

## **COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**

**PRESIDENTE: Don José Carlos Monsalve Rodríguez**

**Sesión celebrada el día 3 de abril de 1998, en Fuensaldaña**

---

### ORDEN DEL DÍA:

1. Pregunta con respuesta Oral ante la Comisión, P.O.C. 282-I, formulada a la Junta de Castilla y León por la Procuradora D.<sup>a</sup> Carmen García-Rosado y García, relativa a inspecciones en la Estación de Autobuses de Valladolid, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N.º 196, de 24 de febrero de 1998.
  2. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre:
    - El trazado en la provincia de Burgos de la autovía Burgos-León.
  3. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento, a petición propia, para informar a la Comisión sobre:
    - Objetivos y contenidos del Plan de Actuaciones Prioritarias en Infraestructuras del Transporte (PAPIT) 1997-2000.
-

## SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diez horas cuarenta minutos.	9891	Contestación del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	9907
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, abre la sesión y comunica las sustituciones que se han producido.	9891		
<b>Primer punto del Orden del Día. POC 282-I</b>		<b>Tercer punto del Orden del Día.</b>	
El Secretario, Sr. Mesón Salvador, da lectura al primer punto del Orden del Día.	9891	El Secretario, Sr. Mesón Salvador, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	9907
Intervención de la Procuradora Sra. García-Rosado y García (Grupo Socialista) para formular su pregunta.	9891	Intervención del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento, para informar a la Comisión.	9907
Contestación, en nombre de la Junta, del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	9891	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, abre un turno de intervenciones de los Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	9910
En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. García-Rosado y García (Grupo Socialista).	9892	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida).	9910
En turno de dúplica, interviene el Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	9893	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. De Meer Lecha-Marzo (Grupo Socialista).	9912
		En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Zamácola Garrido (Grupo Popular).	9914
<b>Segundo punto del Orden del Día.</b>		Contestación del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	9916
El Secretario, Sr. Mesón Salvador, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	9893	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida).	9917
Intervención del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento, para informar a la Comisión.	9893	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. De Meer Lecha-Marzo (Grupo Socialista).	9919
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, abre un turno de intervenciones de los Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	9895	En turno de dúplica, interviene el Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	9920
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Granado Martínez (Grupo Socialista).	9895	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, abre un turno de preguntas o aclaraciones para los Procuradores que no han intervenido en el debate.	9920
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida).	9897	En turno de preguntas, interviene el Sr. Almarza González (Grupo Socialista).	9921
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Santamaría García (Grupo Popular).	9899	Contestación del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	9921
Contestación del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	9900	En turno de réplica, interviene el Sr. Almarza González (Grupo Socialista).	9921
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Granado Martínez (Grupo Socialista).	9901	En turno de dúplica, interviene el Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	9921
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida).	9903	En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista).	9921
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Santamaría García (Grupo Popular).	9904	Contestación del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	9921
En turno de dúplica, interviene el Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	9905	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista).	9921
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, abre un turno de preguntas o aclaraciones para los Procuradores que no han intervenido en el debate.	9906	En turno de dúplica, interviene el Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	9922
En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular).	9906	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, levanta la sesión.	9922
		Se levanta la sesión a las trece horas veinticinco minutos.	9922

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

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Buenos días, señoras y señores Procuradores. Se abre la sesión. ¿Algún Grupo Parlamentario desea comunicar a esta Presidencia alguna sustitución? Por el Grupo Parlamentario Popular, don Fernando Zamácola.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Sí, señor Presidente. Por don Antonio... Por doña Pilar San Segundo viene don Antonio Fernández Calvo; y por don Antonio Zapatero, doña Carmen Reina.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Zamácola. ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista, señor Almarza?

EL SEÑOR ALMARZA GONZÁLEZ: Sí. En el segundo punto del Orden del Día, don Octavio Granado sustituye a Felipe Lubián.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. A continuación, el señor Secretario dará lectura al primer punto del Orden del Día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MESÓN SALVADOR): Primer punto del Orden del Día: **"Pregunta con respuesta Oral ante la Comisión, número 282, formulada a la Junta de Castilla y León por la Procuradora doña Carmen García-Rosado y García, relativa a inspecciones en la Estación de Autobuses de Valladolid, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 196, de veinticuatro de febrero de mil novecientos noventa y ocho"**.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Secretario. Para formular la Pregunta, tiene la palabra doña Carmen García-Rosado.

LA SEÑORA GARCÍA-ROSADO Y GARCÍA: Gracias, señor Presidente. Buenos días, Señorías. Entre los temas de transportes y comunicaciones de los que la Junta tiene competencias, uno de ellos, por más que haya consorcio con empresarios o distintas otras fórmulas en las distintas estaciones de autobuses de la Región, uno de ellos es la obligación de mantener en buen estado todo lo relativo a dichas estaciones de autobuses, y su responsabilidad para que el servicio que se presta a los ciudadanos se haga en buenas condiciones, desde todos los puntos de vista, desde todos los puntos de vista, no sólo desde el hecho de que se pueda viajar sin más. Por ello, formulamos las siguientes preguntas:

En concreto, en la Estación de Autobuses de Valladolid, ¿cada cuánto tiempo realiza la Junta una inspección? ¿En qué fecha se llevó a cabo la última de ellas, y cuáles fueron sus resultados y conclusiones?

Y, por último, ¿cree la Junta que la Estación de Autobuses de Valladolid se encuentra en buen estado para prestar un servicio adecuado, y en buenas condiciones materiales, sanitarias, ambientales, etcétera? Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señora García-Rosado. Para contestar la Pregunta, tiene la palabra el Consejero de Fomento, don Jesús Merino.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Señorías, la Consejería de Fomento, a iniciativa de la Dirección General de Telecomunicaciones y Transportes, elabora anualmente el Plan de Inspección de Transportes, en cuyo apartado 9 se prevé, al objeto de obtener un conocimiento detallado de la situación de las estaciones de autobuses y terminales de transporte, la realización de visitas de inspección, levantando actas y emitiendo informes. Sus previsiones son desarrolladas por los Servicios Territoriales de esta Consejería, planificando las concretas visitas de inspección a realizar, sin perjuicio de que la existencia de denuncias referidas a insuficiente o inadecuada prestación de servicios motivan, en todo caso, una inspección.

De este modo, y respecto de la Estación de Autobuses de Valladolid, fueron realizadas las últimas visitas de inspección los días veintidós y veintitrés de octubre de mil novecientos noventa y siete, y el doce de marzo de este año, de modo que, como consecuencia de las dos primeras, se dio traslado de dichas inspecciones a la Estación de Valladolid, solicitando: copia del presupuesto anual de mil novecientos noventa y siete donde se reflejaran las partidas presupuestarias destinadas a mantenimiento y limpieza; un informe sobre el personal destinado a estas tareas; la identificación y teléfono de contacto del Jefe de Estación; y un plan de actuación detallado indicando fechas para la subsanación de todas las deficiencias detectadas, y que incluía la posibilidad de instalar un panel informativo, pantalla de televisión o similar.

Remitada la documentación, y comunicada por parte de la Estación de Autobuses la finalización de determinados arreglos, la inspección del pasado doce de marzo comprobó las mejoras realizadas por la sociedad explotadora en la zona de taquillas, por un importe de 5.100.000 pesetas. Y, además, en el presupuesto de la sociedad explotadora para mil novecientos noventa y ocho, y para su realización en el segundo trimestre, están previstos arreglos en los aseos y en la iluminación, así como la instalación de un panel informativo general.

De modo que la respuesta dada por la sociedad explotadora de la estación a las demandas formuladas por la Consejería se puede considerar satisfactoria, sin perjuicio del seguimiento -que, sin duda, vamos a hacer

permanente- del cumplimiento de los requisitos exigidos. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. En un turno de dúplica, tiene la palabra la señora García-Rosado.

LA SEÑORA GARCÍA-ROSADO Y GARCÍA: Gracias, señor Presidente. Gracias también, señor Consejero, por la información que nos ha dado. Pero yo se la voy a completar. Se la voy a completar porque yo soy usuaria frecuente de la Estación de Autobuses, cosa que no sé si pueden decir muchos de los presentes. Sí, alguno más veo por aquí también, ¿eh?, que, seguramente, de los que no tenemos vehículo propio, pues tenemos que utilizar los medios públicos, porque estamos a nivel europeo ¿eh? Pero, claro, lo que no están a nivel europeo son las estaciones de autobuses. Y aquí, unas veces se habla de la de Aranda... mi compañero... otras veces hablamos de las escaleras de la de Salamanca, y hoy nos ha tocado la de Valladolid.

Mire, usted dice: "inspecciones para tener conocimiento detallado". Eso me ha encantado, lo del "conocimiento detallado", y ahora se lo voy a decir yo con qué detalle, ¿eh? Y, además, "que se levantan actas e informes". Y, además, dice usted que en las inspecciones del veintidós y veintitrés... pues el mantenimiento de la limpieza; ahora yo le voy a decir hasta dónde llega eso de mantenimiento de la limpieza, y adónde no llega, por ejemplo. Y dice usted también que en la última inspección, del doce de marzo, pues que se mejoraron... se mejoró la zona de taquillas, se mejoró la zona de taquillas.

Bueno, nosotros, lo primero que tenemos que decir -nuestro Grupo- es que, efectivamente, en alguna cosa... no en la que más nos inquietaba a nosotros al hacer la Pregunta, precisamente, pero, en alguna cosa, algo de limpieza se ha visto; lo cual demuestra el efecto beneficioso -como ya decíamos ayer- de nuestras iniciativas, en general, y de las preguntas, en particular. Porque, hasta hace pocos días, Dios le libre a uno de que se le cayera la cartera al suelo -como a mí me sucedió en alguna ocasión-, o un papel, o cualquier cosa, porque es que era mejor no recogerlo, algún día. Pero no es eso el meollo de la cuestión de hoy.

Mire, yo le voy a decir lo siguiente: usted también ha dicho que hay fechas... cuando se detallan y se detectan deficiencias, hay fechas para la subsanación de esas deficiencias, y habla de arreglo de aseos, y habla de panel informativo. ¿No le han informado a usted, señor Consejero, o a ningún Director General, del estado de las papeleras? ¿Le han informado? Pues qué raro que usted no haya dicho nada; porque, si usted no ha dicho nada,

es peor todavía, porque quiere decir que le parece muy bien.

Le voy a decir lo siguiente: hay cuarenta y cuatro papeleras en la Estación de Autobuses de Valladolid; treinta en cada uno de los pilares de los andenes, once entre el vestíbulo de taquillas y el otro vestíbulo de las tiendas, y otras tres -que son ya diferente modelo que las anteriores que son metálicas- de plástico blancas que han puesto hace poco. Mire usted, en el único lugar en el que puede uno acercarse medio metro a tirar algo a las papeleras es en esas tres de plástico; las otras, señor Consejero y Señorías, son repugnantes. Iba a decir que les animaba a que fueran ustedes a verlas, puesto que no las conocen -van en su coche-, pero me parece que no, que no vale la pena que vayan. Tal repugnancia es, es tal repugnancia la de esas papeleras, que yo no sé si están obligados... no sé si están obligados a tenerlas allí la Junta o el consorcio que tengan, la contrata, porque anuncian una casa -tienen una firma comercial-, o por qué están obligados, porque es auténticamente repugnante. Mire usted, cuando hace un poco de calor -y este año noventa y ocho ya ha hecho días de calor-, se acumulan moscas de tal manera que uno, ni aunque sea un perfecto encesador de balones desde la línea seis veinticinco, se atreve a tirar un papel a esas papeleras. Es repugnante. Y si hubiera cuatro repugnantes, nos quedarían todavía cuarenta para poder utilizar; pero le digo que, salvo esas tres que deben haber puesto unos particulares hace unos meses, y que también ya están como están, las otras, ¿eh?, las que la Junta sabe que están, que son las otras cuarenta y una, repugnantes, con moscas, con avispas.

Desde luego, yo no sé si... de verdad, sí, se lo voy a aconsejar, señor Consejero, aunque vaya usted con su coche oficial y con su chófer, ¿eh?, por favor, acérquese, que no le va a pasar nada; acérquese, que no se va a... que va a tener cuidado y no se va a manchar; que yo también tengo cuidado para que no me estropee la ropa, ni la cartera, ni el bolso; pero vaya usted a verlo. Parece mentira que una ciudad como Valladolid, en una estación de autobuses tenga esas papeleras tan repugnantes. Eso es impresentable.

Y si a usted, con tantas inspecciones, o al Director General que le corresponda, no le han dicho más que van a poner un panel informativo; muy bien, estaremos bien informados. Que salen a su hora los autobuses; perfectamente, saldremos a su hora. Pero eso otro es repugnante. Y cuando uno espera el autobús lo está viendo, aunque no quiera hacer uso de las papeleras.

Y se pueden arreglar los aseos, y pueden estar muy limpios, pero, cuando sale uno de allí, se encuentra con cuarenta y cuatro recipientes repugnantes, que huelen, y

–ya le digo– con moscas, y con avispas, dígame usted si eso parece la Estación de Autobuses de Valladolid.

Como dice que cuando hacen inspecciones y se detectan deficiencias, que se le pone fecha para la subsanación de esas deficiencias señaladas, yo le pediría, señor Consejero, que como cuando yo he dicho lo de las papeleras, que a usted no se lo habían dicho, que estaba ignorante de ese tema, usted ha dicho que sí, que los había hecho un gesto, mi última pregunta, por si tiene a bien contestármela, es si han detectado esa deficiencia, primero... No, primero sería si saben que eso es una deficiencia, o si están tan contentos con esas repugnantes papeleras. Segundo, si la han detectado como deficiencia. Y, tercero, cuál es la fecha señalada para su subsanación, porque es una auténtica vergüenza, aunque la mayoría de Sus Señorías no pasen nunca por la estación de autobuses, ni la utilicen.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. En un turno de dúplica, tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero de Fomento.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Contestando a la señora Procuradora, curiosamente, esta estación, por estar muy cerca de la Consejería de Fomento, fue visitada por mí y por el Director General dos veces ya el año pasado, a primera hora de la noche, precisamente, por haber detectado bastantes anomalías. O sea, mucho antes de que usted presentara las preguntas, mucho antes de que usted presentara la Pregunta, que tiene fecha de febrero del noventa y ocho.

Yo lo que sí le puedo decir es que esa estación está siendo objeto de un especial seguimiento. Porque nosotros, ya el año pasado, detectamos anomalías en determinadas cuestiones de limpieza, como eran los lavabos y alguna cosa más. Por supuesto, las papeleras, pues depende del día que vaya; si usted va cuando las han vaciado, pues entonces, lógicamente, se la encuentra vacía; si usted va, o coincide varios días en que la empresa que las tiene que retirar no las ha retirado, pues estarán... están llenas y, sin duda, lo que usted dice, pues tiene razón, porque lo tiene que haber visto, como yo he visto otras anomalías porque la he visitado –sin coche oficial, andando, dando un paseo, porque está a cien metros de mi Consejería–, y las he visitado. Y no estaba bien; y, como no estaba bien, la inspección les levantó acta; y, como les levantó acta, tuvieron que hacer una serie de reformas y comprometerse a otras. Y esto es tanto por la inspección de la Junta como la inspección del Ayuntamiento, que también fue. Y todo eso, el año noventa y siete.

Por tanto, usted llega tarde, señora Procuradora. Yo le agradezco sus aportaciones constructivas porque, lógicamente, están bien y son correctas. Pero antes de que

usted haya ido y haya presentado la pregunta sobre este tema, ya habíamos estado nosotros varias veces. Y usted ha reconocido que varias de las cosas que estaban antes mal se han arreglado algunas; otras se estarán arreglando; y otras, antes del primer semestre de este año, tienen que haberse acabado.

Por tanto, yo lo que le digo es que no se preocupe usted, que yo voy a seguir yendo a esa estación a verlo, aunque sólo sea por curiosidad. Porque es una cuestión ya de principios que nosotros tenemos marcado, precisamente porque nos pilla muy cerca, el ir a ver esa estación, y ver que realmente, si no tiene alguna cuestión que a nosotros nos parezca adecuada, se les va a requerir y se les va a exigir que lo arreglen. Por tanto, usted y yo trabajaremos juntos para que esa estación funcione lo mejor posible y, desde luego, tenga toda la limpieza del mundo; eso, puede estar usted segura.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. ¿Algún Procurador de la Comisión desea intervenir para alguna aclaración sobre el tema de la Pregunta? Muchas gracias.

Pasamos al segundo punto del Orden...

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Señor Presidente, únicamente, una... una comunicación que antes no la he hecho, que hay una sustitución de don Félix Calvo Casasola por don Francisco Huerta, don Francisco Miguel Huerta.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Zamácola. Pasamos al segundo punto del Orden del Día, que dará lectura el Secretario de la Comisión.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MESÓN SALVADOR): Segundo punto del Orden del Día: "**Competencia del Excelentísimo señor Consejero de Fomento, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre el trazado en la provincia de Burgos de la autovía Burgos-León**".

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Nos reúne hoy la convocatoria de esta sesión de la Comisión de Transportes y Comunicaciones al objeto de informar a Sus Señorías, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, y a petición propia, en relación, respectivamente, al trazado en la provincia de Burgos de la autovía Burgos-León, así como respecto a los objetivos y contenidos del Plan de Actuaciones

Prioritarias en Infraestructuras del Transporte mil novecientos noventa y siete-dos mil.

En este sentido, e iniciando la exposición del primero de los puntos propuestos, cabe indicar que la Junta de Castilla y León, a iniciativa de esta Consejería de Fomento, sacó al trámite de información pública el estudio informativo elaborado por esta última en relación al trazado de la Autovía del Camino de Santiago en los distintos subtramos que integran el itinerario comprendido entre la localidad leonesa de Sahagún y la ciudad de Burgos. Estos subtramos son: el Sahagún-Carrión de los Condes, Carrión de los Condes-Osorno, Osorno-Villanueva de Argaño y Villanueva de Argaño-Burgos.

En este sentido, y antes de avanzar en la intervención, conviene recordar cómo la función propia del estudio informativo es la de definir -por decirlo en términos gráficos- los trazos gruesos de lo que puede o debe constituir el trazado o trazados posibles o, lo que es igual, el corredor que haya de seguir la construcción de la futura autovía, de modo que el trámite de información pública permite, con las alegaciones formuladas por los interesados, valorar la funcionalidad de la solución que se propone y los posibles perjuicios o inconvenientes que puede plantear.

Recibidas las alegaciones, éstas se ven sometidas al examen y valoración en su contenido, al objeto de incorporarlas, en tanto sea posible, al contenido final del estudio informativo que se aprueba definitivamente. Momento a partir del cual, una vez definido el trazado, se procede a la concreta redacción de los proyectos de construcción en los que se concreta y detalla la solución adoptada.

Dicho esto, y retomando la exposición, es preciso recordar que, como sucede, como conocen Sus Señorías, tras la información pública y con las alegaciones formuladas, se produjo la aprobación definitiva del estudio informativo en los subtramos Sahagún-Carrión de los Condes y Osorno-Villanueva de Argaño -este último ya en la provincia de Burgos-, produciéndose de modo paralelo la aprobación de la declaración de impacto ambiental de la obra, requisito exigido por la legislación vigente en esta materia, cuando se trate, como es el caso, de nuevas carreteras.

Con ello quedaría aprobado el trazado del primer subtramo existente en la provincia de Burgos, esto es el subtramo Osorno-Villanueva de Argaño.

No obstante, y como recordarán, los subtramos Carrión de los Condes-Osorno y Villanueva de Argaño-Burgos fueron sometidos de nuevo al trámite de información pública, como consecuencia de la decisión de la Junta de acometer la ejecución de una autovía de nueva ejecución en todo su trazado, es decir, sin aprovechar o utilizar en un 15%, aproximadamente, el actual

corredor de la carretera Nacional 120, como se preveía inicialmente; circunstancia esta que aconsejaba reiniciar el trámite de alegaciones en estos subtramos, por cuanto el cambio de trazado derivado de ello afectaba al paso de distintas localidades.

En este punto, y aun cuando ya fue puesto de manifiesto con ocasión de la adopción de esta decisión, la no utilización de la calzada de la actual Nacional 120 obedece no ya sólo al hecho de que en la actualidad la proyección de autovías se realiza de esta manera, sino, además, porque, en este caso concreto, una titularidad compartida de la infraestructura llevaría aparejada casi de modo necesario problemas de gestión conjunta, caso de que ésta pudiera producirse, e incluso podría dar lugar a su cesión completa a la Administración Estatal, posibilidad ésta no deseable desde el punto de vista de nuestra Comunidad Autónoma.

En todo caso, reabierto el trámite de información pública, se ha producido la fase de alegaciones y se encuentra pendiente, en estos momentos, la aprobación definitiva del estudio informativo de estos dos subtramos de la autovía. Interesándonos aquí el trazado en el subtramo Villanueva de Argaño-Burgos, cabe reseñar cómo este trazado propuesto discurre en paralelo y al sur de la actual carretera Nacional 120, desde Villanueva de Argaño hasta Las Quintanillas; en este punto se orienta hacia Tardajos, pasando al norte de esta localidad y de su castro, para después, y en dirección sureste, cruzar la carretera Nacional 620, entre las localidades de Villalbilla de Burgos y San Mamés de Burgos, punto en el que concluye la Autovía del Camino de Santiago, pero no así las obras.

En efecto, a partir de aquí y en la misma dirección sureste, el trazado continúa desde la Nacional 620 hasta la Autovía de Castillo... Autovía de Castilla, en Villagonzalo Pedernales.

En este sentido, y teniendo en cuenta que este último enlace realmente forma parte de lo que será en el futuro la red arterial de la ciudad de Burgos, es intención de la Junta de Castilla y León -y así lo ha puesto de manifiesto al Ministerio de Fomento- acordar con él que su coste de ejecución, estimado en 2.500 millones de pesetas, sea asumido por la Administración Estatal, por cuanto que si este enlace entre la carretera Nacional 120 y la Autovía de Castilla formará parte de la circunvalación sur de la ciudad, lo lógico es que la Administración Estatal asuma el coste, aun cuando su ejecución se integre -como vimos- en la construcción de la Autovía Camino de Santiago.

En suma, ésta esta es, básicamente, la situación del proceso de definición del trazado de la Autovía del Camino de Santiago en la provincia de Burgos, si bien no quisiera concluir esta intervención sin formular dos consideraciones finales.

En primer término, es preciso resaltar que la Junta ha mantenido y mantiene en estos momentos, en relación a los subtramos pendientes de aprobación definitiva del estudio informativo y, consiguientemente, del trazado, una actitud de intentar, en la medida de lo posible, asumir las propuestas que en el trámite de alegaciones se formulan, con la vista puesta en la mejor integración de cada una de las localidades por las que discurre esta obra; si bien debe tenerse en cuenta que el hecho de mantener el trazado actual de la Nacional 120 supone por sí mismo un importante paso adelante, puesto que su utilización servirá como medio para aliviar los tráficos de la autovía y contribuirá a la mejor comunicación de las localidades afectadas por su trazado.

En la misma línea, y en segundo lugar, cabe reseñar que ha sido intención de la Junta buscar la mejor solución al tramo final de entrada a la ciudad de Burgos, procurando un tratamiento adecuado de las localidades más cercanas a la capital y su más racional integración en la red arterial de la ciudad.

En suma, y a la espera de poder aclarar, con el debate posterior, cuantas cuestiones puedan plantear el tema examinado, sólo resta afirmar que si, globalmente, la ejecución de la Autovía Camino de Santiago constituye un proyecto de infraestructuras de enorme proyección para nuestra Comunidad Autónoma, su funcionalidad en la integración en la provincia de Burgos, y especialmente de su capital, con respecto al oeste de la Región, supondrá un decisivo salto adelante en su desarrollo futuro. Muchas gracias.

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ):** Muchas gracias, señor Consejero. Consultados los Portavoces de los distintos Grupos Parlamentarios, no vamos a suspender la sesión, así que vamos a continuar con la misma. Y en primer lugar tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, don Octavio Granado.

**EL SEÑOR GRANADO MARTÍNEZ:** Muchas gracias, señor Presidente. Gracias al señor Consejero por sus explicaciones. Señor Merino, siempre viene usted a petición propia, una vez que los socialistas le hemos pedido que comparezca ante estas Cortes. Únicamente tenemos que lamentar que esta petición propia se produzca siempre por detrás y no por delante. Y también tenemos que lamentar el tiempo que pasa desde que estas peticiones de comparecencia se producen y se produce la comparecencia final.

Este retraso hubiera sido justificable si hubiéramos podido conocer hoy ya, de primera mano, cuál es la decisión de la Consejería sobre las diferentes alegaciones presentadas, que lo fueron ya hace varios meses, y todavía siguen ustedes estudiándolas; lo cual, pues, evidentemente, no nos parece demasiado bien. Usted entenderá que le pidamos un mínimo de diligencia. Sobre todo,

si tenemos en cuenta que las explicaciones que ustedes han dado siempre sobre la constitución de la empresa pública Gicalsa han sido que, gracias a ella, la actuación de la Comunidad Autónoma iba a ganar en celeridad, en rapidez, en beneficios para los usuarios, etcétera, etcétera; vemos con preocupación cómo no tiene ese efecto, pretendidamente conseguido, sino que, al final, los plazos se siguen dilatando y siguen existiendo incertidumbres.

Y en cuanto al trazado de la autovía León-Burgos, hombre, tenemos que reconocer que, evidentemente, se han producido algunos progresos. De la intención inicial de la Consejería —que pretendía que la autovía León-Burgos no entrara casi en la provincia de Burgos, entrara pocos kilómetros en la provincia de Burgos y acabara en Pampliega—, hemos obtenido algo: ya entra en la provincia de Burgos; todavía nos falta por conseguir lo fundamental, y es que llegue a Burgos. Porque la Autovía se llama León-Burgos, pero, señor Merino, en el trazado que yo tengo delante de mis ojos —y que le agradezco sinceramente que nos haya facilitado—, el trazado de la autovía no pasa por el municipio de Burgos, queda a unos kilómetros del municipio de Burgos.

Y en ese sentido, señor Merino, déme usted alguna explicación de por qué esto es así, porque es perfectamente posible que la autovía llegue hasta el municipio de Burgos. Y no solamente es posible, sino que es muy conveniente y ha sido demandado por todas las instituciones burgalesas.

Y me voy a concentrar en algunos aspectos de este trazado que han sido alegados: han sido alegados por la Federación Autónoma de Empresarios de Burgos, han sido alegados por la Cámara de Comercio de Burgos —si mis noticias no son equivocadas— y ha sido alegado por el propio Ayuntamiento de Burgos, por el Ayuntamiento de Villalbilla y por el Ayuntamiento de Tardajos.

En primer lugar, en lo que es el tramo —digámoslo así— rural de la autovía, el tramo que pasa por los pequeños pueblos que están entre Burgos y Melgar de Fernamental, existe una preocupación muy notable, provocada por las propias declaraciones suyas y de otros responsables de la Consejería, en cuanto a los pasos a desnivel que van a comunicar los pueblos que quedan al lado de la... del nuevo trazado de la autovía con la misma. ¿Cuántos pasos a desnivel va a haber en la provincia de Burgos? ¿Es verdad que se pretende que solamente haya un paso a desnivel aproximadamente cada diez kilómetros de trazado? Porque eso obligaría a los vecinos de los pueblos burgaleses de Las Quintanillas, o de otros pueblos que usted ha mencionado aquí, a tener que dar notables vueltas para poder utilizar la autovía. Y ése es un problema que me gustaría que concretara.

Y luego, en segundo lugar, su enlace con la red arterial de la ciudad de Burgos y con los polígonos

industriales de la misma. Mire usted, señor Merino, la autovía León-Burgos es una autovía este-oeste... o oeste-este, como se diga, los tránsitos fundamentales que se van a producir en la Autovía van a ser en esa dirección. Esa autovía va a ser de indudable utilidad para todo el tránsito de vehículos pesados que comunican, pues, las grandes conurbaciones industriales de la Comunidad Autónoma de Galicia con las conurbaciones industriales de Zaragoza o de Barcelona. En ese sentido, es perfectamente posible predecir que la mayor parte de los tránsitos se van a producir en esa dirección, al lado de los tránsitos que se van a producir entre Burgos y los pueblos que le rodean.

¿Qué tiene que hacer un ciudadano de Burgos para conectar con la autovía? Salir por la Nacional I hasta Villagonzalo Pedernales... perdón, tomar la desviación hacia Valladolid y enlazar con la misma en Villagonzalo Pedernales; salir por la antigua carretera de Valladolid y enlazar en la misma en un punto intermedio entre Villalbilla y Tardajos. Y eso, si es un coche ¿plantea problemas? Pues bueno, plantea el problema de seis-siete kilómetros que van a estar ahí sin conexión. Pero, ¿qué sucede si estamos hablando de tránsitos industriales, es decir, de mercancías pesadas, transportadas por camiones, que lógicamente van a tener como punto de destino o como punto de origen los polígonos industriales?

Un camión que traiga productos industriales y que vaya al polígono de Villalonquéjar tiene que desplazarse, dejar la autovía dos kilómetros antes de Villalbilla, penetrar en el casco urbano de Burgos, pasar por delante de la Universidad de Burgos y dar la vuelta para coger el polígono de Villalonquéjar por la actual carretera que comunica el centro de Burgos, a través de la Fábrica de la Moneda y la barriada de Yagüe, con el polígono de Villalonquéjar.

¿Esto es razonable, teniendo en cuenta que el propio trazado que ustedes nos propone aquí pasa escasamente a dos kilómetros y medio del polígono de Villalonquéjar? ¿Esto es razonable, si tenemos en cuenta que en estos momentos, el Ministerio de Fomento -antes el Ministerio de Obras Públicas- ha sacado ya a redacción el proyecto de circunvalación norte de Burgos, que es la gran circunvalación que va a unir los dos polígonos industriales de Burgos -el de Villayuda, La Ventilla y el de Villalonquéjar- y que termina, precisamente, en Villalonquéjar? ¿Por qué, pese a que se lo han pedido el Ayuntamiento de Burgos, las asociaciones de empresarios, usted no prevé en este trazado algo tan elemental como es la conexión con Villalonquéjar? ¿Por qué no quiere usted acabar la autovía León-Burgos en el municipio de Burgos, en vez de acabar en el municipio de Tardajos? ¿Por qué no quiere usted hacer estos tres kilómetros? ¿Por qué se empecina usted en no hacer estos tres kilómetros? Si ya le hemos convencido que llegue de Pampliega a Tardajos, ¿por qué nos cuesta tanto convencerle que llegue usted

de Tardajos a Villalonquéjar? Porque esto permitiría a todo el tráfico de mercancías pesadas, que va desde La Coruña a Barcelona, o desde La Coruña a Zaragoza, o desde Barcelona a Zaragoza, pasar perfectamente, sin atravesar el casco urbano de Burgos, por los polígonos industriales. Y, de lo contrario, pues usted obliga, inevitablemente, a que parte de esos tránsitos pasen por el casco urbano de Burgos.

Porque incluso para la comunicación con el polígono industrial de Villayuda -el polígono industrial más antiguo de Burgos-, ustedes obligan a los vehículos que provengan por la autovía León-Burgos o Burgos-León, desde La Coruña, desde Oviedo o desde León, a llegar hasta Villagonzalo Pedernales, ahí enlazar con el Landa, dar la vuelta hasta Fuentes Blancas -es decir, dar una vuelta de aproximadamente quince kilómetros- y luego entrar en el polígono industrial de La Ventilla.

Si usted comunica el trazado de la autovía León-Burgos con la circunvalación norte, nada de eso será necesario, y se ahorrarán casi diez kilómetros todos los tránsitos de mercancías que tengan por origen o por destino los del polígono industrial de La Ventilla.

En este sentido, creemos que es absolutamente razonable que usted atienda a las alegaciones, las alegaciones presentadas por los empresarios, las presentadas por el Ayuntamiento de Burgos, y que la autovía León-Burgos llegue hasta Villalonquéjar.

¿Cuál es el problema? ¿Por qué usted, yo creo, intentando explicar -porque usted no lo ha explicado en su primera intervención-, cuál es el problema que usted ve a la conexión de Villalonquéjar con la autovía León-Burgos? Pues, evidentemente, que con la desviación del ferrocarril, ahora hay que prever el trazado ferroviario de Burgos, que esta autovía va dejando paralelamente al lado, y eso, probablemente, incremente algo los costes. Pero, en cualquier caso, yo creo que un incremento de los costes no va a ser muy alto, porque únicamente tendríamos que prever un cruce de líneas de la línea ferroviaria -o dos, como mucho- entre Villalonquéjar y su actual trazado.

En conclusión, señor Merino, nosotros creemos que la autovía León-Burgos tiene que entrar en el municipio de Burgos; nosotros creemos que existen intereses de lo que es el tránsito de mercancías de la Comunidad Autónoma y los que nacen... los polígonos industriales de Burgos, para que la Autovía enlace con la proyectada ya circunvalación norte de Burgos. Creemos que es fundamental que esto se haga así, para garantizar que no sea necesario que el tránsito de mercancías, algunas de ellas notablemente peligrosas... estamos hablando de un polígono industrial que tiene fábricas como la Sodeti, que son fábricas de una tecnología muy elaborada y con unas condiciones de seguridad muy alta, pero que utilizan materias que realmente son de un transporte complicado,



incluso algunas de ellas, necesariamente, se produce su transporte a través del ferrocarril, porque se considera que ni siquiera las carreteras son instrumentos adecuados.

Nosotros creemos que es bastante razonable que se prevea esa conexión con la circunvalación norte de Burgos. Nos imaginamos que, de la misma manera que ustedes ya han tenido relaciones con el Ministerio de Fomento para prever la conexión con la circunvalación sur de Burgos, deberían mantener esas mismas relaciones con la circunvalación norte. Y, desde luego, no somos capaces de entender cómo es posible que ustedes todavía tengan dudas sobre esta cuestión. Yo creo que usted debía en una primera intervención haber despejado esas dudas ya y haber dicho: "no se preocupe usted que va a haber un ramal que va a conectar la autovía con Villalonquéjar". Y con esto, a lo mejor esta intervención de este Procurador, pues en vez de ser una intervención de crítica o de censura, pues hubiera sido directamente una intervención de felicitación. Si ustedes no prevén esto o prevén que la conexión incluso no sea realizada por la Junta de Castilla y León, yo creo que ustedes se equivocan. Espero que usted no me conteste que ese ramal lo tiene que construir el Ministerio de Fomento o el Ayuntamiento de Burgos, sobre todo porque hay precedentes.

La Junta de Castilla y León con un notario..., con un notorio despilfarro de los recursos públicos, nos ha hecho en Burgos alguna penetración que... "la penetración de cortes para ser exactos", que además de costar el doble de lo que inicialmente estaba proyectado, pues yo creo que bate récords en cuanto a su nula utilización por parte de los usuarios, de Burgos y de todo el mundo. Es una penetración en la que se puede jugar perfectamente al tenis muchos días del año, porque, realmente, el paso de vehículos es absolutamente escaso. Teniendo en cuenta que ustedes se han gastado, pues aproximadamente 1.000 millones de pesetas en hacer una penetración que no sirve absolutamente para nada, no creo que sea demasiado perderle que haga usted un ramal desde el polígono industrial de Villalonquéjar a la autovía León-Burgos, que permita conectar la circunvalación norte de Burgos con esta autovía, y que permita, realmente, resolver algunos de los problemas de tráfico que tienen los polígonos industriales de Burgos en este momento.

Nos llama, además, la atención el hecho de que estos últimos días haya salido en los medios de comunicación un conjunto de noticias que hacen referencia a la escasa utilización de algunos de los tramos de esta autovía a su paso por otras provincias de la Comunidad Autónoma. Nosotros pensamos que hay que ser un poquito más previsores, y que es necesario precisamente garantizar que los trazados se hacen para comunicar las necesidades de tráfico reales que tienen las empresas y los ciudadanos.

Y esto, sin duda, redundará en una mayor eficiencia del uso de los recursos públicos.

Y yo me atrevería "para terminar", mencionándole sólo de pasada, para que no lo olvide en la contestación, el tema de las comunicaciones de los pueblos, que es una cuestión que nos preocupa y en la que hay cierta incertidumbre sobre... en algunos Ayuntamientos, para hacerle... terminaría con una sugerencia: yo creo que si usted acepta el principio de que la autovía León-Burgos debe estar comunicada con la proyectada circunvalación norte de Burgos y que, en este sentido, debe entrar en el municipio de Burgos y debe entrar en Villalonquéjar, incluso yo diría que probablemente este tramo "es decir, en la parte del trazado que comunicaría Villalonquéjar con Villagonzalo Pedernales" debía ser un tramo de ejecución prioritaria por parte de la Consejería; deberían adelantarse algunas anualidades, porque este tramo sí tendría un enorme uso y este tramo sí permitiría solventar un problema que en estos momentos no está resuelto, y, desde luego, tendría un uso mucho mayor a la luz de las informaciones proyectas que el que tienen algunos de los tramos que usted ha comenzado a realizar en otras provincias de la Comunidad Autónoma; lo cual, como ciudadano de Castilla y León, pues entiendo que es una decisión, pero, evidentemente, como burgalés, pues tampoco me satisface del todo. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Granado. Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor García Sanz.

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Muchas gracias, señor Presidente. Una vez más hablamos de la autovía León-Burgos, que, como luego veremos en el Plan Regional de Carreteras del año noventa y dos, ya estaba contemplado, inclusive con partidas presupuestarias concretas, y que, sin embargo, pues seis años después nos vemos con un incumplimiento manifiesto de los plazos de ejecución de esta autovía. Y eso yo creo que es lo que teníamos que plantear. Aunque la comparencia está solicitada para definir cuál es el acceso de esta autovía a Burgos, no cabe la menor duda que la mayor preocupación para nosotros es, realmente, cuándo se va a concluir esta autovía, y, lógicamente, no cabe la menor duda de que esta falta de definición de los trazados "hace poco tiempo se ha decidido por parte de la Junta de que ya no va a ser desdoblamiento, sino que va a ser nuevo trazado o nueva carretera", pues esa falta de definición en la propia ejecución de la carretera, como en los propios accesos a las ciudades, etcétera, desde nuestro punto de vista no es casual, sino de que va dentro de la filosofía, de esa apuesta de tener toda una serie de proyectos encima de la mesa y concluir muy pocos de ellos, pues en base

a esas prioridades, a esa filosofía presupuestaria de las restricciones que se están aplicando.

En ese sentido, desde Izquierda Unida consideramos un craso error el haber apostado la Junta de Castilla y León no por el desdoblamiento de la Nacional 120, sino por la realización de una nueva carretera.

Las justificaciones que se han... justificaciones o disculpas que se han puesto para no hacer desdoblamiento y sí nueva vía -que no cabe la menor duda que es contradictorio con los ajustes presupuestarios que se ponen como disculpa-, que son las grandes dificultades orográficas o de grandes curvas, que algunas se pueden eliminar -las circunvalaciones de las localidades, por supuesto-, pero que, en definitiva, pues la actual Nacional 120 no es de las peores carreteras actualmente que tiene esta Comunidad y, desde nuestro punto de vista, en su inmensa mayoría era perfectamente aprovechable para, en su actual recorrido, haberla aprovechado para su desdoblamiento con carácter general de la nueva autovía.

Así pues, creemos que, por un lado, es un despilfarro económico -ya digo, contradictorio con los ajustes presupuestarios que se plantean- y, por otro lado, no cabe la menor duda de que va a suponer -como de hecho ya está suponiendo en el trazado que está en marcha de la autovía desde Sahagún-, pues un limitado uso, pues por los propios ciudadanos que están alrededor o en las localidades que quedan, de alguna manera, pues al margen de la autovía. Se va a mantener la Nacional 120 -esperemos que en buen estado, aunque luego esto en la práctica ya vemos que no es así-, y en donde, pues bueno, pues en las dificultades desde el acceso directamente desde estas localidades a la autovía, pues, lógicamente, va a llevar a que muchos ciudadanos -por lo menos del tráfico local y comarcal- sigan utilizando la carretera de servicio, que se va a llamar de Nacional 120, y la autovía, pues, no tenga un uso que sería el adecuado.

En este sentido, no parece muy lógico esa decisión. Y luego, lógicamente, en base a los requisitos o a los criterios medioambientales -que defendemos también desde Izquierda Unida-, pues tampoco, en absoluto, nos parece de recibo que se tome una decisión poca explicada, poco justificada y nos parece que tomada muy a última hora y que, inclusive -como se ha explicado aquí-, pues ha tenido que retrasar una vez más o ha tenido que volverse a plantear los estudios informativos y una vez más, pues la demora en la culminación de los estudios para la realización de la autovía.

A nosotros sí que nos sería... sí que sería conveniente que el señor Consejero, aprovechando su comparecencia, pues se comprometiera en los plazos de ejecución definitiva -por lo menos sí parece ser de que al final la Junta va a decidir por esos trazados de nueva vía-, pues de ejecución definitiva de esta infraestructura. Y con plazos concretos, más allá de lo que el propio PAPIT, que luego

nos dirá, pues está contemplado, porque también el compromiso venía contemplado en el Plan Regional del año noventa y dos -como digo, hace seis años- y el incumplimiento, pues es manifiesto en este sentido.

Igualmente, nos parece que no se está explicando... y claro, esta falta de definición en lo concreto que es el objeto de la comparecencia del acceso a Burgos, pues me parece que hay una clara indefinición, al margen de lo que ha dicho, con lo "nuevo" -entre comillas- que se ha aceptado por parte del Ayuntamiento, y por parte de la Junta también, del nuevo... del trazado del ferrocarril a su paso por Burgos, del desvío, que si se mantiene... o ya veremos al final con qué trazado de desvío se opta, pero en función del trazado del desvío que se opta, no cabe la menor duda de que en el actual trazado de acceso de la Nacional... de la Autovía 120 a Burgos, pues no cabe la menor duda de que el uno y el otro van a concurrir y habrá que definir muy claramente cuál es el trazado de la autovía y cuál es el trazado del desvío para que tengan un encaje perfecto y no haya contradicciones entre lo uno y lo otro. Me parece de que ahí no hay una definición ni tan siquiera ni de lo uno ni de lo otro en esa compaginación que tiene que haber de las definiciones, porque lo uno se dice que es competencia -y lo será, y lo es- del Ayuntamiento, lo otro es de la Junta; pero lo lógico sería de que hubiera, pues, una coordinación a la hora de definir esos trazados, que no supongan luego contradicciones flagrantes de que no estén contemplados determinados pasos a distinto nivel de una infraestructura con la otra, que, desde nuestro punto de vista, hoy por hoy no están contemplados.

E igualmente, nos resulta preocupante, pues ese aislamiento que supone de los polígonos industriales con esta autovía. Nos resulta chocante que ahora mismo se esté planteando en Burgos, inclusive creo que se está en el proceso de estudio, el desdoblamiento del acceso desde Burgos al polígono de Villalonquén, pero luego a la salida del polígono de Villalonquén hacia otras... hacia la Nacional 120, pues hay un estrangulamiento total. Y, bueno, pues ya se ha manifestado aquí cuál serían los grandes rodeos que habría que dar manteniéndose el actual trazado de la... de esta autovía para poder salir el transporte de mercancías desde los polígonos industriales y de la propia relación entre los polígonos industriales... de los polígonos industriales entre sí, que creemos que desde la Consejería de Fomento algún tipo de aportación se tendría que realizar.

En lo concreto, nos parece de que toda esta falta de definiciones a estas alturas, después de más de seis años de que se toma la decisión política que hay que hacerlo, después de todo este tiempo que ha pasado, en donde ni tan siquiera se tienen definidos claramente los trazados; y aquí se viene con trazados gruesos, que parece que están hechos a última hora, de este tipo de definiciones; y no teniendo resuelta ni tan siquiera todavía alegaciones presentadas, etcétera, etcétera, nos parece que ya es el momento de que por parte de la Consejería se adopte una

definición clara, que se tengan en cuenta todo este tipo de inconcreciones que hay en este momento, y que de mantenerse la actual apuesta, pues cogida un poco con papel de fumar a esta última hora, nos parece que por parte de la Consejería se tendría que tener en cuenta esas alegaciones no definidas todavía, para tenerlas en cuenta y hacer, al fin y al cabo... pues puede ser de que el retraso de la ejecución, pues permita al fin y al cabo el que todas estas alegaciones se puedan recoger y, al fin, pues hacer una autovía que realmente tenga en cuenta todos estos intereses.

Y, por último, simplemente, pues manifestar eso que he dicho al principio de que, desde nuestro punto de vista, si estamos al tiempo, que se tenga en cuenta que ya hemos manifestado en otras ocasiones desde Izquierda Unida que nos parece ese despilfarro de que la actual Nacional 120 no se utilice en su desdoblamiento y sí con una nueva carretera, que no nos parece en absoluto de que estemos hablando de una carretera que no sea... que no tenga una perfecta utilización o posible utilización en su desdoblamiento para convertirla en autovía y que, sin embargo, se vaya, pues, desde ese despilfarro, pues a no utilizarla convenientemente y, por lo tanto, inclusive, también lógicamente, dentro de ese despilfarro, pues a no terminar esta infraestructura dentro de los plazos que estaban previstos y que ya de las diferentes comparecencias -la última del Gerente de Gicalsa-, pues nos situó el compromiso de la Consejería bastante más allá de los compromisos que en un principio estaban asumidos.

Esperemos que hoy aquí el Consejero nos ratifique esos compromisos asumidos por el Gerente de Gicalsa en la culminación de esta infraestructura y no nos dé plazos todavía más lejanos para su culminación. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor García Sanz. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra José Luis Santamaría.

EL SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA: Gracias, señor Presidente. Señorías. Quiero que mis primeras palabras sean de felicitación hacia la exposición que nos ha hecho el Consejero, y por la cantidad de datos que nos ha proporcionado de mapas, por la pormenorizada y sobre todo clarificadora exposición -insisto- que ha hecho del trayecto definitivo de la autovía León-Burgos.

Aunque para este Procurador ya estaba claro un poco el diseño, este final, sin embargo tenemos que decir que hasta ahora el trazado definitivo de la autovía León-Burgos, sobre todo en sus tramos finales -los tramos que hoy nos ocupan, los tramos que han solicitado esta comparecencia-, no estaban nada claros. Daba la impresión de que todo estaba hecho, y no es así. Ustedes saben que a lo largo de estos últimos años hemos tenido multitud de problemas. Es decir, aquí se han presentado un montón

de PNL, un montón de Preguntas, intentando por todos los medios que esa autovía no llegase a Burgos. Y es una reivindicación clara en todo momento a lo largo de esas intervenciones -repito- de estos años, ha sido una intervención clarificadora la de los Procuradores burgaleses de que era un derecho irrenunciable de que esa autovía terminase en Burgos. Y esto lo tenemos que dejar clarísimamente, porque ahora da la impresión de que está todo hecho y de que esto es una cosa que todos estábamos de acuerdo; y es falso.

Desde aquel año noventa y dos, donde se firma aquel Convenio con el Ministerio, surgieron numerosos, tensos -diría yo- nubarrones sobre la viabilidad de este proyecto. Hubo dudas, hubo intrigas, hubo rumores. Parecía que la autovía nunca se iba a terminar. Y es cierto: ha habido que ir cambiando sobre la marcha -diríamos- un poco aquel primer proyecto, o esbozo de proyecto, porque se consideró que era mucho más viable el hacer el desdoblamiento... no hacer el desdoblamiento, sino hacer un trazado paralelo, porque el ahorro que suponía aprovechar el trazado actual era tan pequeño... aproximadamente había un ahorro del 15%, pero ello llevaba consigo una serie de problemas importantes.

Por tanto, que quede, en primer lugar, nuestro agradecimiento en nombre de los Procuradores burgaleses, sobre todo, en nombre de los Procuradores del Grupo Popular; porque aquella palabra que nuestro Presidente regional, y que usted, señor Consejero, dio en su momento, se haya podido hoy ver reflejado ya en una... en un proyecto concreto, pendiente, como es lógico, todavía, de resolver algunas alegaciones. Porque es que pensemos que aquellas alegaciones que en su día hicieron los municipios por el proyecto del desdoblamiento, hoy, ya no se pueden admitir porque se trata de un trazado nuevo.

Y, sobre todo, felicitación por el... diríamos, el tratamiento que ha dado -diríamos- a la parte final de ese trazado. Si ustedes recuerdan -y aquí también hemos tenido ocasión de discutir el tema-, el gran problema que teníamos pendiente en ese trazado final era el término municipal de Tardajos. Tardajos, un pueblo que casi es un pueblo dormitorio, que está aproximadamente a unos seis kilómetros -calculo- de la ciudad, tenía un enorme... una enorme papeleta, porque daba la impresión de que esa autovía tenía que atravesar -diríamos- la vega -era el primer proyecto-, y unas alegaciones del Ayuntamiento y del propio Ayuntamiento de Burgos consiguieron que este trayecto se haya cambiado. Que en lugar de dividir esa fértil vega por una autovía, que además originaba un impacto ambiental importante, con unos taludes de más de seis metros de altura, se ha conseguido que, al final, ese trazado vaya por el norte del castro de la antigua ciudad romana de Deobrigula, que no crea ningún problema.

Por tanto, nosotros creemos que es la mejor solución; una solución que va a ahorrar dinero, porque "como muy bien ha expresado el Consejero en su exposición" va a empalmar con una red arterial de circunvalación que está ya proyectada por el Ministerio de Fomento. Y sepan Sus Señorías que esa red de circunvalación que prácticamente ya, desde esta Nacional 620 hasta el polígono... hasta Villagonzalo Pedernales para empalmar con la Nacional I, eso está ya proyectado. Y hay otro proyecto que termina de cerrar toda la circunvalación de la ciudad, entre el eje norte de la carretera de Santander y ese polígono Villalonquéjar.

Por tanto, a nosotros nos parece que la terminación es la idónea; que esos 2.500 millones de ahorro que supone el empalmar con esa carretera de circunvalación nos parece que es lo correcto.

Pero voy más lejos. A mí me da la impresión, me da la impresión de que, en fin, se han... por parte de algunos Portavoces, pues, quizá, se han marcado excesivamente las tintas. Es cierto que el término municipal de Burgos, en esa zona, no tiene ni dos... dos o tres kilómetros tendrá, pero a nadie se le oculta que al pasar junto al polígono de Villalonquéjar es lógico, es lógico que tenga un acceso; un acceso a ese polígono desde la autovía, porque, prácticamente, una salida tiene que haber a ese nivel. Y, es más, estamos pendientes exclusivamente de trazar si tiene que estar a quinientos metros del polígono o a cien metros. Pero lo que no se puede... no se puede permitir en una autovía, en una autovía nacional lo que no se puede permitir es pretenderla "perdón" meterla dentro del polígono Villalonquéjar, como aquí se ha insinuado, como ha habido proyectos de empalmarla con la vía arterial que recorre todo el polígono. Esto es absurdo. Es decir, no tiene por qué la gente que venga y que no tenga que entrar allí, tiene que entrar en el polígono.

Por tanto, yo estoy seguro, porque así lo ha pedido las alegaciones del Ayuntamiento de Burgos, que un acceso a ese polígono lo va a tener. Porque tampoco podemos ahora plantearlo sin saber por dónde va a unirse la carretera de circunvalación que viene desde el eje norte de la carretera de Santander, precisamente, a empalmar con ese polígono. Como todo eso está también en proyecto, pues no hay ninguna duda que esta autovía lo que hace es empalmar con una carretera de circunvalación que recorre toda la ciudad, tanto por el norte como por el sur.

Por tanto, en principio, señor Consejero, nosotros "insisto" no podemos más que darle las gracias. Porque creo que, en este momento, sí sabemos ya por dónde va a ser el trazado; que hemos conseguido que ese pueblo, ese municipio de Tardajos, que tenía graves problemas por... no solamente por el problema de la autovía, sino por... al existir allí unos restos románicos de la antigua ciudad de Deobrigula "también tenía una serie de proble-

mas que habían paralizado todo el tema de los regadíos y de la concentración parcelaria", en este momento, ya, la Consejería de Agricultura podrá poner en marcha perfectamente toda esa serie de proyectos que están parados porque el trazado no le conocíamos. En este momento, creo que ese tema se ha resuelto. Hacemos votos porque las obras se agilicen con la mayor rapidez posible. Y sí estar de acuerdo con el Portavoz del Grupo Socialista en el sentido de que, si hay posibilidad de que alguno de esos trazados se empiece por la zona próxima a Burgos, creemos que eso beneficiaría enormemente el denso tráfico que hay alrededor de la ciudad. Por tanto, en esta primera intervención, pues nada más.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. En primer lugar, decirle al Portavoz Socialista que no ha sido esta petición de comparecencia a petición propia, sino la siguiente. Ésta ha sido a petición del Grupo Socialista.

Las instituciones burgalesas, contra lo que usted ha manifestado, están de acuerdo en el trazado. Porque, además, hemos mantenido bastante reuniones con ellos y, hasta ahora, u otra es la contestación o, desde luego, a nosotros, lo que nos han dicho, tanto el Ayuntamiento de Burgos, como el Ayuntamiento de Tardajos, como la propia Demarcación de Carreteras, e incluso lo que hemos hablado con los empresarios, aparecen, o han opinado favorablemente a lo que es la idea de conformar el final de la autovía con la red arterial que está diseñando el Ministerio y que englobe esos accesos al polígono "que a mí me parece absolutamente lógico y en lo cual estamos todos de acuerdo que tiene que haber un acceso al polígono". Eso es una cosa absolutamente evidente, sea desde la red arterial o sea desde la propia autovía; eso es una cuestión en la que el Ministerio, y la Demarcación de Carreteras, y el propio... y la propia Consejería han estado y están trabajando para que se concrete finalmente en el proyecto.

Como puede usted pretender... Yo creo que "como puede usted pensar" la autovía no debe entrar en Burgos. Puede estar cerca del término municipal, pero no tiene por qué entrar en la ciudad. Es decir, el pretender que entre en un polígono industrial o que entre en la propia ciudad yo creo que, en este momento, ya, cuando se está hablando de circunvalaciones, pues lo lógico es que se tiendan a sacar los tráficos pesados, sobre todo, de las ciudades, y que cuanto más lejos esté de la ciudad "y cuando hablo de lejos hablo de unos kilómetros", pues mucho mejor. Y eso es lo que nosotros creemos, y así lo hemos hablado y coordinado con el Ministerio. Yo creo que en este momento es suficiente la cercanía que se

pretende con la ciudad de Burgos y, desde luego, lo que sí le puedo decir es que no tenemos ninguna duda sobre el proyecto.

También los plazos de ejecución se están cumpliendo. Y, desde luego, las previsiones es que se sigan cumpliendo y que se sigan ejecutando de acuerdo con lo que hemos dicho.

Si se puede o no iniciar algún tramo en la... el tramo, concretamente, más cercano a Burgos, eso dependería, yo creo, más de la cuestión de la circunvalación, del trazado, incluso "como usted ha dicho", del Tren de Alta Velocidad. Y todo esto debe conformarse en lo que es complicado a la hora de diseñar en una ciudad. Pero, bueno, yo creo que en ese momento el Ministerio está trabajando sobre eso; ya lleva tiempo trabajando sobre ese tema, porque creo que este tema de la Variante Norte y de la red arterial, pues lleva ya incluso años trabajando sobre el asunto, y nosotros estamos en disposición de trabajar con ellos, como lo hemos venido haciendo, para diseñar lo que debe ser unos nudos de comunicaciones y unas redes de comunicaciones modernas, pero, sobre todo, coordinadas en lo que es ferrocarril, lo que es circunvalaciones y lo que es acceso a autovías, ya sea la 620, o a la 120.

Pero lo que está claro es que nosotros, en lo que respecta a nosotros, vamos a seguir avanzando en la ejecución de los plazos. Se van a cumplir los plazos de ejecución, se van a cumplir las obras tal y como está previsto, y los tráfico pues irán aumentando; si bien es cierto que en estos tipos de autovías los tráfico pueden ser, pues menores de lo que habitualmente puede haber en una autovía en los primeros tiempos, no es menos cierto que al tratarse de una autovía nueva, al tratarse de tramos concretos, pues, obviamente, no pueden tener unos tráfico como puedan tener las carreteras radiales cuando se convierten en autopistas o autovías. Pero lo que está claro es que, concretamente, en los tramos que están en funcionamiento, el tráfico ha ido aumentando paulatinamente, y que, cuando se inauguren los nuevos tramos "concretamente, el próximo tramo entre Santas Martas y Onzonilla", yo estoy seguro de que el tráfico aumentará muy notablemente, porque recogerá todo el tráfico cercano a León. De la misma manera, yo estoy seguro que no tendrá el mismo tráfico, obviamente, un tramo entre Carrión y Osorno como el que pueda tener el de acceso a Burgos, porque es lógico que los tráfico más cercanos a las ciudades son mucho más fuertes. Por eso, estos tramos que están en funcionamiento ahora son menores que el que va a tener el Onzonilla a Santas Martas, por ejemplo.

Y, como usted dice, "el concepto". La autovía León-Burgos se llama León y Burgos, efectivamente; pero ni es... ni entra en Burgos ni entra en León. Yo creo que

es lógico que conecte con redes arteriales que estén próximas a esas ciudades, y así es lo que se pretende en este caso, ¿no?

Por tanto, yo creo que lo que estamos haciendo es correcto; que lo que... las obras realizadas hasta ahora, las previsiones de trazado, las previsiones en proyectos y en estudios informativos, los plazos de alegaciones, los estudios de impacto ambiental, todo se está cumpliendo dentro de los plazos; se está cumpliendo la legalidad en cuanto a toda esa documentación necesaria y obligada. Y yo estoy seguro que cuando llegue el momento de resolver este problema "que es importante, porque yo creo que Burgos en ese sentido tiene una necesidad de futuro muy importante, como lo tienen otras ciudades pero, concretamente, en ese caso", todos los accesos a Burgos deben recogerse en una red arterial adecuada y en unas circunvalaciones adecuadas; y eso es lo que estamos haciendo.

Y yo comparto con usted esa preocupación, porque no puede ser de otra manera; porque a nosotros, además, nos interesa que todos esos temas tan trascendentales para una ciudad sean consensuados con las distintas instituciones. Yo he hablado en varias ocasiones con los empresarios, hemos hablado en muchas ocasiones con los Ayuntamientos afectados más próximos, con la Demarcación de Carreteras... con todos ellos estamos trabajando conjuntamente para dar la solución que ellos desean, más que la que deseamos nosotros, porque a nosotros lo que nos interesa es resolver los problemas que tenga de tráfico, ya sea pesado, ya sea ligero, no sólo en la ciudad de Burgos, porque ésta no es una autovía para Burgos, sino una autovía, o una circunvalación, o una red arterial que beneficie al conjunto de la ciudad, al conjunto del sistema económico que la rodea, y al conjunto de la Región, finalmente, recogiendo todos los tráfico que vienen, ya sea por la 120 o ya sea por la 620. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Entramos en un turno de réplica. En primer lugar, tiene la palabra don Octavio Granada.

EL SEÑOR GRANADO MARTÍNEZ: Sí. Bueno, muchas gracias al señor Consejero por sus explicaciones. Bueno, me tranquilizan en parte; no me niega usted la mayor (o sea, va a haber un acceso a Villalonquéjar). Píntelo usted. De momento, es barato; con dos céntimos de rotulador, lo pintamos y ya está. Quiero decir que de la misma manera que usted nos ha traído aquí un proyecto todavía no resuelto a las alegaciones, y todavía no diseñado del todo, no aprobado definitivamente, porque no hay proyecto todavía definitivo, que deja a dos kilómetros y medio la autovía, bordeando Villalonquéjar y bordeando el término municipal de Burgos sin que eso esté previsto, prevéalo usted.

Hombre, hay alguna serie de actuaciones en las que me hubiera gustado algún nivel de concreción que me permitiera, por lo menos, salir más satisfecho. ¿Van ustedes a presentar alegaciones al proyecto de desvío de Burgos para prever este ramal de comunicación, al proyecto de desvío ferroviario de la ciudad de Burgos?, porque esto hay que preverlo. Y, además, en estos momentos se está redactando el proyecto; éste es el momento en el que debe quedar eso contemplado. A ver si vamos a hacer un proyecto para el ferrocarril y, después de hecho el proyecto del ferrocarril, tendremos que encargar un nuevo estudio para ver dónde va a cruzarse el acceso a Villalonquéjar y a la circunvalación norte con el ferrocarril. Porque, a lo mejor, hay que hacer, en vez de un cruce, dos, o hasta tres. Todo esto habrá que aclararlo. Yo espero que usted me diga en una segunda contestación: "no se preocupe usted, que, cuando se discuta con el Ministerio de Fomento y Renfe el trazado de desvío ferroviario de Burgos, ya vamos a contemplar en qué momento y en qué lugar va a acometerse el cruce de este desvío con el acceso".

¿Va a presentar usted alegaciones al proyecto de circunvalación norte que en estos momentos está redactando el Ministerio de Fomento, para intentar que la Junta de Castilla y León y el Ministerio se ponen de acuerdo en cómo se conecta la circunvalación norte con la autovía Burgos-León? Porque éste es el momento en el que hay que hacerlo. O sea, yo me imagino que usted tendrá hecho ya algo. O sea, en cuanto a declaración de intenciones, le acepto su buena voluntad; es casi de sentido común, de cajón -por decirlo en lenguaje coloquial- que va a haber una conexión con Villalonquéjar y con la circunvalación norte, no sólo con la sur -que es mucho más prolijo, y que es necesario-. Pero el tráfico de mercancías pesadas donde va a estar mejor resuelto va a ser a través de la circunvalación norte; para eso se hace, casi, "para evitar que". La circunvalación sur se colapsa por el tráfico de mercancías.

Bueno, pues tendremos que ponernos de acuerdo en esta cuestión. Sobre todo porque, además, si vamos a tener a dos Administraciones actuando, pues sería razonable que las dos coordinaran sus tipos de actuación. O sea, lo que sería un absurdo es que la circunvalación norte llegara a dos kilómetros de la autovía Burgos-León, que la autovía Burgos-León llega a dos kilómetros de la circunvalación norte, y que se dilata hasta el final de los tiempos esa vía de conexión. Sería razonable hacerlo todo a la vez. Y, en ese sentido, me imagino que usted puede darme alguna indicación de que eso va a ser así.

Y luego hay una cuestión... bueno, yo no pretendo que la autovía Burgos-León acabe en la Catedral, ¿eh?; o sea, se lo digo también en un tono coloquial. Cuando yo me refiero a que entre en la ciudad de Burgos, lo que quiere decir es que esté conectada con las vías de circunvalación de Burgos. En ese sentido, no hay ninguna discrepancia. Pero es que en estos momentos no hay conexión con la circunvalación norte y no hay conexión con un polígono industrial, y todos los vecinos de Burgos

que vivimos en la zona oeste de Burgos estamos viendo cómo delante de nuestra casa -delante de mi casa, señor Consejero- están pasando constantemente camiones que transportan mercancías, y en algún caso mercancías... pues no vamos a alarmar a la población, no vamos a decir mercancías peligrosas, pero -vamos a decirlo en términos que todos estemos de acuerdo- mercancías que no deben pasar por el casco urbano de las ciudades. Y, en este sentido, es razonable que estas obras tengan alguna prioridad, tengan alguna prioridad.

Mire usted, con toda sinceridad -y se lo digo para que usted lo utilice, porque usted, además, estas cosas las utiliza, y hace bien-, a mí el tramo de Tardajos a Villanueva de Argaño o el tramo de Villanueva de Argaño a Osorno me preocupa menos, me preocupa menos. Pero a mí ese ramal concreto de Villalonquéjar a la autovía me preocupa mucho. Y si se pudiera hacer sólo ese ramal, merecería la pena, porque tendría un tráfico muy importante; y, además, es un ramal de un coste muy reducido, porque es escaso en trazado, escaso en trayecto y, sin embargo, va a solucionar un problema que en estos momentos existe en la ciudad, mientras que cualquier vecino de Burgos sabe perfectamente que llegar a Osorno por autovía o llegar a Osorno por carretera le va a suponer cinco minutos menos, porque en estos momentos es una carretera que no tiene altos tráfico y cuyo trazado actual, pues pasa... solucionado el problema de que pasa por el centro de algunas localidades, es una carretera que no plantea demasiados problemas.

Y sí hay una cuestión para la que le quiero pedir, pues alguna declaración -yo no sé si en este momento o en el futuro-: ¿cuántos accesos va a haber a pueblos? ¿Cuántos pasos a desnivel se van a construir en la provincia de Burgos? La gente de los pueblos, los Alcaldes del Partido Popular -que son casi todos del trazado- están muy preocupados porque se ha hablado de que únicamente va a haber un acceso cada siete kilómetros y medio o cada diez kilómetros. Y esto le puede obligar a alguien, si quiere utilizar la autovía, a dar vueltas de diez o veinte kilómetros para ir a una localidad que esté a cuarenta o a cincuenta kilómetros; y no es razonable. ¿Cuántos accesos va a haber? No sé si... no le pido que me los pinte en el mapa, pero dígame usted cuál es el criterio que van a seguir. ¿Van a comunicar las localidades con la autovía -como se ha hecho en el caso Nacional I- con ese mismo criterio de aceptar incluso pasos a desnivel separados dos kilómetros y medio o van a seguir su criterio de los siete kilómetros y medio o los diez kilómetros?

Y, por último, señalarle que me parece muy bien que esté usted de acuerdo con las alegaciones del Ayuntamiento de Burgos y con las alegaciones de los empresarios; pero que querríamos verlo, además de en sus palabras, en el papel. Casi me da un poco de vergüenza decirlo, pero en la última reunión que hemos tenido representantes de partidos políticos con la Federación de Empresarios de Burgos y con la Cámara de Comercio -en la que estaban presentes, creo recordar, el señor

Santamaría y el señor Huidobro conmigo- el primer punto que nos expusieron en materia de comunicaciones era el acceso de los polígonos industriales a la autovía; era el primero, el que más les preocupaba. Y, desde luego, su preocupación es la misma que la nuestra: están, igualmente, preocupados por los problemas de seguridad, por el tránsito por el casco urbano, por los problemas de comunicación, porque entienden que eso les genera inconvenientes, porque incluso limita la expansión de algunas empresas, que creen que pueden tener problemas de tránsito de sus mercancías. Y todos allí estuvimos de acuerdo -en eso sí estábamos de acuerdo todos los que estábamos allí presentes- en que era un tema prioritario. O sea que me parece muy bien que usted esté de acuerdo con ellos; pero nos gustaría ver algún nivel de concreción mayor y que se resolvieran todas estas cuestiones, no evidentemente en la Comisión de hoy, pero sí que nos pudiéramos... o pudiéramos salir de la Comisión con la garantía de que se va a contemplar este acceso en el desvío del ferrocarril de Burgos, de que se va a contemplar la comunicación de la circunvalación norte de Burgos con la autovía Burgos-León y de que ese tramo va a tener alguna prioridad por parte de la Junta de Castilla y León.

Porque, señor Consejero, "obras son amores y no buenas razones", y todavía hoy es el día -y estamos en mil novecientos noventa y ocho- que los únicos kilómetros de autovía que hay en la provincia de Burgos son los construidos por el Gobierno Socialista. En la provincia de Burgos no hizo autovías ni Franco, ni Suárez, ni Calvo Sotelo, ni el señor Aznar cuando era Presidente de la Junta, ni ahora cuando es Presidente del Gobierno, ni el señor Lucas, ni el señor Posada. Los únicos kilómetros de autovía están hechos por los Gobiernos del señor González.

Nos gustaría que ustedes tomaran eso como un acicate, como un incentivo para encomendarse con un poquito más de diligencia y realizar algún tramo de autovía en nuestra provincia. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Granado. Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor García Sanz.

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Muchas gracias, señor Presidente. Nos hubiera gustado que el señor Consejero, pues, con todas las explicaciones que da en los medios de comunicación sobre estas cosas y otras demás, pues tuviera la misma deferencia con estas Cortes a la hora de explicar las cosas, ¿no? Nos gustaría cuáles hubieran sido -más allá de lo que ha dicho el Portavoz del Grupo Popular- las razones por las cuales se ha optado por hacer nuevo trazado de autovía y no el desdoblamiento; es decir, el que comparece es el señor Consejero y no comparece el Portavoz del Grupo Popular (al cual le agradezco sus explicaciones, que no comparto en absoluto; y supongo que tampoco compartirá el señor Consejero). Porque, claro, decir que se opta por una nueva vía

porque apenas sí supone un 20% de ahorro. Pues, fíjese, aunque solamente sea un 20%, estamos hablando de 10.000 millones de pesetas. Diez mil millones de pesetas, un 20% -creyéndome sus números, creyéndome sus números-, 10.000 millones de pesetas. Podemos hablar de cualquiera de las políticas de Junta de Castilla y León en donde siempre se pone la disculpa de escasez presupuestaria para hacer no sé cuántas cosas. Ayer mismo sobre la vivienda. ¡Fíjese qué problema social que tenemos!, en Burgos, además, donde se dice de que no se pueden hacer viviendas porque no hay partida presupuestaria. Pues fíjese, 10.000 millones de pesetas nos podíamos ahorrar: todas las viviendas que ha promovido la Junta de Castilla y León y que promoverá en muchos años. Además de otros elementos que me parece que posiblemente sea más la cantidad que nos podíamos ahorrar, además de otros elementos medioambientales -que también se han mencionado aquí, que parece ser que la Junta de Castilla y León interesa única y exclusivamente en periodo electoral- y de comunicación de los ciudadanos, que, cuando las localidades van a quedar al margen de la autovía, pues difícilmente al final la autovía va a ser un nexo de comunicación de los ciudadanos y de las localidades, sino para atravesar la Comunidad. Cosa de que contradice lo que muchas veces se dice: las infraestructuras no tienen que servir solamente para atravesar, sino para comunicar interiormente también una Comunidad, y para que, en definitiva, tengan, pues un... una repercusión positiva en el propio desarrollo comarcal. No estamos hablando exclusivamente para que las autovías, pues, sirvan para el trasvase de las mercancías de una Comunidad a otra pasando por Castilla y León, sino para también contribuir al propio desarrollo comarcal. Pero si dificultamos el acceso a la misma de las localidades, pues difícilmente se va a poder utilizar.

Y, claro, que se reconozca que los últimos datos de acceso de la autovía a Burgos no están claros... vamos, es de perogrullo, ¿no? Pero, claro, es que estamos hablando después de seis años de que se decidió hacer autovía; estamos hablando de una previsión de que la autovía se tenía que haber terminado -ése era el compromiso- en el año noventa y siete. El señor Consejero tampoco ha querido entrar, por lo menos en la primera intervención... -suele ser su estilo, ¿no?, no contestar en las primeras intervenciones y luego, pues contestar en la última si viene a bien-, pero bueno, los compromisos de esta autovía eran haberla culminado en el año noventa y siete. Los últimos compromisos aquí eran que se intentará culminar en el año dos mil dos. Lo último que ha dicho el señor Gerente de Gicalsa -que parece ser que es el responsable directo, aunque el responsable político supongo que es el señor Consejero; no lo sabemos muy bien, porque, como está tan ocupado en otras cosas, igual tampoco lo es de esta cuestión-, lo último que ha dicho es que será en el dos mil tres. Ya veremos al final, realmente, cuál es el compromiso. Yo no sé si el señor Consejero tiene cosas atadas en ese sentido, pero, al hilo de lo que se demuestra aquí de la escasez de cosas atadas que se tienen, me parece que nos vamos a ir más del dos

mil tres para culminar esta autovía, que hace ya un año que tenía que estar terminada.

Sobre que las instituciones de Burgos están de acuerdo, pues yo recuerdo una reunión que hubo de la Cámara de Comercio, también para hablar del desvío y demás de estas cosas -que, por cierto, no estaban de acuerdo con el desvío. Ahí no les han hecho mucho caso, lo cual les felicito en ese sentido, porque ellos estaban totalmente de acuerdo con el soterramiento-, y en el caso este concreto del acceso de la autovía, pues planteaban una necesidad imperiosa del tema de la comunicación y del acceso directo... o por lo menos facilitar el acceso a los polígonos industriales. Que se nos diga ahora de que eso está previsto, nos parece ideal. Pero, hombre, dado que la falta de concreción que se plantea y de elaboración de proyectos y de definición de trazados, pues aquí puede suceder de que mañana salga cualquier otra cuestión y también... "no, lo recogeremos también". De lo que se trata es de que haya una definición clara de cuál es el trazado en el caso concreto de las cercanías de Burgos y, a partir de ahí, podremos discutir ya sobre concreciones, sobre definiciones claras de la Consejería de Fomento y no estaremos con estas constantes, pues definiciones, indefiniciones por todos los lados.

Es evidente que no se cumplen los plazos, por mucho que lo afirme el señor Consejero. Los plazos estaban previstos de culminación de esta autovía para el año noventa y siete, ha pasado ya un año; después se dijo que para el año dos mil dos; ya se ha dicho que para el dos mil tres; y, por lo tanto, el cumplimiento de plazos, pues no sé cuál es el plazo que nos va a dar el señor Consejero ahora que tenga en la cartera... Pero, en absoluto, vamos, no se están cumpliendo los plazos, y las imprevisiones, en ese sentido, por supuesto que lo van a demorar -por desgracia- y supongo que no por casualidad, sino por esas... por esas políticas presupuestarias que se vienen aplicando.

Y, desde nuestro punto de vista, posibilidades ante esta definición por lo menos hay de intentar rectificar. Si se ha rectificado para mal en el sentido de tomar la decisión de hacer nueva vía en el conjunto de la Nacional... de la nueva autovía, aunque supusiera una demora pequeña, nosotros creemos que estamos a tiempo de rectificar para no hacer ese despilfarro de los 20.000 millones de pesetas, para no hacer ese mayor impacto ambiental de la nueva autovía, etcétera, que es un nuevo trazado. Y, en ese sentido, nosotros insistimos en la necesidad de que sea un desdoblamiento de la Nacional 120 y no un nuevo trazado.

Y nos parece que lo aportan los datos, porque el que se venga argumentado en decir: "es que el trazado que se ha abierto de autovía no tiene mucha utilización porque falta, por ejemplo, la conexión con León, la capital, y a partir de ahí habrá una mayor densidad de circulación". Pero es que se supone que uno de los objetivos funda-

mentales no es solamente que sirva de circunvalación a León, porque, en definitiva, el tráfico que va a recoger, cuando se termine el plazo de acceso a León, será del tráfico que está, pues, en la arteria de León. Pero eso no es la razón de la realización de la autovía, sino otra de comunicación por lo menos de esta parte norte de la Región.

Y, por lo tanto, habrá que ver si en su momento, realmente, eran, pues bueno, necesidades imperiosas de densidad de circulación para realizar esta autovía o eran otras cosas. Y, en ese sentido, habrá que perfilar claramente los objetivos que se pretenden con esta autovía para adecuarla a los mismos, que se supone que los objetivos es, realmente, atender las necesidades de circulación, en primer lugar de la Comunidad Autónoma en esta parte, también, lógicamente, de la circulación que pueda pasar de otras Comunidades; pero, en la medida que es una obra fundamentalmente financiada por la Junta de Castilla y León en su 80%, se supone que tiene que servir fundamentalmente a los intereses de la Comunidad Autónoma. Si es para satisfacer otros intereses, pues tendrá que haber contribuciones más importantes de otras Administraciones. Y me parece que con las actuales decisiones políticas que están tomando no van en ese sentido.

Con todo lo que está planteado, esperemos que en esta ocasión haya más suerte y el señor Consejero concrete algo más. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don José Luis Santamaría.

EL SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA: Gracias, señor Presidente. Volver a dar las gracias al Consejero, porque creo que en esa segunda intervención nos ha clarificado algunos puntos. Estamos totalmente de acuerdo con el Portavoz señor Granado en que es fundamental el tema de Villalonquéjar, pero a mí me parece que en este plano que nos han proporcionado no hay ningún acceso a ningún municipio. Es decir, no se trata en un plano, en un boceto, en un trazado grueso -como decía su intervención- el poner los puntos, dónde van a estar las salidas o dónde van a estar las entradas. Yo creo que es voluntad clarísima de la Consejería de que Villalonquéjar tiene que quedar perfectamente comunicado. Y usted sabe -y lo ha comentado, y tenemos que decirlo- cómo, a iniciativa de la Cámara Comercio y a iniciativa de otras instituciones, hoy ya se está realizando el proyecto de desdoblamiento de los accesos al polígono.

Es decir, si estamos invirtiendo en un tramo mínimo un montón de millones para poder hacer unos accesos correctos desde la ciudad al polígono, ¿cómo, por no hacer un pequeño ramal -como usted dice- desde la autovía, no lo vamos a hacer? Si es que es de sentido



común, ¿eh? Y el sentido común tiene que imperar. Pero no me enseñe el mapa, porque en el mapa no veo ningún acceso a ningún municipio, porque no los puede poner, porque tendríamos que entrar en un mapa de detalle que en este... en este pequeño plano, que yo le agradezco enormemente, porque yo traía también aquí todos mis planos, porque como de este tema ya hemos debatido en tantas ocasiones, pues yo les traía, y creo que es un plano bastante clarificador.

Y en el segundo lugar, yo querría rectificar mi intervención, que yo no me refería a temas economicistas en cuanto a lo que he dicho que solamente -o he querido decir- se podría respetar el 15% del trazado de desdoblamiento, en términos económicos se perdía dinero. No he querido decir, como usted ha hecho el cálculo, 10.000 millones porque un 20% de 60.000... No es eso. Yo lo que he dicho es que... -o lo que he querido decir, perdón, si no lo he dicho rectifico para que quede en el Diario de Sesiones- que se podría aprovechar un 15%, y viene además en el exposición del Consejero, que él ha dicho un 15% del trayecto. Pero eso, al intentar después hacer todas las desviaciones de los municipios, porque si seguimos el trazado actual, al hacer esas desviaciones los gastos que eso origina, todas esas desviaciones, la doble vía que hay que hacer, etcétera, etcétera, tiene unas servidumbres tremendas. No solamente eso, sino que después, además, también entrábamos en un juicio... en un tema de intereses entre la red estatal y la red comarcal. Por tanto, yo no me he querido referir al ahorro económico, que sí es cierto que hubiese... que lo ha comentado el Consejero, como ahorramos 2.500 millones al intentar enlazar con esa carretera de circunvalación en lugar de entrar -diríamos- directamente en la ciudad de Burgos. Por tanto, clarificar ese tema.

Bien. Yo termino mi intervención insistiendo ante el Consejero en que sí es importante que se cumplan los plazos de ejecución. Creemos que eso es fundamental. Y se está haciendo. Es posible que si esta Comunidad dispusiese en un breve plazo de una mayor cuantía de sus fondos podríamos adelantarlos, pero, lo he dicho siempre, el tema del dinero es lo que hay, y yo creo que en este momento los plazos se están ejecutando con bastante puntualidad y bastante realismo. Que se estudie la posibilidad de adelantar ese tramo final si hay que hacer alguna... algún cambio, porque eso sí sería de enorme utilidad y queremos dejar... queremos insistir en el tema.

Y yo creo que discutir ahora si esa autovía, esa autovía... esa nueva autovía es útil o no, o si va a beneficiar a otras Comunidades, yo creo que eso no es el tema de este debate. Yo, la realidad, los que tenemos que hacer... viajar por la autovía de Castilla actual, nos hemos encontrado que la densidad de tráfico cada día va siendo mayor, y ya veremos cómo al desdoblarse y tener una carretera relativamente paralela, que es la autovía León-

Burgos, cómo... diríamos, va a haber un tráfico importante.

Yo, en realidad, creo que no voy a hacer más... no voy a insistir en mi intervención, creo que las cosas están bastante claras, que tenemos que congratularnos porque sí me gusta... me gustaría insistir en el tema de que hasta ahora, hasta este momento, o por lo menos en los últimos meses, el asunto no está nada claro.

Yo respeto como el Portavoz del Grupo Socialista, siempre ha estado con nosotros, pero otros... diríamos otras personas de su Grupo, otros representantes de otras provincias -legítimamente, legítimamente como es lógico-, han apostado porque no llegase a Burgos, que esa autovía terminase en -diríamos- en zonas más próximas a la ciudad de Palencia. Y tengo que decirlo, a pesar de que creo que los Parlamentarios burgaleses -y en mi primera intervención así lo he manifestado- siempre hemos tenido claro que tenía que llegar a las proximidades de Burgos. Pero que en esta Cámara ha habido enormes, enormes interpelaciones y, vamos, frecuentes interpelaciones y proposiciones no de ley, quiero también que quede constancia, pero que por fin hoy conocemos perfectamente el trazado. Y que tenemos que darle las gracias, porque creo que en todo momento usted ha tenido las cosas claras y sabía que esa autovía iba a terminar en Burgos. Que termine a un kilómetro o a dos de Burgos, a nosotros no nos preocupa. Lo importante es que enlace con un sistema de circunvalación que es lo fundamental a la hora -diríamos- de conectar esta amplia... estas amplias zonas del este burgalés. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Santamaría. En un turno de dúplica, y así dar... poder dar respuesta a los distintos Portavoces de los Grupos Parlamentarios, tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero de Fomento.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Efectivamente, por nuestra parte estamos de acuerdo en que hay que plantear -y así se ha hecho al Ministerio- las observaciones o las alegaciones cuando llegue el momento procedimental oportuno. Yo creo que, concretamente, en este caso se está en perfecta coordinación con ellos, y ellos son conscientes también de que debe hacerse conjuntamente.

En los pasos que se están dando... porque además no olvide usted que en el convenio que se firmó con el Ministerio para el desvío del ferrocarril, se establecía esa coordinación necesaria, por tanto, no va a haber más remedio, y en los proyectos que se están preparando para el desvío del ferrocarril, pues es así.

¿Cuántos accesos habrá en los pueblos, que usted pregunta? Pues yo, a título de ejemplo, le puedo decir que, concretamente, nos hemos reunido —en esta Casa, además— con el Ayuntamiento de Tardajos para establecer en ese término municipal una serie de pasos agrícolas, etcétera, ¿no? O sea que ése es un ejemplo de que nosotros no tenemos inconveniente en que, manteniendo las distancias adecuadas de estos casos de autovías, tal y como se ha estado haciendo el diseño en estos años, pues, darle los servicios adecuados para que no se vean perjudicados. Está claro que no pueden tener todos los pasos que a lo mejor pudieran tener en este momento con una carretera nacional normal; pero lo que está claro es que, desde luego, por nuestra parte no va a quedar el negociar con esos Ayuntamientos (que, además, habrán presentado —y en algunos casos lo han hecho— las correspondientes alegaciones para ello).

Y le vuelvo a reiterar: por nuestra parte, los accesos a los polígonos industriales van a tener los accesos suficientes. Y yo creo que, además, todas las Administraciones interesadas lo pretenden; porque, además, es que es lo suyo, es absolutamente evidente. Y si los proyectos de la red arterial se hacen por el Ministerio en los tiempos precisos, yo creo que desde nuestra intención no hay ningún problema en iniciar el tramo en la provincia de Burgos, pues, el primer tramo, precisamente el de los polígonos, que es el que más tráfico tiene; lo que ocurre es que usted sabe que no depende únicamente de nosotros. Yo, por mí, no tengo inconveniente, en lugar de empezar desde Osorno a Villanueva de Argaño, pues empezar desde Burgos a Villanueva de Argaño. ¿Por qué? Porque tiene más tráfico y porque, además, recogería mejor el tráfico de mercancías. Pero no depende sólo de nosotros. Porque el proyecto, si tiene que conectar con la red arterial y con las circunvalaciones de Burgos, no se puede hacer así tan fácilmente (y usted lo sabe). Pues, nosotros tenemos todo preparado para que en los próximos meses, o en seis meses, o en un poco más, saliera a contratación los tramos de la provincia de Burgos, todos los tramos de la provincia de Burgos, por tanto, podemos elegir entre uno y otro (y yo me inclinaría por ir al de Burgos, porque es el que precisamente tiene mucho más tráfico). Pero no es fácil de que nosotros pudiéramos iniciarlo; no es fácil. Porque, claro, las conexiones usted sabe cómo son, y ésas son bastante complicadas, precisamente, donde se tiene que contemplar toda la circunvalación de toda la ciudad; no es la conexión con un polígono, que eso al fin y al cabo son tres kilómetros, esos se hacen rápidamente, es, precisamente, el problema la conexión con la red arterial y con las circunvalaciones lo que puede dar problema; ni siquiera creo yo el proyecto del ferrocarril es problema, porque eso, al fin y al cabo, es cuestión de puentes, etcétera, ¿no?, de pasos a distinto nivel. Pero en el caso este no; en el caso es que tiene que enganchar con ella y, por tanto, si no se concreta la acción del Ministerio en ese caso —que es por eso por lo que estamos nosotros encima de ellos, para tratar de sacarlo cuanto antes—, pues

difícilmente podemos iniciarla, porque podría darse el caso de que estuviera terminado el tramo y todavía el Ministerio no hubiera hecho la circunvalación.

Y, por otro lado —y para terminar—, yo no tengo ningún inconveniente en reconocer que las autovías, la Nacional I, la haya hecho el Gobierno Socialista; de hecho, yo estuve en la inauguración del tramo del Puerto de Somosierra, de los túneles, una obra bien hecha y muy útil, además, para la provincia de Madrid, para la provincia de Segovia y, desde luego, yo no tuve ningún empacho en estar allí en la inauguración. ¡Ojalá!, se hiciera siempre igual, y se reconociera también por otros Grupos lo que hace —si es que hace algo bueno— el Gobierno Popular. Porque yo, desde luego, siempre he dicho que todas las autovías, autopistas que se hagan en Castilla y León, las haga quien las haga, si están bien hechas y acorde con nuestras necesidades, tenemos que felicitar a ese Gobierno, al que sea. Y, desde luego, nosotros igual que hemos rechazado la política en algún momento del señor Borrell a la hora de decir, pues, no se empieza la autovía de Salamanca, pues tenemos que ser beligerantes en eso. ¿Por qué? Pues porque me da igual que no la empiece el señor Borrell o el señor Arias Salgado, se lo tengo que decir igual. Y a mí lo que sí me gustaría es que esa reciprocidad se dé también en nuestro caso, que alguna cosa bien haremos, ¿no? Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Terminado el turno de Portavoces. ¿Algún Procurador de la Comisión, desea hacer alguna pregunta al Consejero? Aparte del señor Huidobro, ¿algún otro Procurador? Pues tiene la palabra don César Huidobro para formular alguna pregunta sobre el tema de la cuestión al señor Consejero.

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Gracias, señor Presidente. No soy muy dado a hacer intervenciones, además de las que hace el Portavoz, pero creo que en esta ocasión, como Parlamentario por Burgos, tengo obligación de hacerla.

El trazado de la autovía León-Burgos, entre Villanueva de Argaño y Burgos, mejor dicho, el trazado por toda la provincia de Burgos ha sido una decisión muy controvertida. En los medios de comunicación y a través... todos hemos hecho manifestaciones que pueden dejar lugar a dudas de si la última solución que hoy se nos ha puesto aquí de manifiesto responde o no... —y digo esto porque ha habido la intervención del señor Granado que parece que dejaba en dudas si el Ayuntamiento de Burgos, la Cámara de Comercio, los empresarios de Villalonquéjar estaban o no conformes con esta... con esta solución—. La idea que yo tenía en las reuniones que hemos tenido en la Cámara con los empresarios, incluso en la misma Consejería, era que esta solución gozaba, no solamente de la aceptación, sino que respondía a una petición de los propios empresarios de la Cámara de Comercio del

propio Ayuntamiento, porque pensaban que ésta era la solución para resolver un tramo de la circunvalación de Burgos, dejando ese otro tramo del que hablaba el señor Granado para que la Administración del Estado cerrara esa circunvalación.

Es por ello que yo pensaba que esta solución era la solución ideal, no solamente para todas las instituciones y representaciones económicas y sociales de Burgos, sino también para la Administración del Estado, que con esto venía a resolver o a cerrar una...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Señor, señor Huidobro... un momento, señor Huidobro. Yo le agradecería que hiciera la aclaración pronto al Consejero, porque lo que no quiero es que se establezca ahora otro debate sobre el mismo tema y saber si... concrete usted la pregunta, o la aclaración que quiera hacer al señor Consejero.

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Es que si no hacía uso de estos antecedentes, difícilmente podría hacer la pregunta, porque pensaría que estaba haciendo algo que ya está dicho. Me gustaría que confirmara exactamente si este trazado responde no solamente al que ha sido aceptado, sino que responde a las alegaciones hechas por estas instituciones.

Y, de paso -y aunque el señor Presidente me corte-, quiero decir que sí es cierto que el Gobierno Socialista ha hecho las autovías, y a mí también me gustaría saber que cómo estaba incluida la autovía Madrid-Burgos en el Plan General de Carreteras de mil novecientos ochenta y cinco, y cómo, si no hubiera sido por las presiones de las instituciones burgalesas y de los que entonces éramos Parlamentarios, en el Congreso y en el Senado, de Burgos, esa autovía Madrid-Burgos no se habría hecho nunca, porque con la autovía que venía de Valladolid a Burgos era suficiente, según decía el Ministerio. Nada más, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Huidobro. Señor Consejero tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Efectivamente, los tramos de la provincia de Burgos fueron consensuados al máximo, incluso hasta hace bien poco, ha habido alegaciones que se han recogido por parte de la Consejería. Por tanto, nosotros consideramos que en este momento esos trazados en la provincia de Burgos gozan del más alto consenso de las instituciones, porque, si no, desde luego, se hubiera manifestado así, y -que sepamos- en los periodos de alegaciones se han presentado las que han estimado oportunas las distintas instituciones.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. En turno de dúplica, ¿quiere intervenir el señor Huidobro? Pasamos... Muchas gracias. Pasamos al tercer punto del Orden del Día. Tiene la palabra el señor Secretario para dar lectura al mismo.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MESÓN SALVADOR): Tercer punto del Orden del Día: "**Comparecencia del Excelentísimo señor Consejero de Fomento, a petición propia, para informar a la Comisión sobre objetivos y contenido del Plan de Actuaciones Prioritarias en Infraestructuras del Transporte mil novecientos noventa y siete-dos mil**".

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Desarrollado hasta aquí el análisis de la primera de las comparecencias propuestas, corresponde ahora entrar en el examen del último punto del Orden del Día de esta sesión, dedicado al estudio del Plan de Actuaciones Prioritarias en Infraestructuras del Transporte de mil novecientos noventa y siete-dos mil, en adelante PAPIT.

En cualquier caso, y como quiera que es éste un documento público del que disponen Sus Señorías, les adelanto mi intención de abordar esta intervención desde el propósito de formular una presentación global de sus objetivos y contenidos evitando, en la medida de lo posible, el relato exhaustivo de los proyectos de obra que contiene, su cuantificación económica o los parámetros técnicos a los que responde.

Hecha esta precisión inicial, y sin perjuicio de aclarar en intervenciones posteriores cuantas cuestiones de detalle puedan plantear Sus Señorías, lo primero que se debe afirmar -y con ello avanzamos una definición de su contenido- es que el Plan de Actuaciones Prioritarias en Infraestructuras del Transporte se constituye como el instrumento de programación, en el horizonte del año dos mil, de las actuaciones e inversiones de nuestra Comunidad Autónoma en infraestructura regional de carreteras.

No obstante -y conviene advertirlo desde aquí-, el PAPIT no es una programación aislada de actuaciones, sino una propuesta conectada a dos importantes referentes temporales, como son los constituidos por el Plan Regional de Carreteras de mil novecientos noventa y dos y el Plan Regional de Transportes, de un lado y de otro, por la elaboración del futuro Plan Director de Infraestructuras de Castilla y León.

En efecto, el PAPIT enlaza con el Plan Regional de Carreteras, en el que se integra, desarrollando y concretando sus previsiones para el año mil novecientos noventa

y siete-dos mil, así como con el Plan Regional de Transportes. Pero, al mismo tiempo, anticipa el futuro y responde a una vocación de puente entre dichos planes y el futuro Plan Director de Infraestructuras de Castilla y León y su desarrollo sectorial mediante un nuevo Plan Regional de Carreteras.

En todo caso, y antes de entrar al examen más concreto de su contenido, conviene poner de manifiesto algunas notas distintivas que identifican y definen el método para su elaboración y la proyección de futuro que la Junta de Castilla y León confía conseguir con su cumplimiento.

En este sentido, una primera nota distintiva avanza en la fijación de su objeto y ámbito de aplicación, al considerar que el Plan se presenta como una programación con vocación de globalidad, por cuanto que su objeto no se limita a las previsiones de actuación estricta en materia de carreteras e infraestructuras del transporte -esto es estaciones, terminales de autobuses, terminales de mercancías, refugios de espera-, sino que además contiene propuestas en relación al transporte ferroviario y aéreo de la Región, buscando con ello una solución global para el Sistema Regional de Comunicaciones, desde una perspectiva deliberadamente intermodal.

Al mismo tiempo, y en segundo lugar, la previa aceptación de las limitaciones presupuestarias para atener la extensa red regional de carreteras aconseja su definición como un plan de prioridades, en el que la selección de inversiones a realizar se acomoda en cada caso a las exigencias derivadas del tráfico, la funcionalidad y el papel vertebrador de cada carretera e itinerario.

Sin embargo, la afirmación de un criterio general de priorización selectiva de las inversiones a realizar, no puede entenderse al margen de cuál sea el objeto final que pretende el Plan, o, lo que es igual, nos enfrenta a la necesidad de responder a la pregunta fundamental de por qué o para qué se prioriza la inversión.

En efecto, el propósito último del PAPIT, en el horizonte del año dos mil, no es otro que el de contar, al final de su vigencia, con una red regional de carreteras mallada o cerrada en sus itinerarios principales; lo que supondrá contar, en el ya cercano año dos mil, con seis mil kilómetros de la red regional totalmente renovados o modernizados, con las características de planeamiento y niveles de presentación de servicios con que en la actualidad se vienen ejecutando nuestras obras.

La traducción material de este objetivo se concreta en la modernización y acondicionamiento selectivo del conjunto de la red regional básica y del 60%, al menos, de los itinerarios preferentes en la red complementaria.

En función de este objetivo final ha sido formulado el PAPIT y se han seleccionado las inversiones a realizar.

En todo caso, y retomando la identificación de sus grandes notas distintivas, es preciso afirmar que el PAPIT es un plan ambicioso en el orden económico, puesto que sus previsiones de coste ascienden a una cifra de 132.000 millones de pesetas; contando, además, con que el volumen de obra a contratar en este período -y que, lógicamente, desplazará su ejecución material más allá del año dos mil- se estima en 174.862 millones.

En este mismo orden de ideas, conviene destacar que el PAPIT se define como un plan realista y riguroso en sus previsiones de costes.

Realista, porque sus previsiones de coste y, paralelamente, su financiación se acomodan a un escenario presupuestario previsible y asumible con cargo a los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma, a corto y medio plazo, adelantando incrementos anuales de las dotaciones económicas que se sitúan alrededor del 5%.

Riguroso en sus previsiones de coste, por cuanto que sus estimaciones económicas se sustentan en la mayor parte de las actuaciones previstas sobre proyectos ya redactados y con unidades de obra suficientemente definidas y evaluadas, lo que confirma con la necesidad de contar con un banco de proyectos suficiente para atender esta fundamental tarea de programación de inversiones.

Conviene en este punto realizar una mención especial a la financiación del propio Plan.

Así pues, cabe afirmar cómo la parte fundamental del Plan aparece financiada con cargo directamente a los presupuestos de la Consejería de Fomento; y que -como conocen Sus Señorías- se integran por recursos propios de la Comunidad Autónoma, por los derivados del Fondo Europeo de Desarrollo Regional -Feder- y por los del Fondo de Compensación Interterritorial.

Al propio tiempo, y respecto al Programa Especial de Autovías, su financiación funciona de modo separado, dado que actúa mediante financiación diferida, como por lo demás se viene actuando ya en la autovía Camino de Santiago.

Por último, y concluyendo este primer apartado de notas distintivas del PAPIT, se presenta como plan innovador técnicamente, por cuanto incorpora la nueva normativa técnica y las fórmulas más novedosas en la gestión de carreteras, a través de la conservación contratada, asumiendo paralelamente los contenidos del Plan Regional de Seguridad Vial.

En suma, la definición de las principales notas distintivas del Plan de Actuaciones Prioritarias en Infraestructuras del Transporte nos permite ahora abordar el examen concreto de su contenido. Éste aparece estructurado -como conocen Sus Señorías- en torno a cuatro grandes

programas de actuación, como son: el Programa de Infraestructuras de Carreteras, el Programa de Conservación y Explotación y el Programa de Infraestructuras de Transporte y el denominado Programa Especial de Autovías.

De este modo, y en primer término, el Programa de Infraestructuras del Transporte... perdón, de Carreteras, cuyo presupuesto total de obra a contratar en este período asciende a 76.812 millones de pesetas, se nos muestra como el núcleo esencial de las actuaciones de modernización de la red regional de carreteras que aparecen previstas en el PAPIT -y a las que antes me refería-, lo que justifica el importante volumen de recursos económicos que a él se destinan en los presupuestos de la Consejería.

En todo caso, la programación prevista incluye aquí la ejecución de ciento cinco actuaciones. De las cuales, noventa y cinco se corresponden con grandes obras de acondicionamiento de trazado de plataforma; tres son nueva carretera en las provincias de Ávila, León y Soria; una autovía, como es la Palencia-Magaz; trece variantes de población; y cuatro puentes.

Este primer programa de actuación se ve complementado por el Programa de Conservación y Explotación, al que se destinan una cuarta parte, aproximadamente, de los recursos totales -en concreto, unos 30.000 millones de pesetas-, que se estructuran a lo largo de seis subprogramas, como son: los de Conservación Contratada, con 14.146 millones; Gestión Directa, 3.165 millones; Seguridad Vial, 1.277 millones; Señalización y Balizamiento, 2.815 millones; Travesías, 2.894 millones; y Refuerzo y Renovación, 5.353.

Antes ya señalaba cómo el Programa de Conservación y Explotación complementa al de Infraestructuras de Carreteras, antes anunciado. Ésta afirmación exige una aclaración por mi parte.

En efecto, ambos Programas presentan una evidente relación de complementariedad y sólo pueden o deben ser entendidos de modo global, por cuanto que si -como ya indicaba- el objetivo final del PAPIT es el de contar al final del período con el tratamiento diferenciado de al menos seis mil kilómetros de la red regional, lo que obliga necesariamente a una priorización de las inversiones, concentrando éstas en la trama principal de red -esto es, en la red básica y en los denominados itinerarios preferentes de la red complementaria-, el Programa de Conservación debe disponer de recursos suficientes para asegurar el tratamiento del resto de la red regional de carreteras.

Esta visión de las cosas parte -y es necesario insistir en ello- en un planteamiento gradualista de nuestras inversiones, de forma que la aplicación del PAPIT permita, tanto el acondicionamiento moderno de ese núcleo

esencial de nuestra red de carreteras como la conservación y no descapitalización del resto, hasta tanto se realiza en el futuro grandes inversiones en esa parte de la red, que ahora no se prioriza.

Precisamente, este planteamiento de progresiva mejora de nuestra red de carreteras a lo largo sólo tiene sentido, si es a largo plazo, y en tanto aseguremos ahora un razonable estado de conservación de la red complementaria. Y ello sólo es posible si destinamos un importante volumen de recursos a la conservación de la carretera, que ahora no pueden ser tratadas en profundidad.

Mención separada merece el denominado Programa Especial de Autovías, al que se destinan 57.000 millones de pesetas, e incluye la ejecución de la autovía de Camino de Santiago, la segunda fase de la Ronda Interior Sur de Valladolid, así como la participación regional en la ejecución de la autovía Tordesillas-Zamora. Todas estas obras presentan la nota común de tratarse de proyectos estratégicos de desarrollo de la Comunidad Autónoma; y en esa medida se sitúan al margen de la programación ordinaria, dotándose -como vimos- con recursos adicionales a los presupuestos de la Consejería.

Por último, el PAPIT se cierra con el Programa de Infraestructuras del Transporte, que aparece dotado con 11.287 millones; de los cuales 6.337 se destinan a inversión directa realizada por la Administración Regional, y los 4.950 restantes, a subvenciones en concepto de transferencias de capital, medios estos últimos a través de los cuales se articula la participación de nuestra Región en la política ferroviaria y en el transporte aéreo.

Así pues, descritos en sus grandes rasgos los programas que articulan el Plan de Actuaciones Prioritarias de Infraestructuras del Transporte, conviene ahora intentar cuantificar los resultados que con él se espera alcanzar.

En este sentido, y contando con que la Red Regional de Carreteras se compone de once mil seiscientos kilómetros, la aplicación del PAPIT permitirá actuar sobre más de una tercera parte de la red, en concreto, sobre cuatro mil cuatrocientos ochenta y siete kilómetros. De los cuales, mil novecientos ochenta y cuatro serán tratados mediante actuaciones de acondicionamiento y mejora, es decir, mediante inversiones en profundidad; y los restantes dos mil quinientos tres kilómetros serán objeto de tratamiento superficial, mediante refuerzo y renovación.

De igual forma, y si a las actuaciones a realizar con el PAPIT le sumamos las inversiones ya realizadas hasta mil novecientos noventa y seis, buscando conocer cuál será la situación de la Red Regional de Carreteras en el horizonte del dos mil, podemos afirmar que a su conclusión dispondremos de una longitud acondicionada de seis mil ciento dieciséis kilómetros, a los que se añadirán tres mil setecientos setenta y ocho kilómetros más, sobre los

que se habrá actuado ya con mejora de pavimentos, es decir, con tratamiento superficial de refuerzo y renovación. Es decir, casi diez mil kilómetros, de un total de once mil de la red.

En todo caso, el planteamiento del que parte el PAPIT, así como su cuantificación de resultados en términos de inversión y de kilómetros tratados, revela -como ya antes señalaba- lo ambicioso de la programación puesta en marcha; y constituye -y esto es lo importante- base suficiente para afrontar, a partir del año dos mil, los proyectos para una modernización completa de nuestras carreteras.

En suma, la Junta de Castilla y León ha querido, con el Plan de Actuaciones Prioritarias en Infraestructura del Transporte mil novecientos noventa y siete-dos mil, anticipar a la sociedad castellanoleonesa, y a sus agentes sociales y económicos, el escenario real de inversión y gasto público de la Junta de Castilla y León en materia de infraestructuras; pero este propósito sólo tiene sentido desde la búsqueda de objetivos más ambiciosos en la mejora de la seguridad de los usuarios y de su calidad de vida, en el aumento de la competitividad de nuestro sistema productivo y en su contribución al proceso de creación de empleo. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Consultados los Portavoces de los distintos Grupos Parlamentarios, no suspendemos la sesión. Y tiene, en primer lugar, y entrando ya en el turno de los... de Portavoces, el representante del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, don Luis García Sanz.

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Muchas gracias, señor Presidente. Agradecer al señor Consejero las explicaciones que nos ha dado del contenido del PAPIT. Pero se supone que las comparencias de los altos cargos de la Junta, además de explicar los documentos que en ocasiones se nos presentan previamente -como en este caso-, están bien para luego contestar a lo que aquí se manifiesta. Y esperemos que en esta ocasión, pues haya más suerte que en la actitud que ha tenido antes el señor Consejero en la anterior comparencia, en donde ha eludido de manera deliberada todas las sugerencias o planteamientos que se han hecho desde este Grupo Parlamentario.

Sobre la comparencia objeto, a nosotros nos gustaría, en primer lugar, nos asalta la duda de cuál es el objeto de este PAPIT, porque los objetivos que se plantean, y que se ha explicado por el Consejero, y que vienen en las declaraciones de intenciones del mismo, pues la verdad que el enlazar... el supuesto enlace que va a haber entre el Plan Regional de Carreteras, Plan Regional de Transporte, para confluir, posteriormente, en un Plan Regional de Infraestructuras... teniendo en cuenta que el Plan Regional de Carreteras supuestamente tiene una previsión de cumplimiento de diez/quince años desde el año

noventa y dos (quiere decirse que tiene su vigencia hasta el año dos mil dos/dos mil siete aproximadamente -dos mil siete, en el período más pesimista se dice, e inclusive en el propio texto, pero, al fin y al cabo, en el dos mil dos, como muy poco-). El Plan Regional de Transporte no se le plantea una periodicidad, se plantea también en torno, en base a su dotación presupuestaria de 14.000 millones, aproximadamente, de cinco años, se supone... Así pues, no estamos con unos planes que estén obsoletos -el Plan Regional de Transportes, posiblemente sí, pero fundamentalmente por el PAPIT, también engloba el Plan de Transportes, o engloba actuaciones de infraestructuras de transportes-, pero sobre todo el Plan Regional de Carreteras, que supone de que tenemos vigente el del año noventa y dos; y máxime cuando el PAPIT no incorpora ninguna novedad sobre el Plan Regional de Carreteras.

Y lo que sí que nos sorprende, pues, es el que se pretenda calificar el PAPIT como un elemento ambicioso, de nuevos proyectos, de unas previsiones, que así se presenta. Pero, sin embargo, del estudio que se hace de él, y comparativo con las previsiones y proyectos que estaban recogidos en el Plan Regional de Carreteras del año noventa y dos, y teniendo en cuenta lo más importante, cuál era la dotación que tenía el Plan Regional de Carreteras para ese período de diez/quince años y cuál era la dotación presupuestaria que tiene el PAPIT, y en pesetas constantes -porque estamos hablando del Plan Regional de Carreteras, lógicamente, en pesetas del noventa y dos y ésta es del noventa y siete, del PAPIT-, estamos hablando de menos dinero del PAPIT que del Plan Regional de Carreteras.

Entonces, de ambición, nada; de ambición, nada. Estamos hablando de reducir las previsiones del Plan Regional de Carreteras del año noventa y dos. Eso, como cuestión previa.

Y, como cuestión previa, a nosotros nos gustaría que si desde el noventa y dos aquí se viene aplicando un Plan Regional de Carreteras y un Plan Regional de Transportes, que se nos presentara cuál es el cumplimiento de los mismos.

Porque la información que este Grupo Parlamentario tiene de cumplimiento, pues es, por ejemplo, que en el Plan Regional de Carreteras se planteaba acondicionar mil ciento veintiocho kilómetros de carretera, y lo que se dice, que se ha condicionado trescientos cincuenta. Que se iban a mejorar siete mil novecientos ochenta y cuatro kilómetros de carretera, y se han mejorado mil ochenta; lo que supone un 13,5%. Que se iba a mejorar el firme... que se iba a reforzar el firme de dos mil doscientos noventa y cuatro kilómetros de carretera y se ha reforzado en novecientos setenta y uno. Que se iban a ejecutar dieciséis pasos a nivel y ¿cuántos se han ejecutado? Porque eso no se ha contestado, ni viene ningún dato por

ningún sitio. ¿Cuántos se han llevado a cabo? Nos gustaría que se contestara. Eso a grosso modo sobre la ejecución actual del Plan Regional de Carreteras.

Sobre la ejecución del Plan Regional de Transporte del año noventa y dos se decía, cuestiones prioritarias: por supuesto que la Estación de Autobuses de Burgos, en el año noventa y dos. Estamos en el noventa y ocho, ni una peseta y se plantea que "ya veremos". Estación de Autobuses de Segovia, lo mismo. Prioridad absoluta. ¿Cuál es la disculpa? La del Ayuntamiento que no plantea una solución al asunto. Por lo tanto, tampoco se ha hecho, desde el año noventa y dos, compromiso.

Otros compromisos del Plan Regional de Transportes. Actuaciones en dieciocho... perdón, actuaciones en ochenta y siete terminales de autobuses; se ha actuado en dieciocho. Actuaciones en veintidós terminales de mercancías, se ha actuado en siete. Actuaciones en setecientos cuarenta y cinco refugios de espera; se ha actuado en doscientos setenta y cinco.

Quiere decirse que el cumplimiento en los datos que no ha entrado, y no ha presentado ningún balance de qué es lo que se ha hecho en este periodo por parte de la Consejería, la verdad es que no se puede decir con que estemos con un grado de ejecución que ya nos hemos quedado sin plan y, por lo tanto, tenemos que presentar uno nuevo. No es ése el caso. Y, además, estamos con la circunstancia agravante que es que se nos presenta para los próximos cuatro años -noventa y siete, noventa y ocho, noventa y nueve y dos mil- unas partidas presupuestarias de 832.000 millones globales, que, para que no se pierda el personal, estamos hablando globales para carreteras y para infraestructuras de transportes, y si ahí deducimos los 11.000 millones para transporte... que hay que decir que son 11.000 millones para transportes cuando el Plan Regional de Transportes anterior tenía 14.000. Eso sí, el Plan Regional de Transportes no tenía una temporalidad ajustada. Así, a partir de ahí, podemos decir que "es que todavía está en cumplimiento", porque, claro, como falta cantidad de cosas por cumplir, ya veremos cuándo se cumplan. Pero 14.000 millones tenía el Plan Regional de Transporte y, sin embargo, para cuatro años ahora, en las infraestructuras de transporte se plantean 11.000. Y lo que queda para carreteras dentro del PAPIT, pues es, lógicamente, los 120.000 millones aproximadamente que, teniendo en cuenta, traducido a pesetas constantes, similares al precio que sería, o a la actualización de las pesetas del año noventa y dos -para hacer comparaciones sobre el presupuesto del Plan Regional de Carreteras del año noventa y dos-, pues estaríamos con una disminución muy importante de las previsiones de actuaciones en carreteras que tiene la Consejería en los próximos cuatro años. A esto hay que añadir, a esto hay que añadir que en el Plan Regional de Carreteras del año noventa y dos, para nada se planteaban actuaciones concretas financiadas claramente por otras

Administraciones como es el Miner. Que nada más y nada menos que en el PAPIT se plantea una cuantía de financiación MINER de 14.909 millones de pesetas. Que, lógicamente, al ser una financiación que viene absolutamente de fuera de la Comunidad Autónoma, pues es una partida nada más y nada menos, insisto, de 14.909 millones de pesetas que no va a aportar la Junta de Castilla y León para toda una serie de infraestructuras de estas zonas y provincias afectadas por la reconversión minera. Que, por lo tanto, habría que deducirlo de esos 120.000 millones.

Al final, estamos, lógicamente, con unas partidas presupuestarias que, de ambición, por el proyecto ambicioso -en absoluto se le puede calificar de eso-, y que lo que estamos hablando pues es de presentar, eso sí, muy bien encuadrado, con un papel de muy alta calidad, etcétera, etcétera, pero con muy escasa efectividad en lo que va a suponer de mejoras en infraestructuras.

Y así, por ejemplo, si en el año noventa y dos... perdón, en el Plan Regional de Carreteras, con pesetas del año noventa y dos, y con pesetas del año noventa y ocho referidas al PAPIT, pues, por ejemplo, en Ávila se planteaban 2.430 millones de pesetas/año para la provincia de Ávila; en el PAPIT se plantean 1.930 millones de pesetas/año. En Burgos, en el Plan Regional 4.330; en el PAPIT 2.665. En León, 5.580; en el PAPIT 4.550. En Palencia, 3.150; en el PAPIT 2.748. Y así sucesivamente. Es muy escasa la provincia que, en pesetas -teniendo en cuenta los valores diferentes de cinco años, de seis años, prácticamente cinco años, porque es el PAPIT del noventa y siete- hay en un caso y en otro.

Y, luego, sobre el tema de la financiación. Pues se plantea, ¿cómo no?, el tema de la financiación diferida, en donde se plantean, aproximadamente -o no aproximadamente-, 19.731 millones de pesetas que van a ir a financiación diferida, y en ¿qué presupuestos van a tener reflejo estas financiaciones diferidas? Porque eso... en la propia, cuando se habla de la utilización, de la presupuestación diferida también se dice: "bueno, tampoco podemos abusar de este criterio contable porque, si no, estaríamos condicionando los presupuestos de los años venideros", absolutamente lógico. Pero al fin y al cabo tendrá que verse esa presupuestación diferida en qué presupuestos de qué años concretos se va a establecer. Porque estamos hablando de cuatro años vista y, por lo tanto, lógicamente en algún año la presupuestación diferida tendrá su concreción en sus presupuestos, y esos presupuestos ya estarán condicionados. ¿Se va a detraer en qué presupuesto de la Consejería de Fomento esa presupuestación diferida de los 14.000... perdón, de los 19.731 millones que se plantean, no como inversión directa que se va a hacer, sí como inversión directa pero no como reflejo presupuestario directo que va a tener en los próximos cuatro años?

Igualmente, el tema de la financiación de autovías, donde fundamentalmente va a ir esa financiación diferida, sí que nos gustaría, hemos hablado antes de la León-Burgos, si tiene a bien contestar el señor Consejero cuándo se va a cobrar, pues esas cantidades que desde la Administración Central, el 20% famoso, para que haya una consecuencia entre lo que va abonando la Junta de Castilla y León y lo que se supone que tendría que ir abonando la Administración Central.

Y, luego, al final, pues, lógicamente nos encontramos con que la última parte de la financiación con que se dota todo el PAPIT, pues los presupuestos de la Dirección General... y al final dices, bueno, pues, ¿cuál es el presupuesto de la Dirección General para cada uno de los años? Vemos que, apenas, lógicamente, pues hay diferencias con los que vienen siendo los presupuestos normales de la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Fomento. Y así pues, ¿cuál es la ambición, cuál es el objetivo novedoso que se pretende alcanzar con el PAPIT? Es puro continuismo con lo que se viene haciendo, con el agravante que es que aquí no se hacen esas infraestructuras si no hay más dinero. Y, en lo concreto, de los números que, lógicamente, con mucha facilidad se pueden hacer, va a haber menos dinero para financiar el PAPIT que lo que ha venido habiendo en los últimos años para el Plan Regional de Carreteras.

Y echamos en falta, dentro de lo que son dotaciones de infraestructuras de transportes, lo relacionado con el tema del ferrocarril, pues, por ejemplo, compromisos que tiene asumida la Junta de Castilla y León, en lo concreto para la actuación del ferrocarril o del paso del ferrocarril por las diferentes ciudades que las afecta. No hay ni una peseta, por ejemplo, en los compromisos asumidos en Burgos. No hay ni una peseta para el resto de los problemas que hay en Palencia, en Valladolid, en León. Entonces, quiere decirse de que, en los próximos cuatro años -estamos hablando hasta el año dos mil inclusive-, no hay ninguna previsión de gastar, por parte de la Junta de Castilla y León, ni una peseta en estas actuaciones. Y hay convenios firmados por parte de la Junta de Castilla y León que le obligan presupuestariamente ha destinar unos dineros ahí. Posiblemente igual es un lapsus de este Procurador; pero, si no, si tiene a bien el señor Consejero en este viaje, pues que nos conteste y nos aclare todas estas dudas que se plantean.

En definitiva, no vemos ninguna novedad, y sí el agravante de la partida presupuestaria, que con menos dinero difícilmente se puede conseguir más ambición en mejora de nuestras infraestructuras de transporte, globalmente entendidas en este caso, tanto de carretera como de transporte de ferrocarril, aeroportuaria, etcétera. Y sí que nos gustaría, si tiene a bien, que dado que no se ha hecho en la primera intervención y en el PAPIT viene un

somero balance de cuál es el cumplimiento del Plan Regional de Carreteras que ni con mucho habla de todos los proyectos previstos inicialmente en el mismo, y que, por supuesto, no se habla nada de cuál es el cumplimiento del Plan Regional de Transporte, pues que si tiene a bien nos exponga cuál es el cumplimiento que a este momento se lleva de los diferentes planes. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don Antonio de Meer.

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Gracias, señor Presidente. Agradecer la presencia del Consejero de Fomento y decirle que, realmente, pues ha tardado mucho en acudir a este Parlamento desde que el nueve de septiembre ya estaba redactado este documento, porque en esa fecha emitió el informe la Comisión Regional de Carreteras. El dieciocho de septiembre el Consejero lo presentó públicamente en un acto, si no recuerdo mal, en la Feria de Muestras de Valladolid; y una semana después, el veinticinco de septiembre, la Junta solicitó comparecer en las Cortes para presentarlo.

Seis meses ha tardado en comparecer el Consejero desde que la Junta solicitó su presencia aquí. Y cuando el Consejero considera que algo es urgente, la Comisión se reúne inmediatamente, se reúne al día siguiente. Y cuando considera que algo es de menor interés, porque el objetivo publicitario ya se consiguió en su día, pues se tardan seis meses en acudir. A lo mejor es para vender el producto dos veces, con el suficiente tiempo intermedio para que la gente se haya olvidado ya de la primera y poder ganar hoy la segunda. Porque cuando el Consejero tiene urgencia por comparecer, se comparece. Yo recuerdo ahora la célebre comparecencia con el conflicto con los subcontratistas de la autovía Burgos-León, cómo se convocó esta Comisión urgentísimamente. (Que, por cierto, que aquel día se adquirieron bastantes compromisos de remitir al Parlamento todas las certificaciones y los pagos realizados y, por lo menos, en mi Grupo no consta que esto se haya remitido, y me gustaría hacer al hilo algunas preguntas, si se piensa remitir, y cuándo lo piensa remitir.)

Yo creo -y esto lo tenemos que reconocer- que es mejor que haya planes, que la Administración Pública funcione con planes, que no que no los haya. Y en la Consejería de Fomento hay Direcciones Generales que tienen planes -que yo creo que en eso trabajan bien-, la... en carreteras, en transporte hay una tradición de planes, y eso nos permite establecer unos debates; y hay Direcciones Generales que no los tienen y parece que no lo van a tener nunca, y eso sería el tema de la Dirección General de Arquitectura y Vivienda. Por eso yo quiero decir que es mejor que haya planes, porque sobre esos planes podemos establecer algún tipo de debate; y otra cosa es



cómo son esos planes, y si son sólidos o no son sólidos, y eso es sobre lo que voy a intentar hablar ahora.

Porque, claro, ¿qué es esto del Plan de Actuaciones Prioritarias en Infraestructura del Transporte? No se puede hablar de él si no se habla antes del Plan Regional de Carreteras y del Plan Regional de Transportes. Si esos Planes están vigentes. El Plan Regional de Carreteras tiene una vigencia de diez o de quince años, podía estar funcionando hasta el año dos mil dos o hasta el año dos mil siete. Yo creo que más bien parece que sobre esos Planes se les quiere olvidar, se quiere echar tierra sobre ellos, y ahora hablar de otra cosa. Aquí no se habla de si se han cumplido, de si no se han cumplido, cuál es su grado de cumplimiento, cuál es su futuro.

Y es que el PAPIT -lo ha dicho el Consejero, y hay que insistir en ello-, en materia de carreteras, es sólo el Plan Regional de Carreteras con otro nombre. Porque, en cuanto a actuaciones... lo ha dicho el Consejero, pero lo dijo con muchísima gracia el Director General de Carreteras e Infraestructuras -aquí presente- en la Comisión Regional de Carreteras que se celebró el nueve de septiembre, que, como consta en el Acta de esa Comisión, el Presidente -o sea, el Director General- dijo aquel día que "el verdadero Plan de Carreteras es el del noventa y dos. Que no se sometió a evaluación estratégica de impacto ambiental por no estar vigente entonces la necesidad de la evaluación estratégica en aquel año". Y el PAPIT, dice literalmente el Director General: "No incluye prácticamente actuaciones nuevas". Por lo tanto, estamos hablando del mismo Plan, simplemente que cambiado de nombre. El PAPIT no incluye prácticamente actuaciones nuevas. Si es el Plan de Carreteras, si es el Plan de Transporte ¿por qué tanto bombo, por qué presentarlo tantas veces? Yo creo que, si son las mismas actuaciones, será que es que hay más dinero, que la Junta va a hacer un mayor esfuerzo económico, que la Junta se va a volcar más, se va a volcar más en materia de infraestructuras del Transporte. Pues hay que decir claramente que no. El Plan Regional de Carreteras del año noventa y dos dijo que las carreteras de la Comunidad Autónoma necesitaban una inversión de 300.000 millones de pesetas constantes del año noventa y dos. Y establecía dos hipótesis: una optimista, que el Plan durara diez años, y que se invirtieran 30.000 millones al año; y una pesimista, que era que el Plan durara quince años y que se invirtieran 20.000 pesetas... 20.000 millones de pesetas al año durante quince años (lo cual daría, actualizado al año noventa y ocho, pues que este año, en carreteras en la Comunidad Autónoma, en esa hipótesis pesimista se debían intervenir del orden de 23.000 millones de pesetas).

Y, sin embargo, nos encontramos que en el Presupuesto del noventa y ocho, en el Programa 032, la inversión, tanto para carreteras como para transporte, son 21.572 millones de pesetas. La inversión prevista está

por debajo de la hipótesis pesimista establecida en el año noventa y dos.

Si le sumáramos los 1.750 millones que dice el PAPIT, extrapresupuestarios, vía Gicalsa, de la autovía León-Burgos, ya alcanzaríamos los 23.000 millones de pesetas. Por lo tanto, el Plan de Actuaciones Prioritarias es sólo la hipótesis pesimista del Plan de Carreteras sobrecargada con las infraestructuras del transporte, que ahora están los dos en el mismo... en el mismo programa. Y claro, estas cifras no tienen nada que ver con las cifras que dice el PAPIT, que dice que este año noventa y ocho deberán invertirse 25.752 millones. Si ya estamos... el primer año de vigencia del PAPIT, el PAPIT está siendo incumplido.

Por tanto, yo creo que el Plan... este Plan no tiene ni actuaciones nuevas ni tiene más dinero; en todo caso, tiene menos. Curioso, porque, además, ahora ha habido una inyección, o va a haber una inyección nueva de dinero, que es el dinero que llega a las cuencas mineras del Ministerio de Industria y Energía, el célebre dinero del Miner.

En el Plan Regional de Carreteras se dice que en el Miner, este año, deberían incluirse 2.177 millones; pero ni eso se incluye, porque en el Presupuesto de la Comunidad en el Miner sólo aparecen 688.000.000. ¿Cómo se puede...? ¿Cómo se puede incumplir tan rápidamente un documento que el primer año que está en vigor no tienen nada que ver sus previsiones con las previsiones de los Presupuestos de la Comunidad Autónoma que presentó el mismo Consejero de Fomento, si el Consejero presentaba al mismo tiempo el Plan de Actuaciones Prioritarias en Infraestructuras del Transporte y el presupuesto de la Consejería de Fomento, diciendo en cada uno una cosa diferente?

Porque, si fuéramos a la provincialización, ya, las cifras es que no encajan, en absoluto, de ninguna manera. El PAPIT prevé, por ejemplo, en la provincia de Burgos, para el año noventa y ocho, una inversión de 2.806 millones de pesetas, y en los Presupuestos del noventa y ocho aparecen 2.200; si hay una diferencia de 600.000.000. Y en Palencia, en el PAPIT son 3.120, y en el Presupuesto 2.107; una diferencia de 1.000 millones. Y en Salamanca, pues más o menos lo mismo, una diferencia de 700.000.000. Y en Segovia, 300. Y en Valladolid, 700. Y en Zamora, 50. Y ésas son provincias en las que no va a actuar Gicalsa. Porque la única justificación de que en León exista esa diferencia es decir: "no, no, es que hay un dinero extrapresupuestario"; no hablo de León, pero, en todas las otras, no va a actuar Gicalsa.

En fin, que el PAPIT no prevé más recursos que los que preveía ya el Plan de Carreteras del noventa y dos, y que sus... y que los Presupuestos del noventa y ocho no alcanzan, en absoluto, las previsiones del PAPIT. Y que, por lo tanto, las previsiones actuales son, simple-

mente, la hipótesis más pesimista del Plan Regional de Carreteras del año noventa y dos.

Y, volviendo a hablar sobre el tema de los recursos Miner, es que ese dinero, ¿qué se va a hacer con él?, ¿qué se va a hacer con él? Ese dinero es para hacer otras cosas en las comarcas mineras afectadas por la crisis de la minería del carbón, por lo tanto, en esos sitios, hay que hacer más cosas; pero el PAPIT no prevé más cosas hacer en esos sitios que los que ya estaban previstos en el Plan... en el Plan del noventa y dos. Por lo tanto, lo único que se está haciendo con los recursos Miner es detraer inversiones en las zonas mineras para trasladarlas a otros sitios. Y eso no se puede hacer, eso no se debe hacer. Lo decía muy bien el otro día la Directora General de Minas del Ministerio de Industria y Energía en el Senado, el doce de marzo pasado, hace poquitos días, en la que dice: "lo que le puedo decir es que la intención del Ministerio, y así se le comunicó a todas las Comunidades Autónomas, era que no entraran proyectos ya presupuestados con cargo a las Comunidades Autónomas y para los que hubiera un compromiso anterior". Yo creo que eso, ese sentido auténtico de lo que debe ser el Plan Miner, no se cumple, en absoluto, en las actuaciones de carreteras previstas por la Consejería de Fomento: ni en el Plan de Actuaciones Prioritarias, ni en los Presupuestos del año noventa y ocho.

Yo me refería ahora, simplemente, a algunas cosas que realmente son curiosas porque llega un momento en que acaban por ser hirientes. Yo creo que los planes de carreteras tienen que ajustarse, de alguna manera, a la realidad, y no seguir confundiendo a la gente. Porque, claro, dicen: "Programa de nuevas carreteras"; vamos a la provincia de Ávila, y dice: "se construirán diez kilómetros de nuevas carreteras". ¡Qué bien! Hay alguien que dice ¿dónde van a hacer una carretera nueva en la provincia de Ávila? Pues se encuentran que la nueva carretera en la provincia de Ávila es la carretera Ramacastañas-Candeleda, que lleva parada no sé cuántos años, y que se podrá llamar cualquier cosa, pero no una nueva carretera. O nos encontramos ante la realidad auténtica de que cuando vamos a hablar de la segunda fase de la Ronda Interior Sur de Valladolid, pues en el Plan éste ya sabemos que no se va a empezar hasta el año dos mil. La anterior reunión de esta Comisión, salimos con una declaración expresa del Portavoz del Partido Popular de se iba a empezar en el año mil novecientos noventa y nueve; sin embargo, en el Plan... en el Plan de Actuaciones Prioritarias de Infraestructuras del Transporte, en el año dos mil, y sólo 400.000.000 de pesetas. Como sólo 400.000.000 de pesetas, y para el año dos mil, está la autovía... el desdoblamiento de la conversión en autovía de la carretera Tordesillas-Salamanca. Yo creo que ésas son actuaciones que se dilatan inexplicablemente en el tiempo; que a veces se intenta confundir diciendo que se van a hacer antes, pero que en documentos como éstos nos encontramos con la cruda realidad.

En fin -yo acabo, señor Presidente-, este Plan es, simplemente, la suma del Plan Regional de Carreteras

más el de Transporte, sólo con la financiación del Plan Regional de Carreteras -y esto es casi lo más grave-. Presenta cifras aparentemente grandes, cifras de titular, sumando las actuaciones en unos cuantos años; sin embargo, en la realidad, está consolidando la hipótesis más pesimista establecida en cuanto a la financiación en el Plan de Carreteras del año noventa y dos. Y esta palabra "pesimista" la recalco porque no me la invento yo, sino que es el término que emplea el Plan Regional de Carreteras. Este Plan, el PAPIT, se incumple el primer año, porque no existe ningún parecido entre las cifras que propone y las cifras que existen en el presupuesto del noventa y ocho. Que nosotros creemos que con este conjunto de políticas que lleva a cabo la Junta de Castilla y León, de introducir términos confusos y para confundir, de esta política... política virtual en la que nos movemos, pues las conclusiones reales son que en Castilla y León el año pasado disminuyó la inversión pública, que en Castilla y León...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Señor... Le ruego vaya concluyendo ya la intervención, que ha acabado ya el tiempo con creces. Haga el favor de concluir ya su intervención.

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Es que me faltaban quince segundos, señor Presidente. No se crea empleo, no se frena el descenso de la población, y es, con Asturias, la región que tiene el triste récord de ser la que menos creció durante el año pasado. Nada más. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor De Meer. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Fernando Zamácola.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Gracias, señor Presidente. En primer lugar, quiero comentar, o iniciar mi comentario, dando las gracias al Consejero por su presencia y por la información que yo creo que de forma clara y neta ha ofrecido.

Una vez dicho esto, cabe dejar... no en el aire, pero sí decir de forma clara que, bueno, es frecuente, tanto en esta Comisión como en los Plenos, cuando hablamos de transportes o de carreteras... bueno, yo diría que cuando se habla de muchas cosas, el que, continuamente, la Oposición, o los diferentes Grupos de la Oposición, nos están adjetivando, o calificando, o indicándonos que la Junta de Castilla y León, pues no tiene ningún proyecto, o ningún plan, o ninguna política determinada, o no tenemos voluntad política en determinada cuestión, etcétera, etcétera. Bueno, hoy hemos visto que no, y yo, personalmente, tengo que agradecer al Grupo Parlamentario Socialista, que ha reconocido, aunque sólo parcialmente, que, efectivamente, pues hay una política en este

tema. Ya veremos si cuando se presenten las otras, también somos capaces de ir reconociendo los hechos cuando se presentan los documentos.

Por tanto, quede claro que estas tantas veces adjetivados que nos han adjudicado en cuanto a si tenemos planes, programaciones o políticas, pues quedan manifestadas como este ejemplo.

Ante todo lo que aquí se ha dicho, yo recogería un aspecto que a mi me choca, porque por una parte de la Oposición he oído que dentro de este PAPIT, o este Plan que estamos enjuiciando, no es todo, ni mucho menos, de lo que existía ya en planes anteriores, y de que se ha hecho muy poco; y, por otro lado, pues, resulta que otra parte de la Oposición dice que es la suma de las dos. Bueno, yo no sé; en una de esas estaremos; o estaremos en la mitad de ellas; o estaremos en lo que yo, de verdad, creo que es, que -como se ha dicho por el señor Consejero- es un instrumento de programación; y un instrumento de programación desde el año anterior hasta el año dos mil. Y que, como todos los instrumentos y todos los planes, conectan unos más amplios existentes, como era al Plan Regional de Carreteras del noventa y dos, como era el Plan de Transportes, con el futuro Plan Director de Infraestructuras. Y, lógicamente, todos los documentos, y aquí hay muchos técnicos, y lo saben, tienen que ir variando y ajustándose.

Por lo tanto, yo creo que no se debe de... de exaltar, o de pensar, o de decir, o de anunciar que lo que se decía no tiene nada que ver con lo que se presenta, que es la suma de ambos, es parte de ellos. Yo creo que no; es un documento claro, preciso, en donde se conectan unos mayores y más amplios que había, y más antiguos, con unos futuros, y que yo entiendo que no podía ser menos. Lógicamente, es legítimo y es natural que, ante una evidencia como esta que tenemos, pues, lógicamente, se le quiera buscar punta, se le quiera buscar razonamiento de por qué es malo, o de por qué peca, o de por qué no es el adecuado. Bueno, es una pena porque, al igual que se ha reconocido por parte de la Oposición de que efectivamente existe un plan, una programación -y se ha, incluso, alabado-, pues deberían también reconocerse las bondades muchas veces, aunque tuvieran su crítica, lógicamente, del contenido del documento que analizamos.

Yo creo que es una programación -y aquí se ha dicho y se ha explicado- global e integral, que conecta básicamente toda la problemática ad hoc de las carreteras, de las infraestructuras en carreteras -¿cómo no?-, sus terminales de mercancías, sus estaciones de autobuses, las propias carreteras y... etcétera, con una intención integral y global llevada a otros medios, como el ferrocarril o el transporte aéreo.

Bueno, también se ha hablado aquí... y yo me hago la pregunta, ¿qué se busca con este Plan?, ¿qué se busca

con él? Pues ni más ni menos que hacer un mallazo en la Comunidad. Y un mallazo que, debido a las limitaciones presupuestarias, se ha estudiado y se ha priorizado para, en una serie de años, hasta el año dos mil, en una cantidad de kilómetros que creo recordar que eran en torno a los seis mil kilómetros, para abordar en un segundo escalón el poder completar los once mil kilómetros que tenemos, en ponerlas en adecuadas condiciones, no solamente las carreteras o las infraestructuras de carreteras, y todo lo anejo con él, y conectarlo con esos dos medios que antes he citado del transporte aéreo y del ferrocarril. O sea, hacer una articulación de la Comunidad, tan demandada por todos los sectores y básicamente por la economía, para el desarrollo de las muy diferentes regiones y provincias de nuestra Comunidad.

Por lo tanto, yo creo que, ante la pregunta que se hacía antes parte de la Oposición, que cuál es el objetivo del PAPIT, yo creo que está muy claro, que se ha expuesto de forma precisa y que... pienso que, al no haber una posibilidad de rechazo de ese objetivo tan claro, pues hay que buscarle el que "si no se ha cumplido aquí", que "si aquello se ha retrasado". Bueno, son criterios que, lógicamente -como he dicho antes-, pues hay que... hay que buscar la punta por algún lado, cuando, realmente, se está dando un documento que ya lo quisieran tener, pues otras muchas Comunidades, me imagino, ante la precisión y claridad de lo que se pretende. Y yo entiendo, además, por una modestia grande, en cuanto a los medios económicos, en tanto en cuanto todos los aquí presentes conocemos los Presupuestos de que goza la Comunidad Autónoma en su conjunto.

Es una programación que yo creo que es real. Es una... es una presentación, un documento, una intención en donde se evalúan adecuadamente las necesidades; en donde está estudiado de forma... y expuesto aquí, los diferentes tipos de financiación: tipo Feder, FCI y propios de la Junta.

Se ha tratado, por parte de la Oposición, del tema del Miner, y yo no estoy de acuerdo en que se hayan incluido proyectos que ya estaban, sino que, evidentemente -y esto parece lógico-, la gestión de esos fondos que vienen del Ministerio la Junta los aproveche y los utilice en trabajos, en proyectos, en actuaciones en toda esa zona.

Es un programa, por otro lado... yo lo veo muy bien estructurado, tanto en el tiempo como en el espacio; no voy a citarles ejemplos, ustedes los tienen en ese documento que nos ha sido facilitado hace tiempo. Y, evidentemente, yo lo considero un documento -repito-, dentro de su parquedad económica, importante y ambicioso, porque mueve o pretende mover ciento setenta y tantos mil millones de pesetas en inversiones y tiene un presupuesto de 132.000 millones.

Por todo eso, yo creo que es un documento útil para trabajar, un documento que demuestra a las claras, o

presenta de forma transparente lo que se pretende, se está... se ha hecho, se está y se va a hacer a lo largo de una frontera. Y que yo también tengo que decir aquí -y no se tome... no se tome... no se le quiera dar la vuelta a lo que quiero decir- que a lo mejor este documento, y a medida que evoluciona el tiempo, pues habrá que ir retocándolo, porque son documentos siempre como los "pre-supuestos" o los "pro-yectos", que, a medida que se ejecutan, tienen que ir amoldándose y acoplándose.

Por tanto, como baraja dada, como bazas dadas a la gente, creo que es una baza, una baraja, una jugada buena que se tiene en la mano; que hay que saber desarrollarla en esos cuatro o en esos cinco años; y que, lógicamente, no va a ser un documento inamovible, ni muchísimo menos, que se tendrá que ir retocando, pero que sirve de partida... no de partida, porque ya lleva funcionando un tiempo, muy útil y muy interesante para el desarrollo de los trabajos de la Consejería.

Por ahora nada más, Presidente. Y probablemente en la dúplica amplíe algunos datos más. Nada más y muchas gracias.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Contestando al representante de Izquierda Unida, en primer lugar, debo decirle que sí le he contestado a varias cuestiones -por lo menos que yo recuerde- que seguramente a usted, pues, no le hayan gustado, le hayan gustado más o menos; pero lo que está claro es que por lo menos a algunas -que yo recuerde ahora- sí le he contestado de su anterior intervención.

También debo decir sobre este tema, contestándole, que éste es nuestro Plan de Infraestructuras y que ésta es nuestra política de infraestructuras. Lógicamente, usted puede estar o no de acuerdo con ello, pero lo que está claro es que yo no conozco su política de infraestructuras, ni su política de carreteras, que podía haberlo presentado hoy en contraposición con la nuestra. Es decir, "ustedes no tienen política", "no me gusta este papel que ustedes me dan", "es un desastre", "no tiene financiación", "la financiación que tiene es insuficiente" y "yo creo que ustedes deben de hacerlo así, así, así y asao". Pero no, ustedes, desgraciadamente, sobre este asunto tan importante, pues no tienen; no tienen ni planes, ni tienen política. Y ha hecho usted una crítica -como siempre, constructiva- sobre el Plan, pero no nos ha dicho nada de cuáles serían esas propuestas suyas; que podía haber dicho algo sobre las carreteras de esta Comunidad, desde su punto de vista, ¿no? Y yo la verdad es que lo siento,

porque me gustaría conocer alguna vez algún plan alternativo sobre política de carreteras de su Grupo, ¿no?

En relación con la respuesta al representante del Grupo Socialista, el Plan Regional que yo presenté en mil novecientos noventa y dos, y que usted ahora alaba, y que lo definió usted en aquel momento como un plan fantasma, que nadie conocía, que parecía que lo hacíamos a escondidas y tal, y que no habíamos planteado tampoco en el Consejo Regional de Carreteras, ni tenía informes de impacto ambiental, ni tenía nada de nada, pues resulta que ahora es un buen Plan, según usted.

Y, desde luego, yo sí tengo que decirle que esto da continuidad al Plan de Infraestructuras del año noventa y dos, como no puede ser de otra manera. Porque la política de infraestructura -y usted me parece que lo ha dicho- debe tener una continuidad en el tiempo; y debe serlo, además, en relación con planes anteriores, porque el Plan anterior tiene un alto grado de cumplimiento. Pero lo que está claro es que... -y usted coincidirá conmigo- es que hay que actualizarlo; es que hay... desde mil novecientos noventa y dos han pasado seis o siete años, y hay que poner al día diversos aspectos técnicos, y hay que poner al día nuevas financiaciones que hayan surgido. Efectivamente, este Plan tiene una financiación. Pero, además, se ha añadido al Plan anterior -por mucho que usted diga que es la misma financiación o menor- una nueva financiación que ha surgido después, que es el Plan Miner. Bueno, pues esos fondos Miner -son 15.000, 18.000, los millones que sean- hay que incluirlos; y, por tanto, esa financiación hay que contemplarla con las actuaciones concretas que se añaden a ello.

La cifra de contratación de estos fondos es la que se pueda contratar. Por mucho que usted diga, o por mucho que digamos que queremos meter en el fondo para este año 10.000 millones de pesetas de los fondos Miner para hacer carreteras, pues es igual; porque si no están a disposición de la Junta por parte del Ministerio, no se pueden contratar las obras. Por tanto, hay que poner una anualidad prudente que nos dé para que en el último trimestre de este año, o en el último semestre -en función de cuando se vayan transfiriendo esos fondos o cuando se nos vaya autorizando-, podamos ir contratando las obras.

Lo que está claro es que la Junta de Castilla y León -en contra de lo que usted ha dicho- no va a utilizar los recursos del Miner para atender lo que podemos calificar como programación ordinaria de inversiones, sino para contratar ya en este año mil novecientos noventa y ocho obras que, por insuficiencia de presupuesto, hubieran tenido que esperar a ejercicios futuros. De forma que la Junta de Castilla y León no se ahorra ni un duro -por decirlo en términos gráficos-, no se ahorra nada de recursos presupuestarios propios utilizando fondos Miner, sino que utiliza los recursos propios y además utiliza los del Miner; porque, si no, no sufriría -como usted ha

visto en el Anexo de Inversiones- un incremento tan fuerte el presupuesto de inversiones de la Junta. Si usted me está diciendo que, respecto al año anterior, hay en el presupuesto... en el Anexo de Inversiones quince obras y 5.000 millones más es por algo; es precisamente porque este año hay una financiación adicional con la que no contábamos en años anteriores, ni que hubiéramos contado en años sucesivos. Por tanto, hubiéramos tenido que hacer una financiación de la habitual del Presupuesto de la Junta de Castilla y León.

Y por eso es explicable el importante volumen de inversión en carreteras que se recoge en el presupuesto noventa y ocho para León y para Palencia. Y la mejor prueba de ello es que, como estoy seguro habrán reparado Sus Señorías, el Anexo de Inversiones identifica claramente las obras; dice las que son del Miner y dice las que son habituales o las que se realizarían habitualmente en un año normal sin fondos adicionales.

En suma, por tanto, sobre este tema, decir que la Junta utiliza los fondos Miner para sus obras en carreteras -lo cual es obvio-; pero sí es cierto que sería contar una verdad a medias si se dijera que estos recursos no son adicionales, sino que serían un añadido para sustituir a lo que nosotros habíamos presupuestado para la provincia de León o para la provincia de Palencia. Y eso debe quedar absolutamente claro, porque no hay más que leerse, además, los anexos del Presupuesto para comprobarlo, haciendo una simple revisión de los proyectos y haciendo una suma de sus importes.

Finalmente, otra cuestión nueva también. El Plan establece prioridades, que es lo que no hacía el Plan del noventa y dos, que hacía un informe en profundidad y taxativo de todas las necesidades, pero no establecía las prioridades tan claramente como las establece este Plan. Por tanto, ésta es otra novedad que surge con este Plan, y eso es lo que hay que decir diferente; y, por tanto, yo creo que eso debe contemplarlo un plan de este tipo, a caballo entre un plan regional anterior y un plan futuro, que se deberá presentar en los próximos meses en esta Cámara.

Finalmente -y aunque sea sólo al hilo de lo que usted ha dicho como complementario de la información, aunque no tuviese nada que ver con el asunto-, efectivamente, Castilla y León es de las que menos desempleo tienen de España. Usted ha dicho que tiene una tasa de desempleo muy alta, pero lo que usted sí que ha resaltado es que en mil novecientos noventa y siete Castilla y León es de las que menos ha crecido. Por supuesto, en mil novecientos noventa y seis fue de las que más crecieron, pero usted no lo dijo; y tampoco lo dijo en mil novecientos noventa y tres, cuando fue la Región que más creció. Bueno, pues eso es normal; esto es cíclico; unas veces se dice cuando no se crece y otras no se resalta cuando se crece. A usted le corresponde decir cuando no se crece y a nosotros nos corresponde decir cuando se crece. Y

como resulta que estamos creciendo muchos más años que los que no crecemos, pues usted lo dice dos años y nosotros lo decimos cinco; porque como ya llevamos siete en estas dos Legislaturas últimas, obviamente, nuestra obligación es decir que estamos creciendo, en el conjunto de los siete años, por encima de la media nacional y que desde luego, este año noventa y ocho -sin ninguna duda- vamos a poder resaltar nosotros -no usted- que vamos a crecer mucho más que la media española, y usted seguramente este año, pues, no dirá nada. Eso es una cuestión lógica desde el punto de vista de la Oposición. Y como usted -como ya le he dicho- en la anterior intervención del tema de la autovía León-Burgos, pues, seguramente... a mí no me importa resaltar el año que sea bueno, como tampoco me importa resaltar los méritos de otros gobiernos; pero sí me gustaría que, igual que usted resalta que este año no ha crecido la economía en Castilla y León, pues debería también de haber resaltado el año pasado que creación por encima de la media nacional, y hasta unos porcentajes muy importantes. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Abrimos un turno de réplica. En primer lugar, tiene la palabra don Luis García Sanz.

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Muchas gracias, señor Presidente. Parece claro que el señor Consejero hoy tiene poco que decir, porque no es de los que se callan cuando tienen cosas que decir; y es evidente que todas las cosas que se han manifestado por este Portavoz que no han sido rebatidas por el señor Consejero es porque no tienen argumentos para rebatirlas. La evidencia de los números están ahí, la evidencia de las argumentaciones en las que está basada el PAPIT son incontestables, y, por lo tanto, el señor Consejero no ha contestado a ninguna de las cosas que yo he manifestado.

Y aquí, pues bueno, si usted tiene interés... tanto interés -que no tiene ninguno, para que nadie se engañe, que no tiene ninguno- en conocer cuáles son las alternativas de Izquierda Unida de transportes, pues no tengo ningún problema en pasarle cuál es nuestro programa. Pero si tiene alguno, pues me lo pide en la siguiente intervención y se lo pasamos, sin ningún problema.

Pero ya de paso le puedo decir las numerosas intervenciones que ha habido por este Procurador en esta Cámara, referido al transporte de carretera, de ferrocarril, etcétera... Que, por cierto, en ferrocarril tiene usted una Moción entera; si tiene interés en aplicarla, cójala, sobre el transporte de ferrocarril; si tiene interés, cójala. Ahí está, a grandes rasgos, pues un poco, las concreciones concretas que Izquierda Unida plantea en materia de transporte por ferrocarril en nuestra Comunidad. Digo porque se ha presentado expresamente; lo demás, pues, está recogido en... se ha ido plasmando en las numerosas intervenciones, que no creo que sea la única que habla-

mos... o que este Procurador habla sobre infraestructura de transporte en esta Comunidad. Pero como usted tiene poco que decir hoy, porque no tiene argumentos para rebatir lo que aquí se ha dicho, pues intenta salir, pues eso, a la defensiva.

En primer lugar, aquí no hemos venido a debatir el programa de Izquierda Unida, pero si quiere le debatimos, si es que usted tienen algún tipo de voluntad de consensuar una política de infraestructura, claro; porque si viene aquí para marear la perdiz y decir: "Mire, como yo, Consejero, no tengo ningún de política alternativa a lo que usted me está diciendo, pues presénteme usted lo suyo". Si usted tiene, realmente, una voluntad política de consensuar una política de infraestructura y tal, no hay ningún problema; comparece usted, o quedamos un día, y lo discutimos, si realmente hay voluntad. Pero para otras cosas más importantes el propio Partido Popular... el otro día se vio... el otro y otros muchos días, en políticas de empleo, y fíjese la voluntad política que tienen ustedes en llegar a acuerdos con la Oposición en esta Cámara.

Así pues, la evidencia de la falta de argumentos, esa actitud a la defensiva que se ha puesto desde el primer momento... porque, bueno, pues los números son evidentes, de que con esa grandilocuencia con que se presentaron los 132.000 millones con que está financiado el PAPIT... Claro, esto ante la ciudadanía, dice: "Pues qué esfuerzo inversor por parte de la Junta de Castilla y León; 132.000 millones en cuatro años es una barbaridad de dinero". Lo desmenuzas, ves cuáles son las previsiones que se tendrían que hacer, lo que supuestamente estaba previsto, y a partir de ahí ves que... Porque, precisamente, esa ambición se reduce en la práctica a menos dinero del que estaba previsto en el Plan Regional de Carreteras del año noventa y dos.

Que, curiosamente, en los propios objetivos que se plantean en el PAPIT, pues todavía estamos hablando del desarrollo reglamentario de la Ley 2/90, de la Ley de Carreteras de esta Comunidad. En el Plan Regional de Carreteras se decían unos objetivos también: "el desarrollo reglamentario de la Ley de Carreteras", del año noventa; estamos en el noventa y ocho, en el PAPIT también se plantea: "lógicamente, lo tenemos que adecuar al objetivo del desarrollo reglamentario de la Ley de Carreteras". Pues a ver si usted termina de desarrollar reglamentariamente la Ley de Carreteras ya, porque es que igual "como digo" tiene otras muchas ocupaciones y no le da tiempo a lo que es concreto de su competencia.

Y, lógicamente, a Izquierda Unida nos gustan los planes, nos gustan los planes; algo que desde el Partido Popular siempre rechazan. Y nos gustan los planes. Lo que pasa, de que, en este caso, el PAPIT no es un plan nuevo, no supone ninguna novedad, porque ya se ha demostrado que, sobre lo que estaba escrito en el Plan Regional de Carreteras, supone una previsión a la baja

en la presupuestación que se concreta. Y el problema de los planes es que, claro, ustedes son muy reacios a plantearles porque, claro, luego viene la posibilidad de lo que está escrito; pues son compromisos que luego se exige su cumplimiento, como en este caso sucede con el Plan Regional de Carreteras y el Plan Regional de Transporte, en el cual, en todas las cuestiones que yo le he planteado de objetivos planteados de cada uno de ellos "no se los repito para que no se canse", pues usted no ha tocado absolutamente nada. Insisto, lo que viene en el PAPIT sobre cumplimiento del Plan Regional de Carreteras es un esbozo que ni con mucho, pues, toca todos los proyectos que estaban previstos en el Plan Regional de Carreteras. Y de los que se habla, la concreción o la ejecución de ellos, pues fíjese usted, en los kilómetros mejorados, un 13,5%, después de seis años de ejecución del mismo.

Y eso, con unas partidas presupuestarias superiores a las que en este momento están contempladas en el PAPIT. Lo que quiere decir que la previsión de cumplimiento o de mejora de nuestras infraestructuras con el PAPIT, pues nos podemos hacer una idea de cuál va a ser el resultado.

Y sobre lo que se ha mencionado también en contestación por parte de otros Portavoces, porque supone que, claro, todos los Portavoces lo que tendríamos que entrar es a lo que dice el Consejero, pues, bueno, si entra a contestarnos a lo que decimos nosotros... pero eso ya es el criterio que cada uno quiera utilizarle. La novedad que supone no es una mayor previsión. En primer lugar, estamos con una previsión temporal del PAPIT más corta de lo que era el Plan Regional de Carreteras, ya he mencionado anteriormente, por lo menos lo que estaba escrito, que el Plan Regional de Carreteras en la previsión de quince años iba hasta el dos mil siete, y el PAPIT va hasta el dos mil. Inclusive la más optimista que dice aquí, diez años, iría hasta el dos mil dos. Por lo tanto, no es el PAPIT un añadido sobre el Plan Regional de Carreteras ni por el Plan Regional de Transportes, los cuales tenían una periodicidad que, teóricamente, les haría vigentes actualmente, y el de Carreteras por lo menos hasta el año dos mil dos. Y no es más global, ni presupuestariamente hablando tampoco, porque dentro de esas previsiones que yo he dicho anteriormente de gasto, y en esa actualización de las cantidades, de lo que sería del noventa y dos al noventa y ocho, va a haber menos dinero, en lo que está escrito en el PAPIT que en el Plan Regional. Y, luego, si descontamos, lógicamente, lo que son añadidos, que tendría que ser de añadirse sobre lo que anteriormente tenía presupuestado la Junta de Castilla y León, que son los Fondos Miner, pues, lógicamente, tendríamos que descontar esos casi 15.000 millones de Fondos Miner para estos próximos cuatro años que, lógicamente, no estaban en el Plan Regional de Carreteras.

Así pues, no estamos dentro de ningún tipo de novedad ni proyecto ambicioso, de proyecto...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Señor García Sanz, le ruego vaya concluyendo su intervención.

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: (Sí, señor Presidente. Termino inmediatamente.) A la vista de todo esto, lógicamente, como se ha mencionado en muchas ocasiones, lo que se ha comentado de que la Consejería de Fomento siempre es de las más inversoras y, por lo tanto, que tiene una mayor repercusión en la creación de empleo, que se venga con los datos... que se diga a estas alturas de que Castilla y León es de las Comunidades Autónomas que menos paro tiene, pues el señor Consejero -que es de Fomento y no es de Trabajo-, posiblemente estos datos no los concreta o no los tiene como muy bien pillados, pero la tasa de paro de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, teniendo en cuenta la tasa de actividad -no sé si conoce usted estos datos-, pues estamos por encima en una misma tasa de actividad que a nivel nacional, por encima de la tasa de paro que a nivel nacional. Cogiendo, en términos homogéneos, la misma tasa de actividad. Y, lógicamente, no iremos también a nivel de crecimiento económico -como usted manifiesta-, teniendo en cuenta los niveles de despoblamiento y de reducción de población ocupada. Simplemente le doy un último dato: en este momento Castilla y León tiene cincuenta y una mil personas ocupadas menos que en el año noventa y uno; que a nivel nacional, sin embargo, el incremento ha sido, pues no muy excesivo, pero por lo menos ahí en este momento hay una población ocupada superior a la del año noventa y uno.

Así pues, salgan ustedes de ese triunfalismo, que, lógicamente, no tiene que ver nada con la realidad y esperemos... y por supuesto que con esta ejecución del PAPIT, pues no se va a corregir esta situación, sino que se va a abundar, teniendo en cuenta que va a haber menos inversiones de las que estaba prevista anteriormente. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para consumir su turno de réplica, tiene la palabra don Antonio de Meer.

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Gracias, señor Presidente. Bueno, la verdad que se han contestado muy pocas cosas que las que aquí se han dicho. Ni un sólo comentario, la intervención del Portavoz de Izquierda Unida no requirió ningún comentario; la nuestra también muy escasos, nada. Por qué pidió la comparecencia después de presentar públicamente el Plan, por qué se ha tardado tanto en acudir aquí a hablar de este tema... Nada, ninguna referencia a estos asuntos. Sólo referencias a alguna cosa que, bueno, realmente me ha gustado, me ha gustado que se diga, y es que yo definí el Plan Regional de Carreteras del año noventa y dos como clandestino, porque no estaba informado por la Comisión Regional de Carreteras. Y, entonces, el señor Consejero de Fomento me llevó la contraria, claro, me

llevó la contraria, como me la ha llevado ahora. Pero eso que dije yo entonces lo dice ahora hasta el propio Director General de Carreteras que tenemos delante. Y en ese Acta de la Comisión Regional de Carreteras del nueve de septiembre dice literalmente el señor Director General de Carreteras que "el Plan Regional de Carreteras aprobado en mil novecientos noventa y dos no fue sometido a informe de esta Comisión". Por lo tanto, es evidente que el Plan aquel era absolutamente clandestino. Ahora dicen lo mismo que dijimos nosotros entonces; como en tantas cosas, dicen al cabo del tiempo las cosas que poco a poco les vamos haciendo reflexionar y les vamos llevando a posturas sensatas o más sensatas.

No es cierto, no es cierto en absoluto que este Plan sea una actualización de nada, yo creo que eso no es cierto. El Plan éste es sólo la suma de las actuaciones del Plan Regional de Carreteras, más el Plan Regional de Transporte, con la financiación sólo del Plan Regional de Carreteras; y eso es en lo que ha sido la actualización. Por lo tanto, es una actuación negativa, evidentemente negativa la que se lleva a cabo con esta operación.

Una operación que además está llena de confusiones -y es a lo que no ha contestado en absoluto el Consejero-: por qué no coinciden los Presupuestos del noventa y ocho con las previsiones del PAPIT, si se redactaron simultáneamente, y ningún dato coincide. Incluso hemos intentado buscar... habrá alguna explicación, no la hemos encontrado. Se la pedimos al Consejero; pero, claro, el Consejero en eso no cuenta nada: ¿por qué no coinciden los fondos, los recursos Miner que figuran para el año noventa y ocho en el Plan de Actuaciones Prioritarias en Infraestructura del Transporte y los Presupuestos del noventa y ocho?, si es que no coincide ni cosas que se estaban haciendo simultáneamente. Y eso es porque este Plan, en realidad, yo insisto, que consolida la opción más pesimista del Plan Regional de Carreteras, pesimista en los términos que lo define el propio Plan; y eso, evidentemente, no puede ser algo que a la Oposición le satisfaga, ni les puede satisfacer a ustedes. Nada más que desde un optimismo que yo creo que es un optimismo que llega a ciertos casos, a ciertos momentos que ya es un optimismo suicida, un optimismo absolutamente suicida. Sólo con ese optimismo suicida se puede decir que éste es un plan ambicioso, no se puede decir de ninguna otra manera.

Como sólo desde un optimismo suicida se puede decir -como ha dicho el Consejero de Fomento hoy- que Castilla y León está bien en materia de empleo. Es que eso es algo que cuesta, que cuesta creer, cuando el propio Consejero de Industria reconoce que existen dificultades -y eso le honra, porque reconocer las dificultades yo creo que es algo que honra a una... a un responsable público-, y, frente a eso, usted, erre que erre, obstinado en lo contrario día tras día, mes tras mes. Porque, claro, Castilla y León tiene un paro registrado ahora -y a ustedes

les gusta mucho hablar del paro registrado- que está en la media nacional. Por primera vez, por primera vez en la historia, el paro registrado en Castilla y León está en la media nacional, y en algunas provincias muy por encima.

Pero es que, además, esto ocurre con menos población activa que hace diez años. Con menos población activa que hace diez años. Y con menos población real que hace diez años, con mucha menos población real que hace diez años. Yo creo que ésta es una situación a la que nos lleva, nos está llevando... porque responsabilidad, una parte de responsabilidad muy importante es de la Junta de Castilla y León, del Gobierno Popular de Castilla y León, nos está llevando a esta situación comportamientos de este optimismo suicida en el que el Consejero de Fomento se empecina en permanecer. Nada más. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor De Meer. Por el Grupo Parlamentario Popular... Paso la palabra al señor... al Excelentísimo señor Consejero de Fomento.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. El representante de Izquierda Unida no ha contestado con sus alternativas a lo que yo le he expuesto en mi intervención; pero, en fin, no sé cómo puede considerar mi posición defensiva, si yo he pedido ya, le he pedido yo esta comparecencia. Eso no es por una actitud defensiva, ni mucho menos. Y le he entregado además un plan magnífico de prioridades. Si eso es estar a la defensiva, desde luego, pues dígamelo usted. Yo, por el contrario, creo que eso es estar en la ofensiva; y creo que es estar en la ofensiva para dar respuesta a los problemas de los ciudadanos, y así luego nos lo reconocen día a día con multitud de cartas, desde luego, que recibimos en la Consejería donde se dice, precisamente, el cambio que se está produciendo en las carreteras de la Región. Pero, bueno, a lo mejor eso a usted le sirve de poco, porque no sé hasta qué punto, pues, está escuchando usted la voz de los ciudadanos cada día, ésa ya es otra cuestión.

Nosotros lo que sí le puedo decir es que estamos satisfechos de los resultados de esta política de infraestructuras. Tampoco quiero estar, entrar en más discusión sobre los datos de paro, porque no creo que sea el objeto de esta comparecencia, yo, desde luego, los datos que manejo, aunque tampoco sea excesivamente experto -seguramente menos que usted- en la población ocupada, sí le puedo decir que es superior a la media nacional, que tenemos dos puntos menos -aunque ahora dice el señor representante del Grupo Socialista que no- del paro medio de España, y que en mil novecientos noventa y siete se han creado quince mil nuevos puestos de trabajo que están ahí. Si eso no sirve para reconocer lo que es una verdad, que son los datos de la población ocupada y del empleo, pues, bueno, cada uno tendremos nuestra

opinión sobre ese tema y analizaremos los datos como corresponde.

Desde luego, lo que está claro es que, en respuesta a lo que ha dicho el representante del Grupo Socialista, cómo van a coincidir las previsiones del Presupuesto de mil novecientos noventa y ocho con el Plan, si en este año hay, por ejemplo en este año, unas anualidades de nuevos fondos que no tienen por qué estar incluidas esas anualidades en el Plan. Lógicamente no pueden coincidir, no tienen por qué coincidir.

Nosotros no somos optimistas, somos realistas. Y frente a su victimismo y frente a su pesimismo casi enfermizo, pues nosotros tenemos que se optimistas; pero también reconocemos las dificultades. Yo he sido el primero en reconocer las dificultades que tiene la Región en muchos ámbitos, en necesidades de infraestructura -que es mi materia-, pues claro que lo he reconocido: en todas las intervenciones públicas que he tenido he dicho que Castilla y León no tiene las infraestructuras que tiene que tener y que necesita. Y eso ha sido una cuestión histórica: en los últimos quince años Castilla y León no ha conseguido las infraestructuras que debería de tener. Y no es nuestra la responsabilidad; puede ser la responsabilidad de otras Administraciones, en parte nosotros también seremos culpables, pero lo que está claro es que no me diga usted que esas situaciones tan deficientes de esta Región vienen precisamente por su propia situación interna o por sus propias gestiones internas, viene más bien por cuestiones exógenas, que no por cuestiones endógenas. Y eso se arrastra desde antes del Gobierno Socialista y, en gran parte, también con el Gobierno Socialista. O sea que no vamos a hacer aquí paréntesis en la historia y decir que todo viene de cuando el franquismo. Pues, no señor, viene de cuando el franquismo y viene de cuando el socialismo. Y eso hay que reconocerlo, porque eso hay que ser realista y decir la verdad.

Y yo, como no quiero discutir con usted más datos sobre el empleo, y sobre el paro, y sobre la población ocupada, porque no es materia de esta comparecencia, si usted quiere, pues podemos hacer otra en la que discutamos sobre ese tema. Pero, ya le digo que, desde luego, el análisis de los datos, seguramente no vamos a coincidir con usted en cómo estamos respecto a la situación económica de la Región que, efectivamente, por lo menos en el último año, desde junio de mil novecientos noventa y siete, o desde marzo de mil novecientos noventa y siete a marzo de mil novecientos noventa y ocho, es mucho mejor que la que era en años anteriores. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. ¿Algún Procurador de la Comisión desea intervenir? ¿Algún Procurador más? En primer lugar, tiene la palabra don Antonio Almarza.



EL SEÑOR ALMARZA GONZÁLEZ: Sí, gracias, señor Presidente. Para que el Consejero no esté a la defensiva y nos instalemos todos en una realidad, quería preguntarle qué inversiones va a realizar la Junta de Castilla y León en infraestructuras de carreteras en la provincia de León con fondos propios, en el año mil novecientos noventa y ocho y en el mil novecientos noventa y nueve.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): ¿Podría repetir la pregunta?

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): ¿Quiere repetir la pregunta, señor Almarza?

EL SEÑOR ALMARZA GONZÁLEZ: Sí. ¿Qué inversiones va a hacer la Junta de Castilla y León con fondos propios en el Programa de Carreteras en la provincia de León, concretamente, en el noventa y ocho y en el noventa y nueve?

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Señor Consejero, tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Pues, mire usted, en mil novecientos noventa y ocho, las inversiones que va a realizar la Junta de Castilla y León son las que figuran en el Anexo del Presupuesto.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Turno de réplica.

EL SEÑOR ALMARZA GONZÁLEZ: Sí, yo se las doy: 268.000.000 en el año noventa y ocho y 75 en el año noventa y nueve.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Esos datos son los que usted considera de forma subjetiva y no estoy de acuerdo con ellos porque, efectivamente, la Junta de Castilla y León va a invertir en la provincia que más, de toda la Región, en la provincia de León, cosa que usted no quiere resaltar. La provincia donde más inversiones se han realizado en los últimos años, y en este año, es la provincia de León, y son más de 5.000 millones de pesetas. Sólo lo que va a poner la Junta, sólo con su propio dinero, sin entrar en el detalle de otras obras, sólo en la obra de la autovía León-Burgos, es mucho más y no quiero entrar en los miles de millones que los 100.000.000 que usted dice. Está claro que las obras de la autovía León-Burgos no

nos van a costar este año 100.000.000. ¡Hombre, por favor!

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Don Felipe Lubián tiene la palabra para hacer la pregunta al Consejero.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Sí, muchas gracias. Señor Consejero. Priorizar es fundamental, siempre que no implique el olvido más absoluto de lo que no se considera prioritario. Y el PAPIT –es una opinión personal mía en este caso– es cicatero con la provincia de Zamora, en términos absolutos y en términos relativos, pero especialmente con los linderos de esa provincia con Galicia y con Portugal, especialmente en Aliste.

En este sentido, quiero preguntar qué actuaciones tiene previstas y para cuándo la Consejería para carreteras concretas, como la de Porto, o la 525 antigua en el ámbito territorial de Las Portillas, ambas reconozco que de la red regional complementaria de carácter local. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. El señor Consejero tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Mire usted, las inversiones que se van a hacer en la provincia de Zamora figuran en el Plan. Pero además de que figuran en el Anexo de Presupuestos, también en el plan de choque que recientemente hemos firmado con todas las fuerzas económicas y sociales de Zamora se establece cada una de las inversiones que se van a realizar, cada una de las carreteras y cada una de las inversiones concretas en infraestructuras para la provincia. Y yo creo que, además de éstas, la Dirección General de Carreteras está estudiando, en diversos convenios con la Diputación y con el Ayuntamiento, alguna ampliación de alguna de las obras realizadas.

Por tanto, creo que está perfectamente detallado y que yo ahora mismo –como es obvio– tampoco conozco en detalle para darle. Pero creo que con los tres documentos que le he citado es suficiente para que usted pueda comprobarlo.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): ¿Quiere utilizar un turno de réplica? Señor Lubián, tiene la palabra.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Plan de choque, señor Consejero –si ése es el nombre que le queremos dar–, desde la provincia lo vamos más como algo que, de existir –que lo dudamos–, afecta más a la ciudad que al resto de la provincia.

Fíjese, en este sentido, en estas comarcas, como Aliste y como Sanabria, de las que yo les he estado hablando, porque fundamentalmente es donde veo que no hay actuación prevista en el mapa, sin embargo, en un pasado reciente se han llevado a cabo obras de construcción de estaciones de autobuses, con cientos de millones de pesetas ahí despilfarrados, y que no tendrán otra utilidad que no sea, por ejemplo, pues helipuerto de apagar incendios, o parada de autobuses para escolares, o para criar telas de araña, posiblemente, algunas otras. Y eso podría estar dedicado, precisamente, a arreglar este tipo de carreteras de las que antes le hablaba.

Y, fíjese, estoy hablando de una zona en donde las carreteras que no son del Estado son infernales, en donde el tren nos conduce a Galicia y no nos conduce, sin embargo, a Castilla y León porque no quiere la Junta –se queda a treinta kilómetros–. Claro, desde este punto de vista, la Junta no está vertebrando el territorio; y la falta de servicios, la falta de atenciones en la periferia, todos sabemos que está generando determinados problemas que pudieran generalizarse en el futuro, si entre todos –entre los cuales me incluyo– no lo remediamos. Y fíjese que una fuerza emergente de Galicia en votos está mandando unos libros que se titulan "A Galicia en Irredenta", y que pretende ya decir, pues, que partes de nuestro territorio actual no lo son, sino que son de Galicia. Nada más. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. La verdad es que no... yo creo que no es bueno tampoco el que empecemos ahora a discutir territorios, también, de otras regiones; porque ya, ¡lo que nos faltaba!, ¿no?, que tengamos que empezar a discutir también en otras regiones. Pero en fin.

Usted ha dicho que en esa comarca el tren no vertebraba y tal. Bueno, pues el tren lo está pagando la Junta de Castilla y León. Yo no sé si usted se acuerda de quién está pagando ese tren y quién está gestionando ese tren.

EL SEÑOR .....: *(Intervención sin micrófono).*

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Bueno, el que va para Galicia no, el que está dentro de Castilla y León, que es el que a nosotros nos interesa. Ese tren, si no es porque lo paga la Junta, estaría ahora mismo cerrado; y usted lo sabe.

Y ésa no es una decisión de este Gobierno, precisamente, la que dio origen al cierre. Y lo tenemos que pagar para vertebrar la Comunidad. Como estamos vertebrando la Comunidad cuando estamos arreglando esas carreteras comarcales, incluso algunas locales –como usted ha citado alguna que no es de la Junta de Castilla y León, y, sin embargo, se está pretendiendo que la arreglemos porque es que, si no, no la arregla nadie, como ha ocurrido con otros tramos–.

Lo que pasa es que todo esto tiene que tener, necesariamente, una ordenación; y por eso se hacen estos planes. Esto no se hace para diversificar y para hacer las cosas desordenadamente. Nosotros queremos hacer unos planes ordenados, unos planes serios. Pero, claro, ¿qué ocurre? Luego llega el año de la discusión del Presupuesto y ocurre lo que ha ocurrido este año: que como ustedes dicen luego que no coinciden las cifras; presentan más de quinientas enmiendas a los presupuestos, sin orden ni concierto, y encima nos está a nosotros diciendo que luego no coinciden las cifras. Si no pueden coincidir, porque todas esas enmiendas que ustedes presentan a los presupuestos de carreteras de la Consejería son unas enmiendas que lo que tratan es, precisamente, de distorsionar la política de carreteras que se está haciendo en estos planes; que estos planes son los rigurosos –usted lo ha dicho, señor De Meer–, estos planes son buenos, estos planes son acordes con una política racional de infraestructuras y estos planes son los que yo estoy, a lo largo de toda la comparecencia, haciéndoles llegar –con poco éxito– que son unos buenos planes y que son unos planes inversores que crean empleo. Otra cosa es que ustedes se opongan sistemáticamente a ellos. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Agradecemos la comparecencia del señor Consejero ante esta Comisión. Y, no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la misma.

*(Se levanta la sesión a las trece horas veinticinco minutos.)*