DE MERCANCÍAS EN CASTILLA Y LEÓN



- ..... Autopistas en proyectos PDI
- Autovías 1ª Plan
- ▨ Autovías PDI
- Vías conexión gran capacidad PDI
- Autovías C.A.

# REGIONALES



RED DE RADIOENLACES EN CASTILLA Y LEÓN



# MAPA DE CONEXIONES DEL 2.000

# 330

## Kilómetros Reformados

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



Junta de  
Castilla  
y  
León

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.



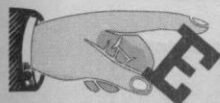
km  
330

**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 despo- blamiento 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 lar- go 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 cual- quier iniciativa empresarial que pretende obtener un mí- nimo beneficio.**

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

**Los sufridos habitantes del medio rural asisten impasi- bles a ambos fenómenos viendo como se cortan defini- tivamente los pocos lazos que mantenían con el mundo ex- terior.**

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 carre- teras de la Comunidad, se plantean cada vez con más firmeza el cerro- jazo a las puertas de la cochera. El descenso del uso del transporte en la región está provocado funda- mentalmente por la mejora de la calidad de vida de los habitantes del medio rural y, a la vez, por su paulatino despo- blamiento.

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 princi- pal de autobuses en la Comunidad, pero existen muchas más en una si- tuación realmente preocupante. Las butacas de estos autobuses, an- taño repletas, viajan solitarias de pueblo en pueblo ofreciéndose a los escasos ancianos que aún sub- sisten 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 em- presarios 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 en- contrado en el transporte escolar o en el servicio discrecional un complemento que hace más sopor- table el duro trago de todos los días.

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

Algunos de estos auto- buses 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 puer- tas.

Los problemas casi nunca se pre- sentan solos y, en este caso, menos aún. La escasa población envejeci- da 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 crí- tica situación de estos empresarios y ha establecido desde hace tiempo una línea de subvenciones denomi- nadas "Ayudas a las líneas rurales deficitarias" para amortiguar el pe- so de la crisis. Estas prestaciones representan un impulso nimio, se- gún el vicepresidente de la Federación Regional de Transporte de Viajeros, Gerardo Salgado, que no soluciona absolu- tamente nada debido "al enorme cúmulo de trabas administrativas e inconvenientes con los que hay que luchar y que provocan continua- mente 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 pro- vocar la "puntilla de muerte" para las débiles empresas provinciales o comarcales que luchan por subsis- tir.

## La acción institucional

Las subvenciones tienen su ante- cedente en un decreto del 12 de mayo de 1988 en el que se estable- cía que la Consejería de Fomento podría acordar la creación, manteni- miento o ampliación de cualquier clase de servicio de interés social que asegure la movilidad de los re- sidentes 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 cifra- ba estas ayudas en una cantidad fija anual de 120 millones de pesetas para todas las líneas de la región. Este importe figuraría en los con- venios que conciernen a la Junta con las empresas prestadoras de servicios y, en su caso, con las enti- dades 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.

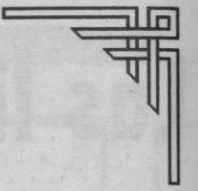
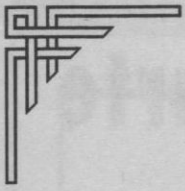
La cuantía de la prestación se calculaba teniendo en cuenta los costes anuales del servicio y el vo- lumen de tráfico previsible. También podrían entregarse sub- venciones para la renovación o sustitución de los autobuses del servicio por un montante que po- dría alcanzar hasta el 35 por ciento del valor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

A pesar de todo, estas medidas no han satisfecho a los empresarios de autobuses. La gestión del esta- cionamiento municipal en varias ciudades de la Comunidad es califi- cada 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 teo- ría, deberían reservarse únicamente para las empre- sas de autobuses.

En definitiva, otra red de loco- moción, que recorre nuestra Comunidad hasta sus más recóndi- tos rincones, en peligro de desa- parición.

Como hemos mencionado anteriormen- te, los problemas nunca vienen solos, y al despo- blamiento y aban- dono de cultivos, tenemos que añadir ahora otro más terrible: la incomunicación.





Casas para el 94:

• Noticias

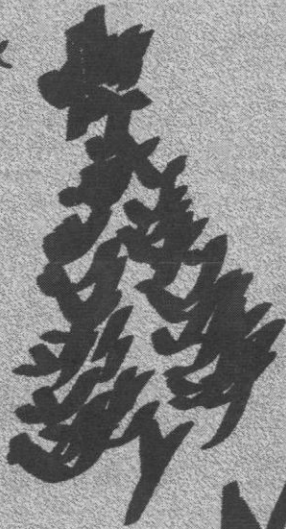
• Reportajes

• Suplementos

• Documentación

• Ediciones

• Tele - Cable

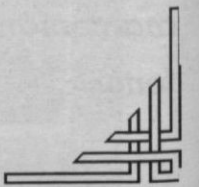
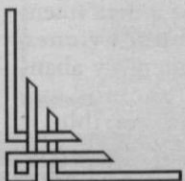


Ah! y:

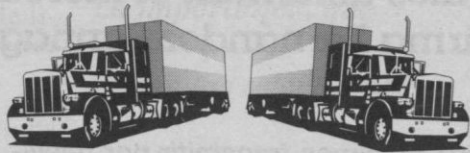
Feliz Navidad

Nota:  
Apuntar Dirección y Fno. de ICAL: Fno. 983-3343  
C/ Santiago, 23-2º - Valladolid 33

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

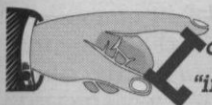


# CENTROS INTEGRADOS DE TRANSPORTE



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 metro 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 "planeta 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 condenadas a papeles 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 distribu-

ción" asegura Guerrero. Los expertos 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 que 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 y 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



TERMINALES DE MERCANCÍAS EN CASTILLA Y LEÓN

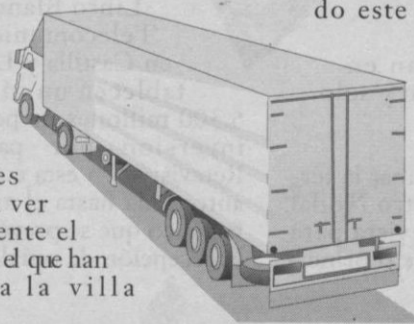
Villafría. Pero la falta de desarrollo de ambos proyectos, aparcados ante el miedo de la crisis y la congelación presupuestaria, hace que algunos nubarrones se extiendan sobre su futuro. "El proyecto de Burgos, en el que teníamos mucha confianza, ha quedado metido en el frigorífico" admite Guerrero.

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 mismo con el que han tratado a la villa

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



«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.

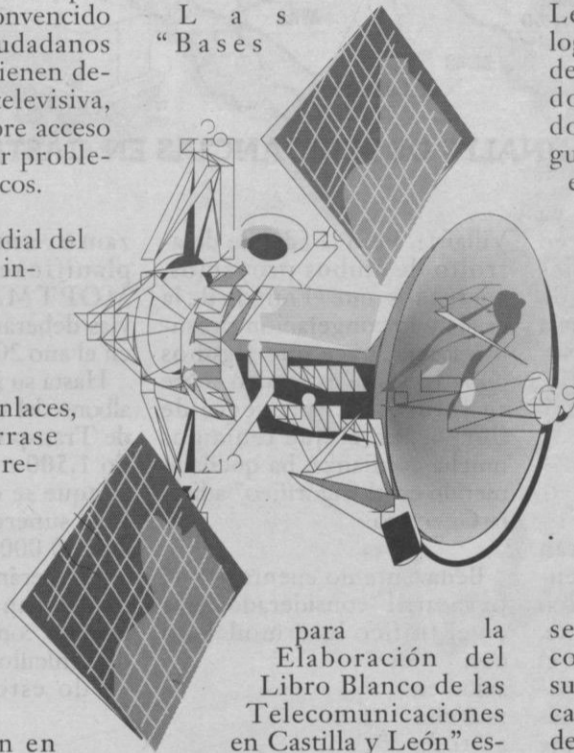
El objetivo primordial del convenio es crear la in-

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

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

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 todos 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

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.



José Manuel Fernández Santiago

estructuras- 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 un proyecto de cableado por

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

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.

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.

La finalidad de todo este

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.

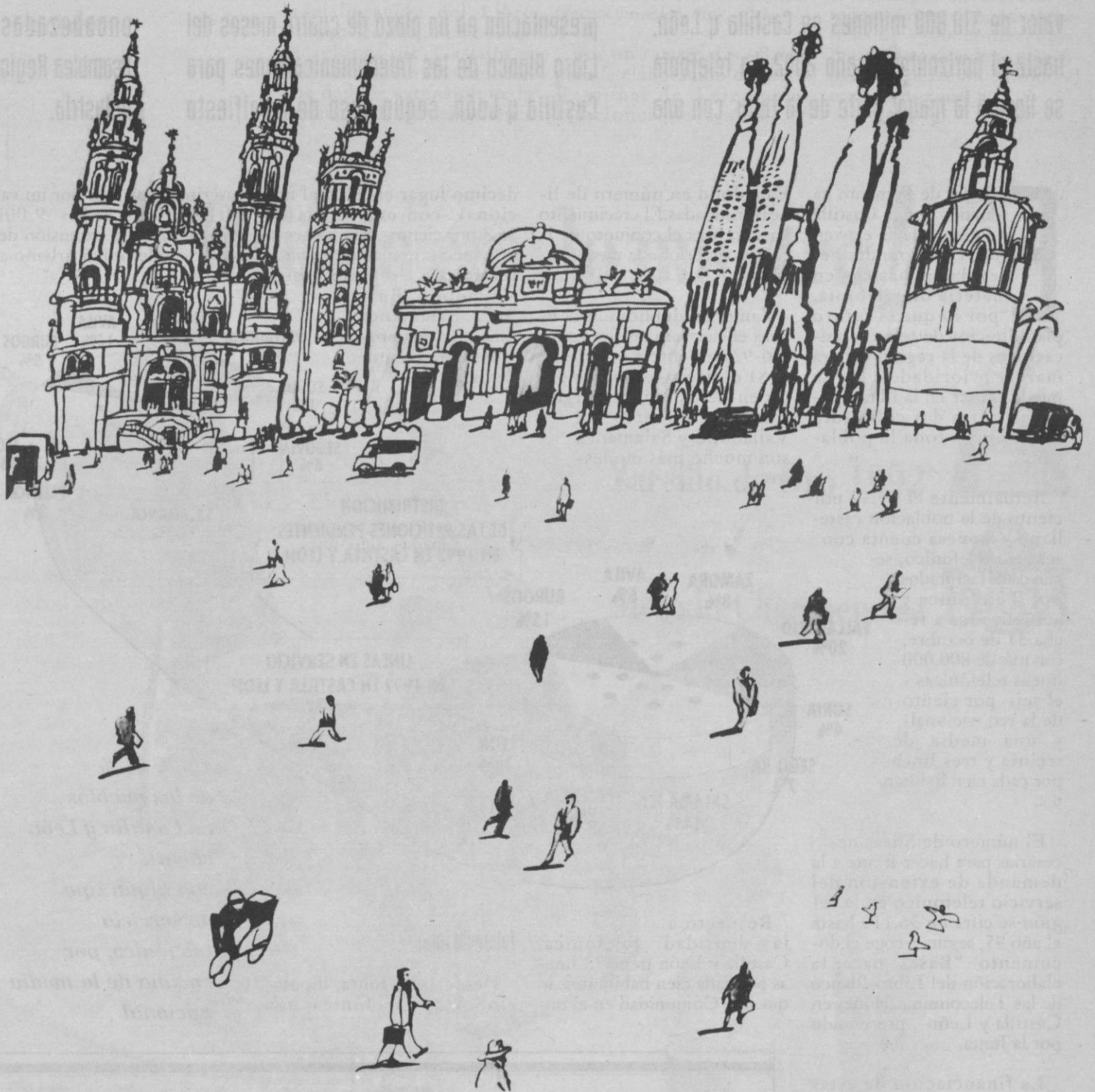
«Si Retevisión no se hace cargo de esta cuarta fase -afirma el consejero- la Junta tendrá que presionar políticamente, o en último caso buscar la fórmula a través del Fondo de Cooperación Local para que los ayuntamientos afectados dediquen libremente ese dinero a la instalación de repetidores, aunque 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".

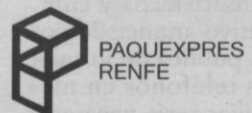
A juicio de la Junta la nueva Ley de las Telecomunicaciones -aspecto vital para la creación de nuevas infraes-



**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<sup>a</sup> 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

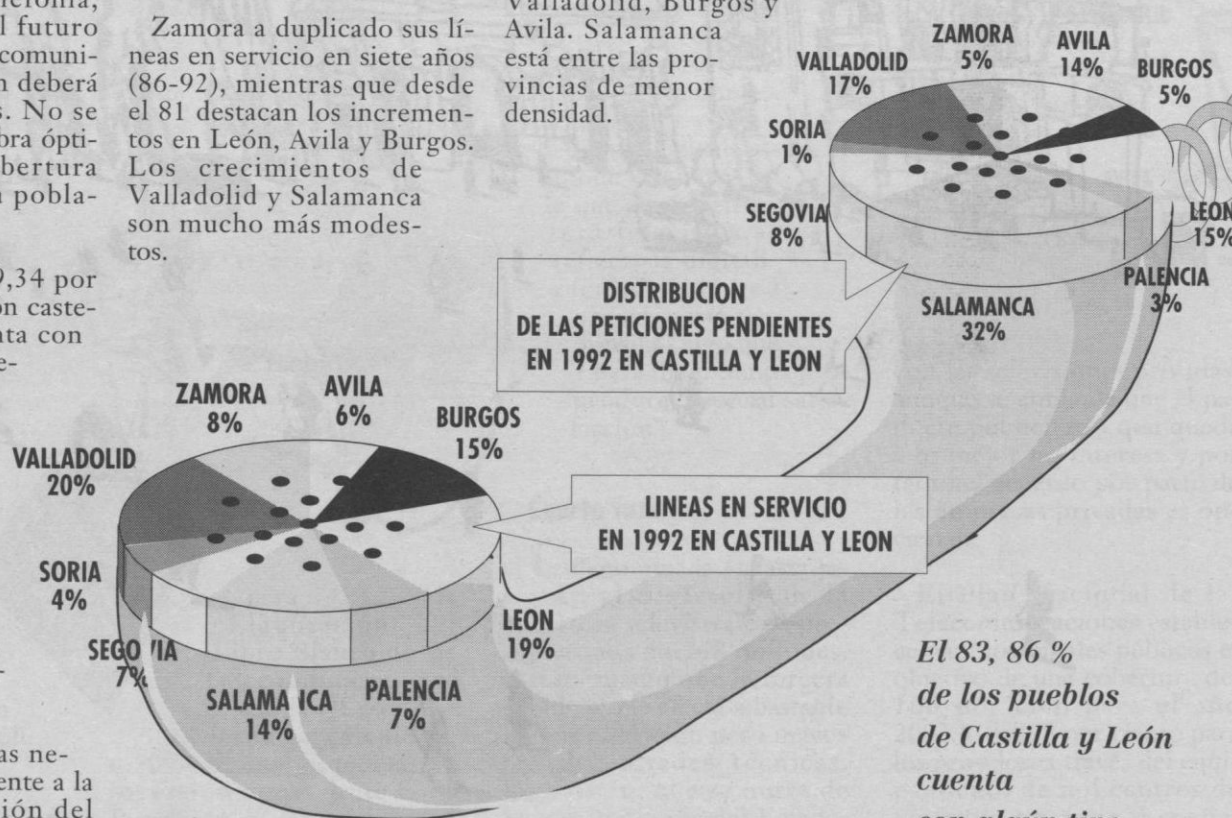
Valladolid en número de líneas instaladas. El crecimiento ha sido para el conjunto de la región superior a la media nacional.

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 33 líneas por cada cien habitantes, lo que a la Comunidad en el un-

Telefonía rural

Desde 1988 Junta, diputaciones y Telefónica han

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

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.

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
<b>TOTAL</b>	<b>8.724</b>	<b>10.970</b>	<b>16.416</b>	<b>36.110</b>

Según datos sobre penetración 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 Ibercorn, 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 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

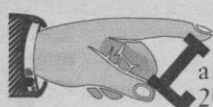
**Bodegas de Crianza de Castilla la Vieja S.A.**  
Ctra. de la Coruña, Km.170,6 - Tels.: (983) 86 81 16 - 86 83 36  
Fax (983) 86 84 32 - 47490 Rueda (Valladolid) ESPAÑA

# Manual de calidad, trabajo cuidado

**E**l 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

La 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

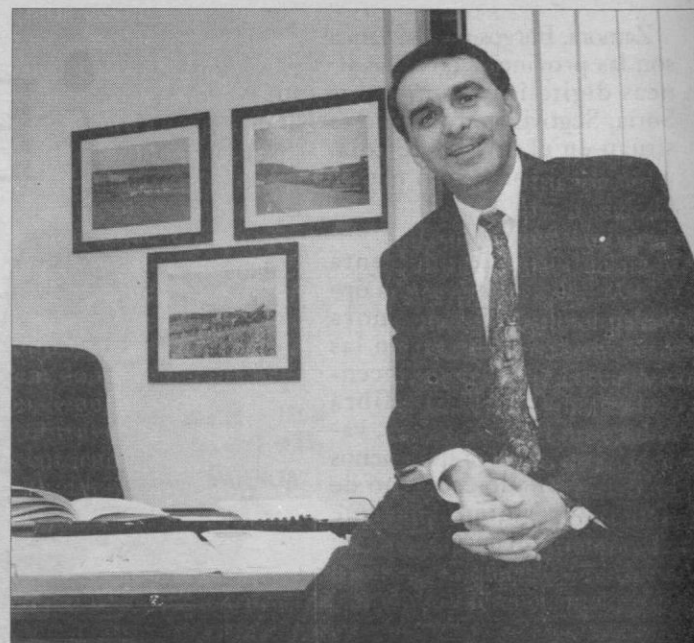


Foto: PACO HERAS

Alejandro Llorente, director general de Collosa

y 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 curriculum 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 interés". 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 to-

do 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, telecomunicacio-

nes- 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.

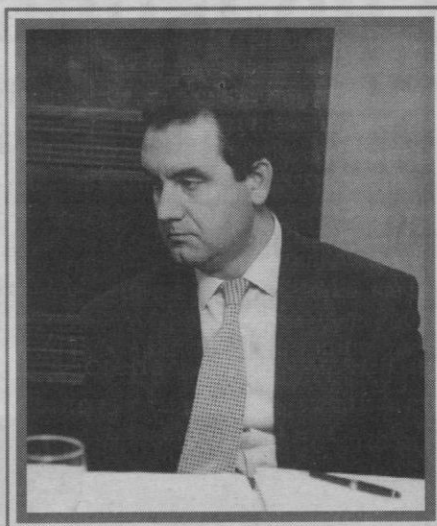
Otro de los criterios seguidos por la Junta en este aspecto es, según explica Merino, el de máxima austeridad en los gastos generales y máxima inversión en los capítulos dedicados a operaciones de capital, que en concreto para 1994 supondrán el 80 por

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

## 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 territorio castellanoleonés son en realidad para dar servicio a las demandas de las autonomías que nos rodean, «y por eso si pido que se agilicen los accesos realmente es por otros, no por mí». Tiene claro que esta es una Comunidad de paso en mu-

chos 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

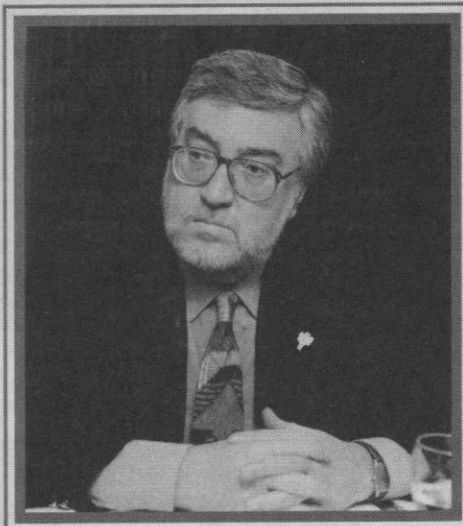
El director territorial del MOPTMA, Antonio Barrigón, insistió en el carácter «abierto» del PDI, a pesar de que la Administración regional se queja del nulo éxito que han tenido sus «sugerencias». «Este proyecto pretende ser un debate social para saber qué demandas son prioritarias en nuestra sociedad».

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 ase-

gura que «este proyecto de futuro rompe con la realidad diseñada por el primer 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.

en la que ya quedó claro que la periferia debe comunicarse con el centro y viceversa.

«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,



Antonio Barrigón, Director territorial del MOPTMA

«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».

«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.

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

o la denominada autovía de Castilla. «Hay que matizar qué parte de las obras es realmente para Castilla y León».

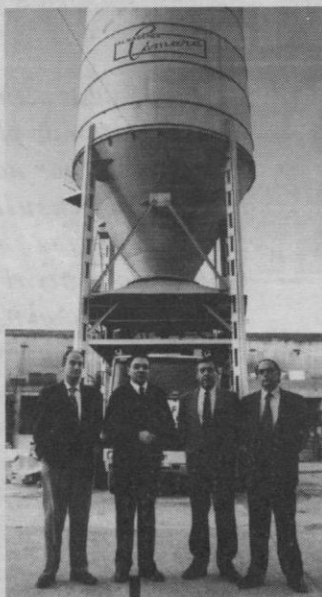
### Contrapunto

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

### 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 bisnetos 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**  
**CAMARA, S.A.**

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

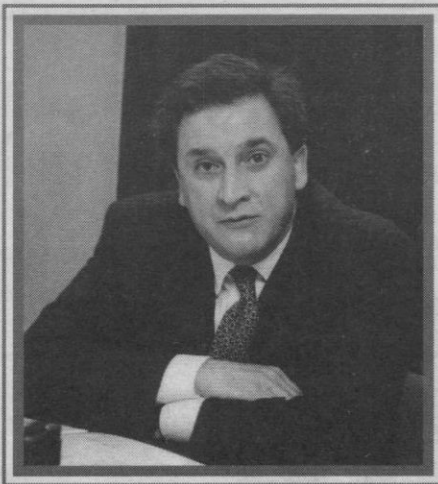
● MADERAS NACIONALES Y DE IMPORTACION  
● PREFABRICADOS DE MADERA ● PUERTAS Y  
COCINAS ● MATERIALES DE CONSTRUCCION  
● FERRETERIA ● BRICOLAGE

**34003 PALENCIA**  
Avda. de Cuba, 42 Ctra.  
Villalobón (Poligonillo)  
Tif.: 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)

y Renfe carece a su juicio de 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».

Miguel Méndez Pozo, que reconoce desde el principio que Castilla y León ha sido una comunidad de paso, con dos corredores -este-oeste entre Burgos y Salamanca y nortesur 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

**EN TUS ILUSIONES.**

**EN TUS DESEOS. EN TUS GUSTOS. EN TUS AFICIONES.**

**EN ESTAS NAVIDADES HEMOS PENSADO EN TI.**

**En ti.**

**El Corte Inglés**

**ESPECIALISTAS EN TI.**

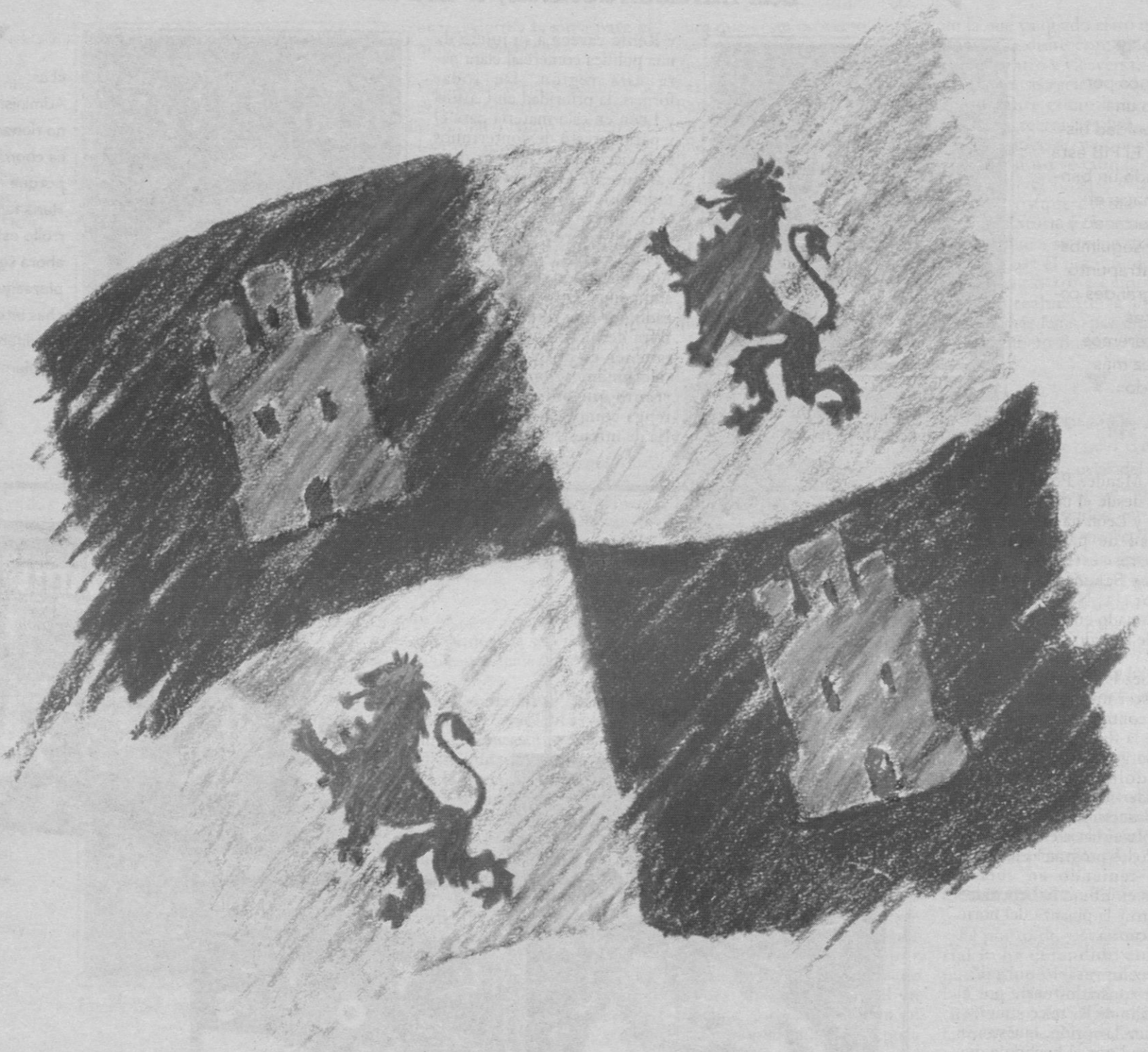
Barco de Battler de BIZAK, **5.995**

Trompi Rosquis de BORRAS, **2.495**

Mami Gemelos de MB, **2.495**

Celia Joyas de FAMOSA, **4.995**

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...

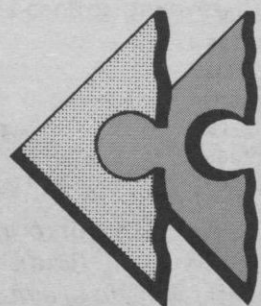


**CADA  
DIA  
MAS.**

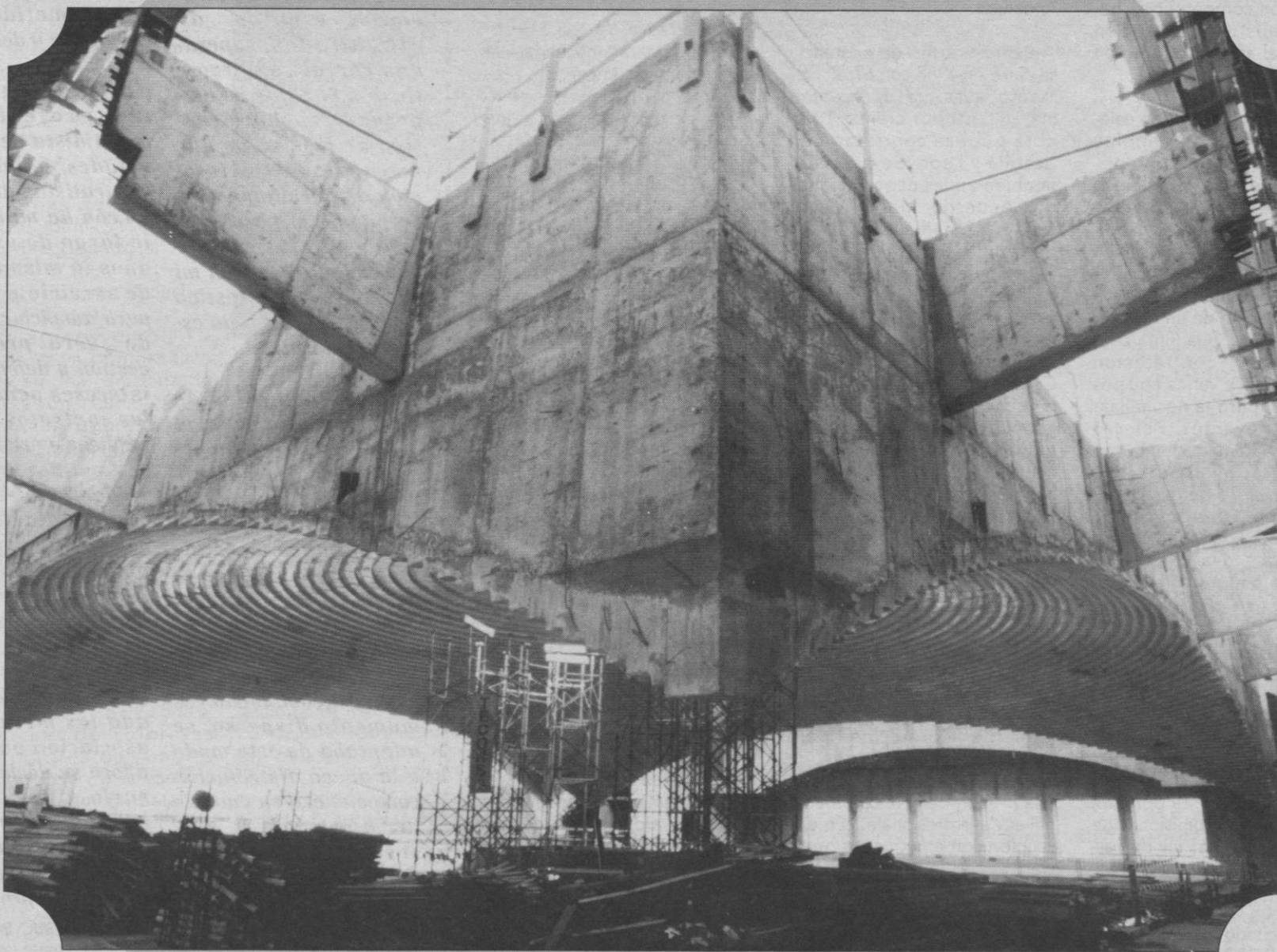


Junta de  
Castilla y León

# 10 años de la Cámara de Contratistas



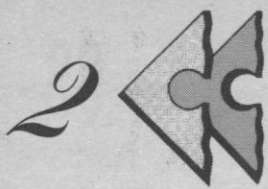
CÁMARA de CONTRATISTAS  
de CASTILLA y LEÓN



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 ANCOP - 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.



es preciso además mantenerla a flote y consolidarla. Una tarea que han hecho posible las propias empresas, al depositar su confianza en una organización comprometida con su expansión y desarrollo.

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,

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<sup>a</sup> Teresa Velilla.

## Tres retos de futuro para la supervivencia:

**CALIDAD, FORMACIÓN Y SEGURIDAD**

**C**alidad, 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 pasa 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.

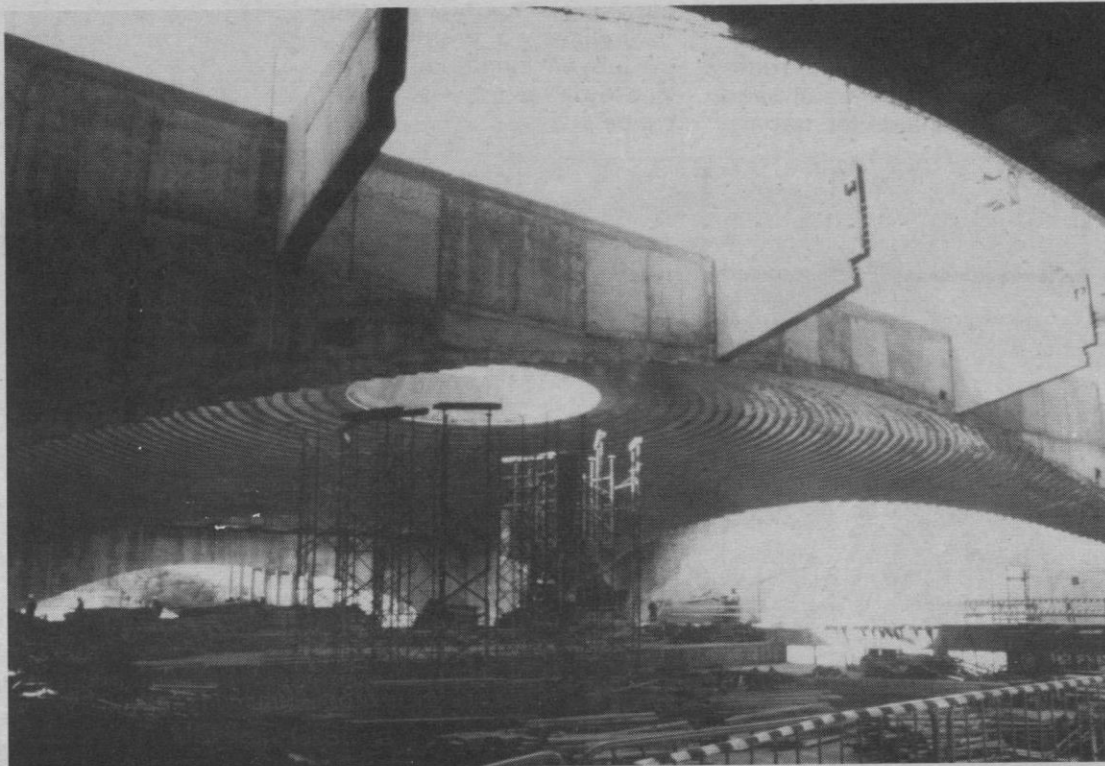
La Cámara ha diseñado esta campaña con la colaboración de SEOPAN (Asociación de Empresas Constructoras de Ambito Nacional) y de otros centros de información del Estado. Este organismo cuenta también con el apoyo de las administraciones públicas y de las escuelas técnicas de la región. Los contratistas 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 científicos-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 que re- ierta 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<sup>a</sup> 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?

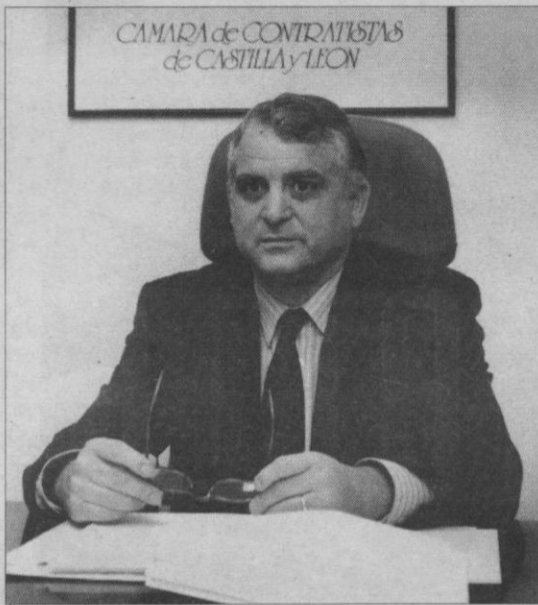
**Respuesta.**-“Estoy convencido de que en el año 94 se va a producir una reactivación. Las empresas constructoras tienen hoy una cartera de contratos mayor que en ningún otro momento y en lo que va de año la licitación ha subido en Castilla y León cerca de un 70 por ciento respecto al mismo período 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 Alcobade 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.