

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENTE: Don José Luis Santamaría García

Sesión celebrada el día 10 de octubre de 2001, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DÍA:

1. Proposición No de Ley, P.N.L. 496-I, presentada por el Procurador D. José Manuel Hernández Hernández, relativa a solución definitiva a los problemas de la carretera AV-537 desde su cruce en Hoyo de Pinares con la AV-502, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, Núm. 125, de 13 de marzo de 2001.
2. Proposición No de Ley, P.N.L. 510-I, presentada por los Procuradores D. Felipe Lubián Lubián, D.^a Isabel Fernández Marassa y D. Manuel Lozano San Pedro, relativa a realización de obras en la carretera C-528 entre Zamora y Ledesma, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, Núm. 130, de 26 de marzo de 2001.
3. Proposición No de Ley, P.N.L. 541-I, presentada por el Procurador D. Octavio Granado Martínez, D. Fernando Benito Muñoz, D.^a Leonisa Ull Laita y D. Julio Víctor Pascual Abad, relativa a negociaciones con la concesionaria de la Autopista Burgos-Málzaga para la liberalización del tramo contenido en la provincia de Burgos, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, Núm. 145, de 22 de mayo de 2001.
4. Proposición No de Ley, P.N.L. 556-I, presentada por los Procuradores D. José María Crespo Lorenzo, D. Laurentino Fernández Merino y D.^a Begoña Núñez Díez, instando del Gobierno de España que en el trazado del tren de alta velocidad entre Palencia y Alar del Rey se adopte la alternativa que permita la circulación a 350 Km/hora, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, Núm. 147, de 29 de mayo de 2001.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diecisiete horas diez minutos.	6026	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Granado Martínez (Grupo Socialista).	6034
El Presidente, Sr. Santamaría García, abre la sesión, y comunica a la Comisión la alteración del Orden del Día y las sustituciones que se han producido.	6026	En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular).	6035
Primer punto del Orden del Día (antes segundo). PNL 510-I.		Intervención del Procurador Sr. Granado Martínez (Grupo Socialista).	6036
La Secretaria, Sra. Ull Laita, da lectura al primer punto del Orden del Día (antes segundo).	6027	El Presidente, Sr. Santamaría García, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	6037
Intervención del Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista), para presentar la Proposición No de Ley.	6027	Tercer punto del Orden del Día (antes cuarto). PNL 556-I.	
Por el Grupo Enmendante, interviene la Procuradora Sra. Cordero Monroy (Grupo Popular).	6027	La Vicepresidenta, Sra. Cordero Monroy, da lectura al tercer punto del Orden del Día (antes cuarto).	6037
En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista).	6028	Intervención del Procurador Sr. Fernández Merino (Grupo Socialista), para presentar la Proposición No de Ley.	6038
En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. Cordero Monroy (Grupo Popular).	6028	En turno de fijación de posiciones, interviene la Procuradora Sra. Juárez Galindo (Grupo Popular).	6039
En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista).	6029	Intervención del Procurador Sr. Fernández Merino (Grupo Socialista).	6040
En turno de fijación de posiciones, interviene la Procuradora Sra. Fernández González (Grupo Mixto).	6030	El Presidente, Sr. Santamaría García, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es aprobada, por asentimiento.	6040
Intervención del Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista).	6030	Cuarto punto del Orden del Día (antes primero). PNL 496-I.	
El Presidente, Sr. Santamaría García, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	6031	La Vicepresidenta, Sra. Cordero Monroy, da lectura al cuarto punto del Orden del Día (antes primero).	6040
Segundo punto del Orden del Día (antes tercero). PNL 541-I.		El Presidente, Sr. Santamaría García, comunica a la Comisión que, ante la ausencia del Sr. Procurador Proponente, decae la Proposición No de Ley.	6040
La Secretaria, Sra. Ull Laita, da lectura al segundo punto del Orden del Día (antes tercero).	6031	El Presidente, Sr. Santamaría García, levanta la sesión.	6040
Intervención del Procurador Sr. Granado Martínez (Grupo Socialista), para presentar la Proposición No de Ley.	6031	Se levanta la sesión a las dieciocho horas veinte minutos.	6040
En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular).	6032		

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

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Buenas tardes, Señorías. Se abre la sesión. Por acuerdo de los Portavoces, vamos a cambiar el Orden del Día de esta Comisión de Transportes y Comunicaciones, y el primer punto pasará a ser el último punto; por tanto, el primer punto será el segundo. Le ruego a la señora Secretaria... Bueno, antes, ¿hay alguna sustitución?

LA SEÑORA VELASCO GARCÍA: Por el Grupo Socialista, vendrá don Antonio Canedo por don Antonio

de Meer, doña Carmen Espeso por don Jesús Quijano, y don Manuel Lozano por don Antonio Losa.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. ¿Por el Grupo Parlamentario Popular?

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Por el Grupo Popular, doña Gracia Sánchez a don Alejo Riñones sustituye, y don José Manuel Miano a don Javier Marqués.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Ruego a la señora

Secretaria dé lectura al primer punto del Orden del Día, que es el segundo de la convocatoria actual.

LA SEÑORA SECRETARIA (SEÑORA ULL LAITA): Gracias, señor Presidente. **Proposición No de Ley...** ¿Es el número cuatro, no? Presidente, ¿el cuatro?...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): No, el número dos.

LA SEÑORA SECRETARIA (SEÑORA ULL LAITA): Ah, ¿el dos? El dos, muy bien. Bien. Pues **"Proposición No de Ley que corresponde al primer punto del Orden del Día, aun siendo el número dos. Está presentada por los Procuradores don Felipe Lubián Lubián, doña Isabel Fernández Marassa y don Manuel Lozano San Pedro. Es relativa a realización de obras en la carretera C-528, entre Zamora y Ledesma, y ha sido publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, con el número 130, con fecha veintiséis de marzo de dos mil uno"**.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, señora Secretaria. Para la presentación de la Proposición No de Ley, tiene la palabra, en representación de los Procuradores PropONENTES, don Fernando Lubián, por un tiempo de diez minutos.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Gracias, señor Presidente. La carretera Comarcal 528, entre Zamora y Ledesma, presenta un estado totalmente inadecuado para el tráfico que soporta: el pavimento está levantado en diversos puntos, la anchura obstaculiza el adelantamiento a los camiones o autobuses, y cuando llueve, el agua se sale del cauce de las cunetas, provocando la inundación de la calzada en varios tramos.

Las deficiencias observadas en esta carretera producen, inevitablemente, riesgos y peligros para los usuarios de la misma. Es por ello por lo que presentamos aquí, en esta Cámara, para su debate y votación, la siguiente Propuesta de Resolución:

"Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León para que la Consejería de Fomento proceda cuanto antes al ensanche de la plataforma, construcción de obras de fábrica para la evacuación de las aguas y refuerzo del firme en la carretera Comarcal 528, entre Zamora y Ledesma, en la provincia de Salamanca". Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Se ha presentado a esta Proposición No de Ley una Enmienda en el Grupo Parlamentario Popular, con el número 5276 de Registro de Entrada en estas Cortes. Para la presentación de

dicha Enmienda, tiene la palabra doña Natividad Equierdo.

LA SEÑORA CORDERO MONROY: Gracias, señor Presidente. Señoría, presentamos la Enmienda de Sustitución en el convencimiento que puede, bueno, pues, perfeccionar o enriquecer su Propuesta de Resolución, instando a la Junta de Castilla y León que en el próximo presupuesto, en este inmediato presupuesto que vamos a aprobar, se incluya una partida presupuestaria para el arreglo de la carretera 528, que va entre Zamora y Ledesma.

Por otro lado, consideramos que su Proposición No de Ley responde a una verdadera necesidad; así lo han trasladado a la Junta de Castilla y León todas las instituciones, y muy especialmente -quiero decirlo aquí- la Delegada Territorial de Zamora.

Por otra parte, la carretera que nos ocupa, la número 528, corresponde a la red complementaria autonómica, y soporta intensidades de tráfico muy dispares, que es importante señalar aquí, teniendo que analizar dos tramos -Su Señoría los conoce perfectamente-: el primer tramo tiene un IMD superior a dos mil vehículos diarios, y es justo el tramo que sale de Zamora, del núcleo de Zamora hacia la 527. Es un tramo de una intensidad de tráfico muy alta. El segundo tramo descende la IMD a doscientos cincuenta vehículos/día, y es el tramo que va hacia la 320, hacia la localidad de Fresno de Sayago. Con esto quiero decirle que consideraríamos lógico que ambos tramos cuenten con un tratamiento diferente. En este caso supondría, pues, la actuación, el ensanchamiento de toda la calzada, con arcenes pavimentados de un metro, y entre los cruces, sobre todo, de más incidencia de tráfico -como le he dicho anteriormente- que es entre las carreteras 527 y la 320, que va hacia Fresno de Sayago.

Habla usted en los antecedentes, también, de las inclemencias meteorológicas, y tiene razón. Éstas se han debido especialmente a una climatología en el último año demasiado... demasiado extensa. Pero no solamente ha ocurrido con esta carretera, lo hemos podido comprobar en las carreteras nacionales, vías de comunicación de vía rápida, autopistas, comarcales, provinciales y autonómicas; en muchas que no tienen arcenes pavimentados hemos podido comprobar cómo los arcenes se los ha ido comiendo por las inclemencias meteorológicas.

Por otro lado, debo decirle que, dada la importancia que esta carretera tiene para Zamora, la 528, el Grupo Parlamentario Popular ha considerado imprescindible presentar una Enmienda de Sustitución en los términos exactos en los que les voy a leer:

"Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León para que se dé prioridad en los Presu-

puestos Generales del dos mil dos a la ejecución de la actuación para la mejora del tramo de mayor afluencia de la carretera 528, entre Zamora y Ledesma, que transcurre entre los cruces con la carretera 527 y la Zamora 320, y para el refuerzo del firme del resto de la carretera". Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría, Para consumir un turno en contra o a favor de la Enmienda, tiene la palabra don Fernando Lucían.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Felipe. Pues nos congratulamos de que el Grupo Popular esté decidido a introducir en los Presupuestos del dos mil dos -y yo así lo espero-, para empezar a transformar esta carretera, empezando por el tramo entre el polígono de Los Llanos y la carretera que luego va a Almeida, que es la de mayor índice de tráfico, según los datos que usted nos da... que la Portavoz nos da.

Nos congratulamos de ello, porque es necesario iniciar las actuaciones cuanto antes, y, evidentemente, si puede ser en los Presupuestos del dos mil dos, pues mucho mejor.

No obstante, no voy a admitir, como Ponente, no voy a aceptar esta Enmienda. Espero que no sea necesaria la aprobación de esta Enmienda para que los trámites continúen adelante, porque el Gobierno puede muy bien iniciar las obras como considere oportuno en su planificación. Pero esa planificación, que se basa en datos reales de ahora mismo, con diferentes índices de tráfico en distintos tramos, tiene lugar así, de esa manera, porque el estado de la carretera es tan lamentable que hay tramos que no utilizan los usuarios, buscando otras rutas alternativas que presentan mejor estado. Y así, pues gente que viene desde... porque no nos olvidemos que esta carretera es una carretera que une dos provincias, que es itinerario preferente de la red complementaria; que no solamente es que una Ledesma y todo el noroeste de la provincia de Salamanca con Zamora ciudad, y con Sayago, sino que es que, además, tiene continuidad, a través de la red de carreteras, hasta Ciudad Rodrigo, por ejemplo, en línea recta, que es una muy importante ciudad de la provincia de Salamanca.

Entonces, el tráfico que viene de la provincia de Salamanca, pues, busca otras alternativas, como puede ser la carretera que va de Ledesma a Peñausende, a pesar de ser teóricamente de inferior calidad o de inferior importancia, para desde allí venir a la Nacional 630, y olvidarse de las carreteras regionales; o continuar por ella hasta el Cristo de Morales; o también puede, evidentemente, elegir otra ruta, como puede ser la 320, que usted antes citaba... y hasta la 527, hasta la Comarcal 527. Esto da lugar a que, evidentemente, disminuyan los índices de tráfico en unos tramos por la situación en la que se encuentra esta carretera.

Entonces, nuestro Grupo no puede admitir esa Enmienda, porque se refiere única y exclusivamente a un tramo muy reducido de la misma, cuando nosotros consideramos que la carretera debe de ser reparada, reconstruida en todo su itinerario con las mismas características.

Cuando usted habla de las obras de drenaje y de que hubo desperfectos en muchas otras carreteras, incluso de titularidad del Estado, es cierto. Pero unas... tanto el Estado como la Junta de Castilla y León, en este caso, pues, deberán de velar para que en el futuro, que cada determinados periodos de tiempo vienen unos inviernos y unas primaveras muy lluviosas, pues, ver qué obras de drenaje funcionan y cuáles son insuficientes para esos periodos en los que vienen mayor época de lluvias, unas lluvias más copiosas, para tratar de corregir precisamente esas deficiencias.

Entonces, es tan reciente el invierno tan lluvioso que ha venido, que ahora mismo estoy completamente seguro que el servicio de mantenimiento de carreteras de allí, el Servicio Territorial de Zamora, sabe con precisión cuáles son los puntos en donde es necesario cambiar determinadas alcantarillas por otras de mayor sección, para evitar que en un futuro vuelvan a ocurrir, pues, las invasiones de la calzada por parte de las aguas de escorrentía. Pero insisto que la carretera en todo su itinerario, desde su comienzo hasta su final, es, de la red complementaria, itinerario preferente, y que tienen el mismo derecho a tener una carretera del siglo XXI el pueblo de... de Pubblica de Campeán como todo el resto de los municipios y pueblos, e incluso Ledesma y todo el noroeste de Salamanca, tienen derecho -digo- a una carretera de primer orden dentro de las regionales, con las mismas características en todos sus tramos. Por eso es por lo que este Grupo no acepta la Enmienda. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para consumir un turno de réplica, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Enmendante, doña Natividad Cordero.

LA SEÑORA CORDERO MONROY: Gracias, señor Presidente. Lamento muchísimo que no haya aceptado la Enmienda, porque este Grupo Parlamentario va más allá de su petición. Es decir, priorizamos, exigimos que la Junta priorice la carretera. Exigimos que se incluya en el Presupuesto dos mil dos. Yo creo que es una Enmienda concreta, y que... vamos, que va a redundar en beneficio de que la carretera 528, a su paso por Zamora, se beneficie, pues... pero muy positivamente.

Efectivamente, tengo que decirle también que son los técnicos los que valoran las actuaciones, y usted lo ha dicho en parte de su intervención. Yo lo que creo que nosotros venimos aquí es a llegar a un acuerdo en si es necesario o no es necesario arreglar la 528.

En la primera intervención le he dicho que todas las instituciones de Zamora, empezando por la Delegada Territorial, tienen sumo interés en que esta carretera se lleve a cabo y se arregle. Exactamente igual los Procuradores y Parlamentarios que representan a la provincia de Zamora en esta Cámara. Y la verdad, vuelvo a decir que lamento mucho, porque en muchas circunstancias, cuando el Grupo Parlamentario Popular presenta enmiendas, lo mismo Sus Señorías creen que las presentamos para que... para que no se acepten. Todo lo contrario, nosotros deseamos que ustedes voten a favor de la enmienda, para que su Proposición No de Ley salga adelante.

Pueden pasar dos cosas. En primer lugar, usted no acepta la Enmienda, luego la Proposición No de Ley va a ser rechazada... al no aceptarla el Proponente. En segundo lugar, que los Procuradores de la provincia de Zamora presenten una Proposición No de Ley en los mismos términos que la Enmienda, y se vuelva a redundar, y a reiterar, en este caso, el debate que hoy, en este momento, estamos llevando a cabo.

Vamos, yo lo que sí le quiero trasladar a Su Señoría que, desde luego, con la actuación que se va a hacer en la carretera 528 va a ser digna de la provincia de Zamora y, sobre todo, de las carreteras que se van a ver afectadas, que es la 527, por la que esta Procuradora que está hablando... he ido muchísimas veces, que va hacia Pereruela, por Bermiyo de Sayago hasta Fermoselle; y por la 320, que va hasta Fresno de Sayago.

Y no quiero yo en esta segunda intervención dejarle de recordar el esfuerzo que ha hecho la Junta, concretamente, en la provincia de Zamora: una vez solventadas las cuestiones administrativas con Portugal -léase, léase la eliminación de la aduana-, el objetivo prioritario fue arreglar las infraestructuras para podernos comunicar dignamente con Portugal.

Y le recuerdo perfectamente carreteras como es la 622, que viene desde León hasta Portugal y pasa por Puebla de Sanabria; la 104, de Puebla de Sanabria al Lago; la 324, que va hacia Portugal por Moralina; la misma 527, que entronca con Zamora y va directamente también a Portugal.

Yo, Señoría, me gustaría que reflexionara y que aceptara la enmienda y que entre todos pudiéramos decir que la 528, la 528 se va a arreglar, porque se va a arreglar igual. Pero yo, me gustaría que usted aquí justificara el porqué de no aceptar la enmienda cuando priorizamos... pedimos prioridad en la ejecución, pedimos que se incluya en el Presupuesto del 2002, y que, efectivamente, de acuerdo con los IMD que le dije en mi primera intervención, se haga una actuación adecuada. Hay un IMD en el entronque de Zamora con la 527 de dos mil vehículos/día y en la 320 de doscientos cincuenta vehículos/día, Señoría.

Entonces, me gustaría que nos justificara el rechazo de esta Enmienda. Y, desde luego, lo siento profundamente que no la... que no la acepte. Y en este momento no tengo más que decir.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para consumir un turno de dúplica, tiene la palabra don Felipe Lubián.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Vuelvo a insistir en que el rechazo de la Enmienda por parte de este Grupo no significa en modo alguno rechazar que la Junta emprenda el arreglo en las condiciones que considere convenientes, porque tiene el poder y tiene la responsabilidad de hacerlo.

Otra cosa es que considere este Grupo que esa Enmienda es más ventajosa para la carretera que la propia Proposición No de Ley.

Como no es así, porque afecta sobre todo a un tramo -e insisto que nosotros consideramos que el mismo tratamiento debe ser para todos los tramos-, porque ese tráfico de ese primer tramo utiliza luego otra carretera, porque está en mejor estado, pero ese tráfico a donde va realmente, sobre todo -además de ir a Almeida parte de él-, al noroeste de la provincia de Salamanca, y no utiliza esta carretera, porque tiene que hacerlo por otras vías alternativas.

Pero, mire usted, cuando nos habla en la Enmienda de la segunda parte, de la segunda parte, que dice "y para el refuerzo del firme del resto de la carretera", nos conocemos los usuarios cuál es el refuerzo del firme del resto de la carretera, porque de primera mano lo he visto en carreteras, como la carretera de la Autovía A-52, a Porto, desde la Nacional... desde la A-52, desde la Autovía A-52 a Porto, se ha hecho un refuerzo del firme que ¡vaya por Dios!, de verdad.

Yo lamento, lamento que aquí se hubiera aprobado en su día, por unanimidad de los Grupos, hace ya... en la anterior Legislatura, pues no sé si tres o cuatro años, una Proposición No de Ley para hacer una carretera nueva para reformarla como es debido, desde la Nacional 525, entonces -que no había todavía autovía-, hasta Porto.

Es otro... es únicamente una comparación lo que estoy haciendo. Y que se haya hecho un estudio informativo que vale 20.000.000 de pesetas y que, a la hora de la verdad, lo único que se haya hecho ha sido pintar de negro, con una capa de *slurry*, una carretera, sin mejorar... es decir, que sigue teniendo los mismos baches... está peor, está bastante peor que antes. Y lo mismo ocurre con otras carreteras que también conozco.

No es ése, no es ése el tratamiento que esta carretera demanda.

Mire usted, le voy a leer la opinión de los usuarios, puesto que, evidentemente, esto ha salido en los medios de comunicación, que reflejaron la inquietud... -por eso nos hacemos eco todos, todos los Partidos políticos y todas las Instituciones, porque salió en los medios de comunicación-, la inquietud y las lamentaciones de los usuarios de aquellas comarcas. Y dicen: "se arregló"; es decir, que esta carretera ya se arregló hace poco tiempo, ¿eh?, se arregló. Pero la dejaron tan mal que al poco más que al año, ya se hizo imposible a causa del mal estado. A eso es a lo que me refiero. Eso... eso no lo quieren volver a ver los usuarios de la carretera.

Lo que quieren los usuarios de la carretera es esa carretera, con esas características que ustedes en la Enmienda dan para el primer tramo de la misma -para un tramo de muy pocos kilómetros-, que siga con las mismas características hasta Ledesma, trasladándose -como es lógico- hasta la provincia de Salamanca, hasta el mismo... a toda la carretera en su integridad. Porque no nos parece aceptable que una carretera se trame... se trate de manera diferente en unos tramos que otros.

Pero vuelvo a insistir -y esto es lo importante-, no solamente usted de que nosotros no aceptemos la Enmienda que ustedes proponen, porque lo que tiene que hacer la propia Junta, con Enmienda o sin Enmienda, con Proposición de Ley o sin Proposición de Ley, es, si ya tiene estudiadas cuáles son las características de la carretera, abordarlo. Y, desde luego, no pretenda usted decirnos que, como consecuencia de que nosotros rechacemos la Enmienda, pues que en los Presupuestos del dos mil dos no va a aparecer reflejado... reflejada ninguna partida para esta carretera, porque eso no es así. El Gobierno tiene la responsabilidad, tanto si se presentan aquí proposiciones no de ley o enmiendas, de arreglar aquellas carreteras de las cuales es titular. Nada más. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. El Grupo Mixto, don José María Rodríguez de Francisco... ¿le sustituye usted?

LA SEÑORA FERNÁNDEZ GONZÁLEZ: Sí, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Tome nota, señor Letrado. Bien, pues, en un turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra doña Daniela Fernández.

LA SEÑORA FERNÁNDEZ GONZÁLEZ: Gracias, señor Presidente. Pues mire, vamos a votar a favor. Y vamos a votar a favor, por una razón muy sencilla.

Recién entrada esta Procuradora puso una Proposición No de Ley para el arreglo de la León 110, que va

de La Bañeza a Camarzana de Tera, con un puente -que se trajeron hasta fotografías del estado-, y no se le aprobó; no se le aprobó esa PNL, porque parece ser que iban a hacer muchísimo más de lo que la Procuradora pedía.

Bien, de esto hace dos años. El año pasado vinieron en Presupuestos, como quieren meter ésta, y se está acabando el año... sí es verdad que era a desarrollar en cinco años, pero se está acabando el año y, si acaso, han hecho algún estudio... que, por cierto, según ellos en el noventa y cinco, y según documentación que tengo ya estaba hecho. Es decir, la carretera sigue igual, sólo que con más baches, con más agujeros y el puente más roto.

Entonces, mucho me temo que, aunque se meta en Presupuestos, pase como con la León 110 o como la León 622, que ésa viene presupuestada para un año; acaba el año y no han empezado las obras. Y, desde luego, para hacer un estudio en un año... En fin.

Como no confío tampoco en esa Enmienda, pues yo voy a votar la Proposición No de Ley, porque, por lo menos, por la voluntad del Pueblo Leonés, que no quede Zamora como está; que, vamos, si se ha desvelado la Junta por Zamora, ¡menos mal! Porque, si no se desvela, lo de Afganistán, oro molido al lado de la provincia de Zamora. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo, tiene la palabra el Parlamentario Felipe Lubián.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Bien. Pues insistir en que esta carretera, aunque tenga diferentes índices de tráfico en los diferentes tramos -y no quisiera reafirmarme en ello con pesadez-, lo que sí puedo decir es que hay dos tipos de tráfico: hay un tráfico pesado, de camiones que transportan el producto de minas de caolín; y también de camiones de transporte de una zona ganadera, como es el noroeste de Salamanca, y de Sayago también, pues incluso hacia Galicia. Y luego también hay un importante tráfico local del Polígono de Los Llanos -que probablemente incida en ese índice tan grande que hay al principio-, Tardobispo, Puebla de Campeán. Pero el mismo tratamiento necesitan también aquellos pueblos como Las Semillas, Latuda, Tamame, Figueruela de Sayago, Viñuela, Alfaraz o Moraleja de Sayago, en la provincia de Zamora; y también Ledesma y todo el noroeste de Salamanca, que está afectado por esta carretera.

La gente de la Comarca de Sayago pues tiene que salir de allí a resolver, como es lógico, pues, problemas burocráticos, administrativos, por razones sanitarias; después también hay transporte escolar. Incluso algunos conductores de transporte escolar han optado por variar

el itinerario para elegir rutas alternativas aún con más kilometraje, para eludir esos tramos, que luego, pues resulta que como no se contabiliza el tráfico que elude esos tramos, pues luego no aparece en ellos; pero se hace a cambio de aumentar el itinerario, la ruta.

Hemos visto ya que el lamentable estado de la carretera ha provocado, primero, la demanda de los municipios, que se han dirigido ellos personalmente, los Alcaldes, denunciando el estado de la carretera y reclamando su reparación urgente, pues, a las Administraciones competentes -espero que lo hayan hecho, como es lógico, a la Consejería de Fomento-, de lo cual ha habido abundante reflejo en los medios.

Y después, últimamente, parece ser que durante el verano, pues, los usuarios, no contentos ya con la actuación de sus propias Instituciones locales o hasta... parece ser que había un movimiento de recogida de firmas, según pude observar en los medios de comunicación.

Y terminar diciendo que el texto definitivo de la Proposición No de Ley se mantiene en sus justos términos. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Muchas gracias, Señoría. Concluido el debate, pasamos a someter a votación la Proposición No de Ley en los términos definitivamente fijados. El resultado de la votación... ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?

El resultado de la votación es el siguiente. Votos emitidos: diecisiete. Votos a favor: siete. Votos en contra: diez. Abstenciones: ninguna. Por tanto, queda rechazada la Proposición No de Ley debatida.

Pasamos al segundo punto del Orden del Día. La señora Secretaria tiene la palabra.

LA SEÑORA SECRETARIA (SEÑORA ULL LAITA): **"Proposición No de Ley presentada por el Procurador don Octavio Granado Martínez, don Fernando Benito Muñoz, doña Leonisa Ull Laita y don Julio Víctor Pascual Abad. Es relativa a negociaciones con la concesionaria de la Autopista Burgos-Máizaga, para la liberación del tramo contenido en la provincia de Burgos. Ha sido publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, con el número 145, y fecha veintidós de mayo de dos mil uno"**.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para la presentación de la Proposición No de Ley, tiene la palabra, por el Grupo Proponente, don Octavio Granado.

EL SEÑOR GRANADO MARTÍNEZ: Muchas gracias, señor Presidente. Éste es un tema que ya se ha debatido varias veces en... en esta Comisión y en los diferentes Plenos de las Cortes, y tiene por objeto el buscar una solución para los problemas que en estos momentos existen en la provincia de Burgos, en relación con el tramo de Autopista Burgos-Máizaga, que comunica la ciudad de Burgos con la vecina localidad de Miranda de Ebro y, a su través, con el País Vasco y la frontera francesa, lógicamente.

En estos momentos, como bien saben Sus Señorías, existen plataformas que agrupan buen número de vecinos de las localidades afectadas por el trayecto, que exigen la liberalización del peaje de la Autopista.

Hay que señalar que, evidentemente, ésta es una cuestión onerosa; onerosa en cuanto a que tiene un contenido económico importante que nosotros no desconocemos y que, anticipándome a lo que puede ser una contestación a la presentación de esta Proposición, pues hubiera sido mucho mejor que se hubiera hecho mucho antes. Es decir, en este sentido, es evidente que Gobiernos anteriores, entre los cuales, evidentemente también, teníamos una responsabilidad los miembros del Partido Socialista, pudimos hacerlo y no lo hicimos; no lo hicimos, no lo hicimos bien.

El problema es que, en estos momentos, después de casi seis años de Gobierno del Partido Popular, también es verdad que se sigue por la misma... se sigue por la misma vereda... por la misma vereda de intentar buscar rebajas de peaje que no resuelven el problema. Que no resuelven el problema y que, además, van a generar una situación difícil, en los próximos años, de Burgos, cuando culminen las obras -que teóricamente deberían empezar este año, o que, en todo caso, empezarán el año que viene- de circunvalación de la ciudad de Burgos. Cuando culminen estas obras, nos encontraremos con que la ciudad de Burgos estará circunvalada por autopistas y por autovías libre de peaje en todos sus tramos, salvo por el tramo que en estos momentos recoge la mencionada autopista.

Mencionada autopista que, además, en estos momentos añade un cierto agravio comparativo, y es que las rebajas de peaje que se han operado en todas las autopistas españolas y que ha dejado incluso exentos de peaje las circunvalaciones de determinadas ciudades en otras zonas del territorio nacional, pues en Burgos han sido menos fuertes, con lo cual el peaje de la autopista es en estos momentos el más caro o de los más caros que hay en todo el norte de España, y la circunvalación de Burgos sigue estando sometida en parte a peaje, mientras que en otras ciudades... en otras Comunidades Autónomas sus ciudades ven cómo sus circunvalaciones por autopista han sido liberadas de peaje.

¿Qué proponemos nosotros aquí? Bueno, pues que antes que se piense en una solución que, a nuestro juicio, es bastante disparatada por razones medioambientales, pero también por razones incluso económicas, que es el desdoblamiento de la actual carretera Nacional I, la Junta de Castilla y León empiece a trabajar con el Ministerio de Fomento, empiece a trabajar con el Ministerio de Fomento para liberalizar paulatinamente el peaje... de peaje la Autopista Burgos-Málaga.

Sabemos que no es algo que se pueda hacer en un año, sabemos que es algo que tendrá que hacerse con mucho cuidado, con... evidentemente, para que sea asumible por los presupuestos de todas las Administraciones Públicas, que deberá empezarse por unos tramos de peaje y continuar por otros, que a lo mejor hay que buscar soluciones transitorias mientras dure la concesión de la autopista para permitir que, inicialmente, se beneficien de esa relativa liberalización los vecinos de las localidades por las que pasa la autopista y los de su entorno. Podría ser una fórmula.

Nosotros estamos dispuestos a buscar todo tipo de fórmulas alternativas, de dilatarlas en el tiempo lo que sea necesario. Nosotros no marcamos plazos en nuestra Proposición. Y lo único que pedimos es que se manifieste una cierta voluntad política, una voluntad política que exprese que el criterio de estas Cortes de Castilla y León, el criterio de los Procuradores de la Comunidad Autónoma no es favorable a que una vía como la que en estos momentos existe entre Burgos y Miranda de Ebro, y más allá, porque la vía acaba desembocando en la provincia de Álava, esté... esté sometida a un régimen de peaje que, a nuestro juicio, es sencillamente nada funcional en relación con la red de comunicaciones que necesita esta Comunidad Autónoma. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, señor Procurador. Para consumir un turno en contra, tiene la palabra don César Huidobro por el Grupo Parlamentario Popular.

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Gracias, señor Presidente. No solamente sería bueno que se liberalizara la autopista en el tramo nacional... la Autopista I en el tramo Burgos-Miranda de Ebro, sino que sería muy bueno. Pero es que este Procurador piensa que no solamente sería bueno que se liberalizara ese tramo, sino que se liberalizara también el tramo de Logroño a Zaragoza, y a ser posible mejor el tramo de la carretera nacional que llega desde Logroño hasta Barcelona, que también va paralelo a una autopista. Porque las comunicaciones y las relaciones que tiene la Comunidad Autónoma y, especialmente, la provincia de Burgos con todo el sur de Francia y con Italia, en cuanto a relaciones comerciales, son muy intensas, y yo creo que sería algo muy importante, sería algo muy interesante. Y no

sólo porque eso sería interesante desde el punto de vista del tráfico, sino porque se ayudaría de forma importante que todos los que traspasan, que llevan mercancías y productos de una parte a otra desde el norte de España, desde la propia Comunidad hasta todas estas zonas de Cataluña, el sur de Francia y de Italia, esto sería francamente importante.

Lo que pasa es que el problema es que hay que elegir, y el señor Granado lo sabe mucho mejor que nadie. Y el Partido Popular y el Gobierno del Partido Popular ha elegido, y en su Plan de Infraestructuras ha incluido muchas autovías, incluido trenes de alta velocidad, incluido muchas obras de infraestructuras. Pero no ha incluido ni el desdoblamiento de la... de la carretera Nacional I, y tampoco ha incluido, porque sería muy difícil, porque sería muy costoso y porque, efectivamente, fue el propio Gobierno Socialista quien lo prorrogó hasta el dos mil diecisiete la posibilidad de liberar la autovía.

¿Existen otra serie de inconvenientes? Existen otra serie de inconvenientes. ¿Hay un gran trato discriminatorio con... en relación con este tramo de autopista de la Nacional I? Lo hay, y lo hay en relación con la de Zaragoza, y lo hay en relación con el tramo Durango-Irún, y lo hay... Hay muchas... no hay muchas... hay muchas carreteras no desdobladas paralelas a autopistas, y algunas de esas autopistas son caras. Dice que es la más cara la de... la Nacional, la de Burgos-Málaga, la Burgos-Miranda. No es verdad. Es mucho más cara la autopista que va desde Bilbao a Irún, mucho más cara. Si usted ha ido por ella y ha pagado últimamente los peajes, podrá comprobarlo.

Es decir, ¿existe la necesidad?, ¿si sería bueno? Sería bueno. ¿Existen otras necesidades? Existen otras necesidades. ¿El Partido Popular y el Gobierno... los Gobiernos del Partido Popular se han... se han mostrado y se han fijado sobre esta materia? Se han definido, y lo han hecho públicamente. Y, efectivamente, existen plataformas y esas plataformas han protestado, y han pedido, y han hecho manifestaciones diciendo que se liberalice. Y hay otras propuestas que dice no dan resultado. Bueno, yo no sé si dan resultado. El caso es que lo que ustedes proponen es que no se haga la liberalización hoy, pero que se haga ya. Bien. Que se inicie, y que se inicie en un tramo que es Landa-Rubena. Bueno. El tramo Landa, primer Landa, primer plano... primer peaje de la autopista está liberalizado, no es autopista. El peaje empieza a la altura de Castrillo del Val, aproximadamente, queda un tramo de Rubena. La circunvalación se hará y en la circunvalación habrá muchas soluciones y muchos problemas. O sea que no es ése el problema.

El problema es que, efectivamente, hay una demanda social que está diciendo que por qué tienen que pagar

una autopista para ir por una carretera de doble circunvalación cuando para ir de Burgos a Madrid se puede ir tranquilamente por una autovía sin pagar. Ese agravio comparativo es el que se está quejando los mirandeses, los que se están quejando los burebanos, que están haciendo la plataforma, y que están haciendo plataformas para reivindicarlo.

Y eso el Partido Popular se ha manifestado, y se sigue manifestando: no a la autovía, no a la declaración de autovía. Y no podemos hablar en este momento de la liberalización, sin perjuicio de que se pudiera hablar con la concesionaria para que se crearan... y se ha propuesto y se ha tenido conversaciones para que hubiera otro tipo de negociaciones con la compañía concesionaria, con el fin, pues, de establecer peajes más blandos en relación con los que circulan, con los habitantes de dicha zona, y no con todas las mercancías, con todos los camiones que circulan por toda la carretera, que están trasladando... que nada tienen que ver con Castilla y León, salvo utilizar nuestras carreteras de paso para otros sitios.

Sabe usted tan bien o mejor que yo que es un problema del Estado el problema de las carreteras nacionales, y sabe tan bien o mejor que yo que el problema de la explotación de las autovías tiene una ley especial del año setenta y dos que concede a las concesionarias o que da a las concesionarias la posibilidad de hacer una u otra organización. Lo ha dicho usted para que yo no me adelantara. Sabe que difícilmente se pueden tomar estas decisiones salvo a precio muy caro, y lo ha dicho también para que yo no se lo eche en cara, pero quiero repetirlo. Usted dice: "hombre, ya sé que nosotros lo hicimos muy mal. Nosotros, efectivamente, no desdoblamos; nosotros, efectivamente, no sólo no liberalizamos, sino que prorrogamos el plazo de concesión". Y, además, algo que usted no ha dicho, que... y nosotros durante esos diez-quince años que estuvimos en el Gobierno tampoco hicimos nada importante en la Nacional I para que hoy no existieran los puntos negros de los que la gente se está quejando.

Sin embargo, nosotros, que sí hemos seguido esos mismos pasos en cuanto a la liberalización y en cuanto al no desdoblamiento en autovía de la Nacional I, sí que hemos hecho otras cosas, hemos previsto hacer otras cosas -algunas están en marcha, otras están muy avanzadas, otras están en los presupuestos de este año-, que es hacer circunvalaciones en los pueblos más difíciles, hacer carriles de desaceleración para entrar en los pueblos que... de otro tipo, prever obras de conservación o de construcción para aumentar los carriles lentos, hacer obras de acondicionamiento de la carretera para que la carretera tenga mejores condiciones. Y en eso sí que estamos trabajando, y eso sí que lo vamos a hacer.

Es decir, ¿no nos preocupamos desde el Partido Popular por la autovía? ¿Vamos a trasladar a los

ciudadanos que el Partido Popular no se preocupa por los mirandeses y por los burebanos? Bueno, lo van a hacer. La plataforma ya está... al frente de la plataforma ya hay personas que tienen nombre y apellidos, pero... Háganlo ustedes, pero dígalos también, al mismo tiempo, que mientras ustedes estuvieron diga lo que ha dicho aquí: ustedes lo hicieron mal y que ahora, ahora, nosotros sí que estamos haciendo algo que ustedes no hicieron, y es prever la posibilidad de arreglar alguno de los problemas que esa carretera tiene, porque desaparecidos los puntos negros, desaparecidas las travesías de Miranda, de Santa María de Ribarredonda y del Monasterio de Rodilla, la carretera se convierte en una carretera mucho más fácil de transitar que la que tienen. Hechos los carriles de desaceleración en Fresno de Rodilla y en algunos otros de los pueblos donde se tiene acceso, es menos complicado y habrá menos puntos negros que los que hay en la... que los que hay en este momento.

Es decir, estamos en vías de dar una solución. No es la solución que ustedes dicen, no es la de iniciar esa liberalización, pero sí es dar respuesta... la respuesta que en este momento nosotros creemos que se puede dar. ¿Que sería bueno? Sería buenísimo.

¿Y cómo pretenden resolver el problema de dar esta respuesta? Que la Junta de Castilla y León sea la que colabore económicamente para la resolución de este problema en relación con el Ministerio de Fomento. ¿Haciendo qué? Haciendo algo parecido a lo que se hizo en el Convenio con la León-Burgos. Usted sabe en qué condiciones se firmó el Convenio de la León-Burgos, usted sabe cuál fue el origen de la firma de ese Convenio, y usted sabe cómo quien firmó ese Convenio incumplió. Por lo tanto, las circunstancias que concurren en este momento para realizar o para llevar a cabo las obras en la Nacional I, para colaborar en la resolución del problema de la Nacional I, nada tienen que ver con... -la resolución- con las circunstancias que concurrían cuando se firmó el Convenio para llevar a cabo la nacional... la Autovía León-Burgos, que de no haberse firmado aquel Convenio, se habría exigido que se hiciera con cargo a los presupuestos del Estado.

Ése es el problema. Aquí es como lo traen. ¿Cómo lo traen? Bueno, pues para salir a decir que el Partido Popular, que el Gobierno del Partido Popular de Castilla y León no tiene ningún interés en resolver el problema de los burebanos y de los mirandeses, es decir, de los castellano-leoneses y de los burgaleses. Pero yo le digo que si no tenemos en nuestros proyectos inmediatos solucionar el problema en la forma que dicen, en nuestros proyectos inmediatos está dar respuesta al problema fundamental de la Nacional I, que son los puntos negros, los carriles de acceso a algunos pueblos y los carriles de aceleración y desaceleración y de avance en los carriles lentos.

Por esto, nosotros nos vamos a oponer a lo que ustedes proponen. Nada más. Y muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. ¿Desea el señor Procurador Proponente consumir un turno de réplica? Tiene la palabra don Octavio Granado por un tiempo de cinco minutos.

EL SEÑOR GRANADO MARTÍNEZ: Muchas gracias, señor Presidente. Vamos a ver, señor Huidobro, yo vengo dispuesto a hacer espíritu de enmienda, ¿no?, es decir, contrición, pero tampoco estoy dispuesto a colgarles a ustedes medallas, ¿eh?, porque, desde luego, tampoco se las merecen, ¿eh?

Mire usted, señor Huidobro, usted ha empezado por decir, bueno, pues que reconocía mis palabras en el sentido de que en este tramo de la carretera Nacional I lo habíamos hecho mal, y dice: "claro, es que nosotros lo estamos haciendo bien". Hombre, señor Huidobro, se le ha olvidado a usted comentar el asunto -al parecer relativamente intrascendente- de que todos los kilómetros de autovía que hoy pisan los burgaleses en la provincia de Burgos -de la que usted y yo somos- han sido construidos por el Gobierno Socialista. Y llevan ustedes gobernando seis años y no hay ni un metro de autovía en la provincia de Burgos que esté construido por el Gobierno del Partido Popular. Espero que en los próximos meses ya tengamos alguno. ¡Hip, hip, hurra!, ¿eh? O sea yo de verdad que en esto soy... estoy dispuesto a felicitarles cuando se lo merezcan.

Y, en cualquier caso, hablemos de incumplimientos. Señor Huidobro, en los Presupuestos del Estado la circunvalación de Miranda empezó a estar en el Presupuesto del año mil novecientos noventa y nueve. ¿Sabe usted si ha empezado la circunvalación de Miranda? Usted pasa por la carretera igual que yo. No ha empezado. Porque además... si las Administraciones Públicas tienen cierta tendencia incumplir en materia de carreteras, y todos pintamos carreteras en los mapas y luego al final cuesta muchísimo más hacerlas de verdad que pintarlas en los mapas.

Fíjese, señor Huidobro, en la provincia de Burgos están pintados en los mapas: en el Presupuesto del noventa y nueve la circunvalación de Miranda -que no está hecha-, pero en el mismo presupuesto del año noventa y nueve los estudios para convertir en autovía la Burgos-Logroño, que no está empezada; y en el presupuesto del año dos mil la conversión en autovía de la carretera de Miranda de Ebro hasta Laredo, la famosa autovía transcantábrica, que vendría a suponer una conexión Santander-Mediterráneo por vía de autovía, ¿eh?, en... de alguna manera, a través de Zaragoza y no a través de lo que era el antiguo trazado del ferrocarril.

¿Son todas esas inversiones prioritarias respecto de la Nacional I? A mi juicio, no. Porque la determinación de necesidades en materia de carreteras -yo estoy de acuerdo en la política de prioridades- la determinan dos conceptos básicos: los aforos y la accidentabilidad. Y cuando nosotros llegamos al Gobierno en el año mil novecientos ochenta y dos -que de eso ya hace casi veinte años- los aforos y la accidentabilidad en la provincia de Burgos eran más graves en el tramo de Burgos a Madrid, y por eso se convirtió en autovía. Pero es que ahora da la casualidad de que los aforos y la accidentabilidad más grave que hay en la provincia de Burgos está en este tramo de carretera. Y ustedes nos proponen otros tramos de carretera, pues, que tienen muchísimo menos tráfico y muchísimo menos accidentabilidad.

Y, claro, me dice usted: "hombre, y tampoco podemos empezar a trabajar en los tramos, porque el tramo Landa-Rubena, pues, es un tramo, pues, que en estos momentos no tiene peaje". Lo cual no es del todo exacto, ¿eh?, porque tiene un peaje en la sombra; es decir, la persona que sale de Landa paga un peaje del tramo que no hace, pero bueno. En todo caso, en todo caso, ahí hay un tramo que está conectado con lo que va a ser una... un nudo de comunicaciones importante en torno a Villafría, que va a quedar sometido a un cierto peaje y que va a dificultar el tráfico en Burgos. Pero, además, yo me quiero quedar siempre con lo mejor, porque nosotros no traemos estas proposiciones aquí simplemente para decir que los del PP son los malos y los del Partido Socialista son los buenos, sino por intentar que los problemas se resuelvan.

Y usted me dice: "Se está discutiendo con la concesionaria de la autopista peajes blandos para los ciudadanos de las localidades afectadas en el tramo". Pues mire usted, señor Huidobro, le cojo la palabra. Mañana mismo presento en las Cortes, en nombre de mis compañeros Procuradores socialistas por la provincia de Burgos, una Proposición en la que les instaremos a ustedes a hacer eso; a ver si nos la votan a favor. Porque ustedes, en este tema, no tienen enmienda; y me refiero ya al hecho material de la discusión de la Proposición. Es que no nos dicen... no nos dan ninguna solución. Es que a ustedes les parece bien que exista una carretera Nacional I colapsada, con un elevado índice de accidentabilidad, y piensan ustedes que lo van a arreglar con unas circunvalaciones que teóricamente debían estar hechas y que no lo están, y que no lo están. Alguna se está haciendo, en efecto; las más pequeñas y las más baratas. Pero la circunvalación grande, que es la de Miranda, no.

Y no nos dan otra solución. Y nos dicen: "No, vamos a hacer otras carreteras", carreteras por las que pasa mucha menos gente, incluida la propia Autovía Burgos-León, que tiene un nivel de accidentabilidad y de

aforos muy inferior. Y tiene usted razón, es decir, en el año noventa y dos, para cerrar un sistema de financiación -y usted sabe que yo soy testigo privilegiado de las conversaciones para... para llegar a aquel acuerdo-, pues se pactó que la Junta de Castilla y León iba a hacer una autopista, una autovía, y que el Estado le iba a pagar el 20%. Pues muy bien. Pues vamos a buscar otra solución parecida.

Yo no sé si la Autopista Burgos-Miranda es de peor calidad, o de peor condición los habitantes de esa zona. O sea, yo no sé por qué no se puede hacer de Burgos a Miranda lo que se hizo de Burgos a León, que es que la Comunidad Autónoma intervenga en una carretera nacional para arreglar un problema. Y yo no sé en qué forma, porque yo me quedo siempre con lo mejor. Dice: "No, hay que buscar soluciones alternativas". Las que ustedes me digan, siempre y cuando las cosas no se queden como están.

Y si se queda la autopista como está, la carretera como está, aunque se circunvale Miranda, y aunque se circunvale Monasterio de Rodilla, y aunque se hagan vías de ensanche en Santa María Rivarredonda, los problemas van a seguir como están. Y cuando se cierre la circunvalación de Burgos, el tener ahí un tramo de autopista va a seguir siendo un problema; y el que la gente pague un peaje va a seguir siendo un problema, porque es verdad que es un agravio comparativo entre las autovías que construyó el Gobierno Socialista y las autopistas que construyó el régimen del General Franco, porque ustedes todavía no han construido ninguna. Cuando construyan alguna, empezaremos a hablar de las autovías o de las autopistas del Partido Popular en la provincia de Burgos, ¿eh? Pero en Burgos no podemos hablar de ésas, porque son una realidad virtual, de momento.

En ese sentido, señor Huidobro, pues nosotros vamos a seguir dando la paliza con este tema, ¿eh? Vamos a seguir dando la paliza, vamos a seguir presentando proposiciones constructivas, proponiendo soluciones. Sabemos que lo mejor es enemigo de lo bueno. Vamos a proponer lo que se puede hacer. Y si usted me dice que peajes blandos para los habitantes del entorno, le tomo la palabra; pero alguna solución tenemos que darle. Y debemos de dejar de echarnos los cántaros a la cabeza; porque es verdad que nosotros lo hicimos mal en la autovía, es verdad que ustedes parece que no lo quieren hacer mejor, y, al final, los ciudadanos, en este toma y daca del PP con el PSOE y el PSOE con el PP, pues son los que pagan; los que pagan el peaje y los pagan las malas comunicaciones.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para consumir un turno de dúplica, tiene la palabra, por el Grupo Popular, don César Huidobro.

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Gracias, señor Presidente. ¡Hombre!, para empezar, voy a reconocerle que, efectivamente, la Autovía Madrid-Burgos es una autovía presupuestada, prevista... presupuestada, pagada y construida, no prevista por el Grupo Socialista... por el Partido Socialista. Porque usted sabe muy bien lo que pasó para construcción de dicha autovía, que ni siquiera se consideraba necesaria, y además por un Ministro que, para inri, procedía de la provincia de Burgos.

Pero, efectivamente, un Gobierno socialista, y la única autovía que existe en Burgos, hecha por un Gobierno socialista. Eso no cambia para nada la situación de la Nacional I, porque la Nacional I, en proporción con el tráfico que existía en aquel momento, tenía mucho tráfico ya en aquel momento. Los puntos negros que existen hoy en la Nacional I existían en el año mil novecientos noventa y dos, mil novecientos noventa y tres, mil novecientos noventa y uno. Los carriles de desaceleración no existían, y eran imprescindibles para poder introducirse en los pueblos; las vías lentas eran pocas para subir los tramos de pendientes. Es decir, la carretera estaba ya en aquellos momentos en condiciones de poderle haber dado una solución.

Y nosotros, pues efectivamente, llevamos ya cinco años... cuatro años y pico-cinco años, y todas esas cosas de las que hemos hablado, pues, algunas son proyectos que están en licitación; otros son proyectos que están en licitación la obra; otros proyectos, licitación el estudio previo; otros... Pero es que para nosotros... a lo mejor es que somos más osados que el Partido Socialista, pero es que da la casualidad que el Grupo Socialista ni siquiera tuvo la osadía de incluirlo en el Plan de Infraestructuras mil novecientos noventa y tres-dos mil siete, donde lo problemas que tenía la Nacional I estaban ya encima de la mesa tan graves como los que son hoy; y no se le daba ni una sola respuesta a esos problemas de la Nacional I en ese Plan de Infraestructuras mil novecientos noventa y tres-dos mil siete. Luego no nos compare.

Y usted dice: "Yo le estoy diciendo: sería bueno...". Y no me hable de que se está marginando sólo a los burgaleses. Ustedes sí que es cierto que tenían una política como Partido Socialista de hacer todo autovías y ninguna autopista. Eso nos llevaría a que, efectivamente, las autovías que se hicieron, en algún momento, se quedaban en condiciones tales que, más que autovías, en algunos tramos no se podía atender a su reparación y parecían caminos de cabras. Y eso es lo que habría pasado de haber tenido todas las autovías... todas las carreteras de España desdobladas en autovías, a ver con qué presupuesto se podían arreglar. Pero digo que eso -sí que es cierto- era su política.

Pero ésa no es nuestra política, y, por lo tanto, nosotros corremos con el riesgo de decir que pensamos que no solamente la autovía... la Autopista I era la que tiene

una carretera nacional; sin salir muy lejos, Logroño-Barcelona hay una carretera; y el tráfico que tiene la Logroño-Zaragoza -usted lo conocerá, casi con toda seguridad, tan bien como yo- es tan intenso, con tantos puntos negros y con más camiones que los que tiene, porque se unen los dos: los que van por la Nacional I y los que van por la 120, por la Burgos-Logroño. Y, por lo tanto, no es exclusivo de la provincia de Burgos.

Y si usted se va al sur, encontrará carreteras de características parecidas. Y yo le digo: ¡ojalá pudiéramos tener autovías para todos sin pagar!, ¡ojalá pudiéramos tener todos sin pagar, para todos los españoles! Ésa es la política del Partido Socialista, y nos llevó donde nos llevó. Nos llevó a tener... terminar en unos años como terminamos con el déficit y con la deuda pública.

Pero no estamos hablando de eso. Lo que estamos hablando es que usted me dice... yo le digo: el Partido Popular no va a desdoblarse la autovía. Y, efectivamente, hasta que termine el dos mil diecisiete, la palabra la tiene el concesionario. Yo le digo: ¿se ha propuesto y se ha hablado? Se ha propuesto y se ha hablado de la posibilidad de tener algún peaje blanco. Pero no nos hemos parado ahí, porque mientras ustedes no hicieron nada en la Nacional I para resolver el problema que tenía planteado, yo le he dicho que nosotros tenemos previsiones. ¿Cuánto tiempo se tarda en cumplir las previsiones? Mucho tiempo. Efectivamente, una obra pública se tarda del orden de siete, ocho o diez años desde que se inicia hasta que se termina -y usted lo sabe tan bien como yo-, y nosotros lo hemos sufrido. Y usted ha ido de Madrid a Burgos, de Burgos a Madrid, por una carretera nacional que hemos tardado siete, ocho, nueve o diez años en poder ir por la autovía.

Es decir, usted sabe perfectamente lo que se tarda en hacer una infraestructura de estas características. Nosotros sí tenemos las previsiones y, por lo tanto, creemos que ésa es la respuesta actual. ¿Qué pasará en el futuro? ¿En otro momento se puede cambiar? Esto no es un "no" para siempre, pero esto es el "no" para este momento. Y ésta... dice usted: "Y les cogemos la palabra para poder hablar". Pues sí, efectivamente. Posiblemente la situación de los vecinos, de los habitantes... de los que estén domiciliados en la zona de La Bureba y los que estén en la zona de Miranda, pueda conseguirse una negociación -de alguna manera determinada. No es la primera vez que se habla de ello ni es la única vez que se ha hablado de ello. Y eso sería una solución para los burgaleses. Porque la mayor parte del tráfico que va por la Nacional I no es de gente de Burgos ni es de gente de Castilla y León. La mayor parte de la gente que transita por estas carreteras son europeos que vienen a llevar sus mercancías a Marruecos, a Portugal, a Extremadura, a Madrid y a todos los demás sitios. Por lo tanto, también eso hay que tenerlo en cuenta. No digo que se les cobre, digo que también hay que tenerlo en cuenta.

¿No es la solución? Yo creo que si quitan los puntos de acceso a los pueblos, si se aumentan los carriles de vías lentas en los tramos... en las vías lentas, si se hacen carriles de desaceleración, si se consolidan... si se consolidan algunos tramos que hay que arreglar y se hacen las desviaciones que están en marcha, la carretera perderá mucha de su peligrosidad. Estoy casi completamente seguro. Y ésa es la razón por la que nos oponemos a sus...

Y dice: "¡Hombre!, si intervino la Junta en la León-Burgos, si colaboró económicamente, ¿por qué no lo puede hacer en otro sitio? Claro que lo puede hacer. Lo puede hacer ahí y lo puede hacer en todos los sitios; sólo que hay 800.000 millones de pesetas. Y después de que usted salga de esta Comisión, vendremos todos los días que nos reunamos para arreglar la carretera que va de Salamanca a Béjar, la que va de no sé dónde a no sé dónde; y nuestros presupuestos también tienen unas limitaciones. Y ése es el problema. Y las circunstancias -como usted ha dicho muy bien, que lo vive muy de cerca- no tienen nada que ver, nada absolutamente que ver con la colaboración que se hizo para desdoblarse la León-Burgos con lo que sería necesario hacer para desdoblarse, convertir en autovía liberalizar la Autopista I o para desdoblarse la Nacional I.

Ésas son las razones que nos llevan a oponernos a estas propuestas que hace. Pero tantas ganas como tengan ustedes de resolver el problema tenemos nosotros. Es más, en este momento tenemos más interés nosotros que ustedes, por una razón muy sencilla: porque es que nosotros somos los que... contra los que las plataformas tiran las piedras. Ustedes incluso están subidos a la plataforma, o unidos a la plataforma. O sea, fíjese si tendremos interés nosotros en arreglar el problema de las plataformas.

Y usted dice: "Y entonces yo puedo hacer, voy a hacer...". Haga usted lo que crea conveniente con sus iniciativas, porque yo me siento orgulloso de haber tenido iniciativas para que una autovía que no iba desde Madrid-Aranda-Burgos, sino que solamente iba Madrid-Valladolid-Burgos, pues resulta que hoy sí que va, y que se hizo antes. Pues mire usted, el Gobierno socialista lo hizo y los Parlamentarios populares colaboraron con su pequeña... Colabore usted -que es lo que está haciendo- con su pequeño grano de arena para que, efectivamente, se busque una solución al problema de la peligrosidad y tráfico de la Nacional I. Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para cerrar el debate, tiene la palabra don Octavio Granado.

EL SEÑOR GRANADO MARTÍNEZ: Muchas gracias, señor Presidente. Bueno, pues en el... pues aunque

sólo sea por distender un poco el debate, porque, señor Huidobro, no tiene usted mucho chichones, ¿no?, no le han tirado muchas piedras, ¿no?, o sea... Quiero decir que no se queje tanto. Es decir, yo lo que conozco en estos momentos es que los miembros de la Plataforma lo que tienen son expedientes administrativos por millones de multa que les mete su Delegado del Gobierno, con un exceso de celo digno de mejor causa, ¿no?, para intentar que se manifiesten menos; cosa que nosotros no hicimos nunca, ¿eh?, señor Huidobro; y esa es una diferencia. Nosotros nunca multamos a los que se manifestaban contra nosotros. Ustedes tienen una cierta afición por la cosa de la multa, que no sé si deviene genética o viene de la historia de cada uno; pero, vamos, la verdad es que cierta afición sí tienen, ¿eh?

Otra diferencia, señor Huidobro, es que cuando a nosotros los Ministros nos dicen que no, nosotros seguimos insistiendo, porque tiene usted razón: el Ministro socialista don Julián Campo -usted no lo ha mencionado por su nombre, pero yo no tengo inconveniente-, que inicialmente creía que no debía hacerse autovía la Nacional I, fue convencido, por su presión y por la nuestra, de que debía convertirlo en autovía. El problema es que ustedes, pues, se allanan más fácilmente a la voluntad de los Ministros; a ustedes los Ministros les dicen que no, y ustedes salen aquí y dicen: "No hace falta hacer autovía; con un par de carriles en Santa María Rivarredonda lo tenemos arreglado, y con la circunvalación de Miranda". ¡Hombre!, yo les animo a ustedes a que tomen un poquito ejemplo de una cierta indisciplina. Yo creo que... a los Ministros siempre hay que convencerles, del partido que sean; siempre, ¿eh? Y yo les animaría a que intentaran convencer al suyo de que a lo mejor esas soluciones son buenas para la carretera de Miranda a Trespaderne, pero para la carretera de Miranda a Burgos es conveniente que haya una autovía libre de peaje.

Porque también otra diferencia es que, señor Huidobro, cuando los socialistas decimos que vamos a hacer algo y no lo hacemos, es un incumplimiento; cuando ustedes dicen que van a hacer algo y no lo hacen, eso es osadía o valentía, ¿no? ¡Pues hombre!, también esto... jolín, señor Huidobro, es una licencia poética, ¿no? O sea, cuando usted me dice que una obra que tenía que estar acabada hace cuatro años -como la autovía Burgos-León- no está acabada, y que eso es osadía, y cuando me dice que los socialistas previmos hacer no sé que cosa y no lo hemos hecho es un incumplimiento, pues entenderá usted que le diga que más bien esto parece un argumento de conveniencia, ¿no? Yo creo que, en el fondo, ambas cosas responden a la misma manera de actuar, y es que uno quiere hacer las cosas, pero el dinero es escaso.

Bueno, pues vamos a buscar soluciones alternativas. Pero la búsqueda de soluciones alternativas, usted me

reconocerá que la Nacional I, en el tramo de Burgos a Miranda de Ebro, es una carretera que tiene mucho más tráfico que otras autovías que va a hacer la Junta, otras autovías que va a hacer el Gobierno, que tiene muchos más accidentes y que tiene muchos más problemas. Y que, en ese sentido, pues nosotros no nos vamos a conformar con un carril en Santa María Rivarredonda, ni con la circunvalación de Miranda. Vamos a exigir una solución, en el tiempo que sea razonable, de la manera que sea económicamente posible, pero vamos a exigir una solución más completa. Si la solución pasa por que en un período transitorio los empadronados en Burgos, en Miranda, en Briviesca y en los pueblos aledaños paguen menos peaje, pues puede ser una solución, que a nosotros nos parecerá más aceptable que la situación presente.

Y vamos a ver si podemos trabajar en esa dirección, dado que ustedes en este tema no tienen enmienda, y que siguen defendiendo las posiciones de sus Ministros de Fomento con más calor del que nosotros poníamos en defender a los nuestros cuando se equivocaban. Yo creo que ustedes, en eso, hacen mal, son contumaces, defienden el empecinamiento en el error.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, don Octavio. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la Proposición No de Ley que acabamos de debatir. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?

El resultado de la votación es el siguiente. Votos emitidos: catorce. Votos a favor: cinco. Votos en contra: nueve. Abstenciones: ninguna. Por tanto, queda rechazada la Proposición No de Ley.

Y pasamos al tercer punto del Orden del Día. Por la señora Vicepresidenta... dará lectura al tercer punto del Orden del Día.

LA SEÑORA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CORDERO MONROY): Tercer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley número 556-I, presentada por los Procuradores don José María Crespo Lorenzo, don Laurentino Fernández Merino y doña Begoña Núñez Díez, instando al Gobierno de España que en el trazado del tren de alta velocidad entre Palencia y Alar del Rey se adopte la alternativa que permita la circulación a trescientos kilómetros/hora, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 147, de veintinueve de mayo de dos mil uno**".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, señora Vicepresidenta. Para la presentación de la Proposición No de Ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores proponentes, don Laurentino Fernández Merino.

EL SEÑOR FERNÁNDEZ MERINO: Sí. Gracias, señor Presidente. Bueno, por un momento vamos a cambiar de carreteras a ferrocarriles, en un breve descanso, luego ya volveremos a las carreteras. Y en este caso, la voluntad de los Procuradores palentinos...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Perdón, Señorías, les ruego que dejen de fumar en la sala. Está prohibido. Salgan un poquito fuera y nos vendrá bien a todos.

EL SEÑOR FERNÁNDEZ MERINO: Continúo, señor Presidente. Decía que los Procuradores palentinos, allá por el diecisiete de mayo, pues tuvimos una cierta inquietud al conocer el estudio, o los estudios, que el Ministerio de Fomento manejaba o tenía en estudio informativo respecto al trayecto de alta velocidad, o de posible alta velocidad, Palencia-Santander, en lo que se refiere al tramo Palencia-Alar del Rey.

Y, en resumen, este... de los estudios que conocimos en aquel momento, digo en mayo de este año, venían a proponer para el tramo Palencia-Alar, una parte del tramo Palencia-Santander, cinco alternativas, que en realidad son tres, porque dos son dobles. En definitiva, una primera variante llamado 1A o 1B, que lo que proponía era, con una simple mejora del trazado actual, eliminando algunas curvas, es decir, aprovechando más del 33% del trazado actual, conseguir una velocidad de en torno a doscientos veinte kilómetros por hora en el tramo Palencia-Alar del Rey.

Había una doble segunda alternativa, llamada 2A y 2B -para mí... para nosotros una sola alternativa, pero formalmente dos- que pretendía, modificando algo más del trazado viejo, aprovechar el 31% del actual trazado, sustituir algunas curvas más del viejo trazado y conseguir, por tanto, una velocidad media de doscientos cincuenta kilómetros/hora en este trayecto.

Y había también una quinta alternativa en el estudio -tercera alternativa para nosotros- que, modificando casi totalmente el trazado actual, es decir, haciendo un trazado prácticamente nuevo, salvo en el 1%, conseguía posibilitar una velocidad media de trescientos cincuenta kilómetros hora, lo que se denomina alta velocidad.

Esta vía, evidentemente, suponía, al hacer una vía absolutamente nueva, mantener la actual estructura viaria para cercanías o mercancías, o ambas cosas a la vez.

Es verdad que esta última alternativa tiene un mayor impacto ambiental, cuanto que significa hacer una vía nueva. Evidentemente, la otra es quitar cuatro curvas, y es verdad que, evidentemente, hacer una vía nueva, alternativa a la actual, tiene mayor coste que mantener, con pequeñas correcciones, la vieja. Pero, claro, el resultado final también es muy diferente.

El resultado final significa tener realmente una línea de alta velocidad con capacidad en una zona absolutamente llana, prácticamente llana, que es el único tramo de Palencia-Santander en el que se podría ir realmente deprisa. A partir de ahí ya, hágase lo que se haga, difícilmente se pueden conseguir esas velocidades. Significaba, además, enganchar al ancho de vía internacional, no mantener el ancho de Renfe, que mantienen las dos primeras alternativas, y, por tanto, dotar a las comunicaciones de la Meseta con Cantabria, por vía de ferrocarril, de una calidad equivalente al resto de los tramos de alta velocidad que se plantean para otras zonas del país y de la Comunidad.

Bien. Todo indica -y ésa es la preocupación que movió a los Procuradores socialistas para presentar esta iniciativa- que el Ministerio, no sé si por el coste económico, por temor al impacto ambiental, o simplemente porque los accesos a Cantabria los considera no prioritarios... digo, todo indica que el Ministerio se inclina por la segunda alternativa, que significaría dejar este tramo... mejor dicho, los accesos a Cantabria, en una segunda categoría, y no sería ya alta velocidad como la entendemos, sino una vía rápida, por decirlo de alguna manera, que mejoraría evidentemente la actual, sin ninguna duda, pero que dejaría en inferioridad de condiciones respecto al resto de los trazados que unen la Meseta con Madrid, o con cualquier otra ciudad... o con cualquier otra Comunidad.

Y en ese sentido, nosotros pedimos que estas Cortes, a través de la Junta de Castilla y León, demande del Gobierno Central la posibilidad de aplicar, o la exigencia de estudiar a fondo y, por tanto, ejecutar la tercera alternativa, que significaría conseguir que, si bien no todo el trayecto que comunicaría la Meseta con Santander, vía Palencia, por ferrocarril vaya a ser de alta velocidad, pero sí todo aquel que es posible, es decir, de Palencia a Alar del Rey, donde todo el mundo reconoce que es el único trazado bastante viable, por su llanura, de poder alcanzar velocidades determinadas; reconociendo todos, a su vez, que a partir de Alar del Rey y hacia Cantabria las dificultades orográficas y, por tanto, de trazado de ejecución no va a ser fácil permitir conseguir esas velocidades.

Y ése es el motivo por el cual, por tanto, los Procuradores socialistas planteamos esta Proposición No de Ley, que... en la seguridad de que iba a tener el respaldo de todos los miembros de esta Cámara, por entender que significaba poner en igualdad de condiciones al tramo de Palencia al de cualquier otra provincia de la Comunidad, y, sobre todo, aprovechar la única parte favorable de este trazado que permite esas condiciones.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. En un turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Áurea Juárez.

LA SEÑORA JUÁREZ GALINDO: Gracias, Presidente. Sólo decirle al Procurador que acaba de intervenir que, efectivamente, en mayo no quedaba claramente definido que ese tramo iba a ser de alta velocidad, pero, posteriormente, de conformidad con el Real Decreto 1191/2000, de veintitrés de junio, y que se publicó en el Boletín Oficial el cinco de julio, cualquiera de las tres alternativas que se plantean son de alta velocidad. Luego ya está cumpliendo con el que no se respeta la vía existente, sino que es trazado nuevo, y además esa velocidad que aquí se solicita.

Por esa parte, entiendo que podía haberse retirado esta Proposición No de Ley, puesto que existe ya estas alternativas como definitivas. Por otra parte, la Junta de Castilla y León, efectivamente, desde el momento en que vio esa publicación y que vio el riesgo de que esta vía podía quedarse en velocidad alta en lugar de alta velocidad, negoció con el Ministerio; ya aparece en las tres alternativas como alta velocidad. Pero ni siquiera se queda ahí, sino que continúa aportando datos al Ministerio para, efectivamente, demostrar que este tramo, precisamente por sus condiciones muy favorables, será un tramo en el que, efectivamente, se consiga los trescientos cincuenta kilómetros de velocidad.

Nos parece curioso en este momento que el Partido Socialista reivindique actuaciones en Castilla y León, que no sólo se negaron durante trece años, sino que ni siquiera quedaron planificadas. En el PDI de mil novecientos noventa y tres al dos mil siete se habla de alta velocidad, pero exclusivamente para Madrid-Barcelona-frontera francesa; y la Y griega vasca a través de Navarra; y el corredor de Levante Madrid-Valencia.

Quiere decir que en esta Comunidad no había ni un solo kilómetro de alta velocidad. Nos congratulamos de que en este momento el Partido Socialista reivindique y reconozca la falta de esta infraestructura en Castilla y León. Es algo que, afortunadamente para España, y especialmente para nuestra Comunidad, ha hecho variar el Plan de Infraestructuras 2000-2007, y es cuando han aparecido estos tramos que corresponden a Castilla y León, pero exclusivamente por modificación del 2000-2007, puesto que en 1993-2007 hemos dicho que no existían.

Por otro lado, la Junta de Castilla y León siempre ha defendido el diseño de trazados que conjuguen la mayor amplitud posible de parámetros con las circunstancias existentes en cada caso; quiere decir: técnicas económicas, orográficas, sociales y ambientales, que era el problema que se planteaba en su intervención y... Pero, en concreto, en el tramo sometido a información pública entre Palencia y Alar del Rey, del mencionado corredor Palencia-Santander, el dimensionamiento para una velocidad de trescientos cincuenta kilómetros/hora no es sólo deseable, sino que además parece perfectamente

asumible. Es más, incluso no sólo hasta Alar del Rey, sino hasta Reinosa puede resultar viable intentar acercarse lo más posible a esa velocidad.

Así se recoge en la alegación del Gobierno Autonómico al estudio informativo del primer tramo, con datos técnicos, datos económicos, etcétera.

Asimismo, se pide desde el Gobierno Autonómico que se intente compatibilizar, en la medida de lo posible, ese aumento de las características funcionales de la futura línea con la prestación de servicios en todas aquellas poblaciones con una demanda potencial de transporte que avale la posibilidad de implantar paradas mediante la ejecución de más PAET, Puestos de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes. Es algo que también el Gobierno Regional considera fundamental, no solamente el paso de la alta velocidad, sino además el organizar en cuántos puntos va a poder detenerse o en cuántos puntos se va a poder organizar el aprovechamiento de estas vías de alta velocidad.

Además, se trata de hacerlo en consonancia con otras líneas de Castilla y León, como la de Medina-Zamora-Lubián, sometida a información pública simultáneamente.

No obstante, manteniendo la línea actual de tráfico, esencialmente de mercancías, en este sentido, debe tenerse en cuenta algo importante, que es el convenio que existe con la autoridad portuaria de Santander para la instalación de puerto seco en la Comunidad, lo que pone aun más de manifiesto el interés que este Gobierno tiene por esta línea, del mismo modo que por el resto de la red ferroviaria de Castilla y León.

Entiendo que es un problema que si alguien es sensible, ha demostrado perfectamente que es el Partido Popular, porque no sólo se ha conformado con lo que a través del Ministerio, y a través de su modificación y de inclusión de parte de las vías de Castilla y León... no sólo se ha conformado con eso, sino que además ha reivindicado el que precisamente estas líneas que no estaban contempladas más que exclusivamente como velocidad alta se han convertido, y en este momento se contemplan como zonas de alta velocidad.

En conclusión, la Proposición No de Ley puede aprobarse, aunque debemos reconocer que no aporta nada sobre las actuaciones ya emprendidas por el Gobierno Regional, al haber incluido todas las alegaciones que hemos comentado en esta intervención al expediente de información pública. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para cerrar el debate, tiene la palabra don Laurentino Fernández.

EL SEÑOR FERNÁNDEZ MERINO: Gracias, señor Presidente. Mire, yo recalaba al iniciar la fecha de la presentación de la Proposición tres veces, y era por algo; le garantizo que era por algo. La Proposición se presentó el diecisiete de mayo, de mayo, y yo me alegro de que la mayor parte de nuestras iniciativas tengan eficacia antes de que se discutan aquí. Al menos tienen eficacia, lo cual es, pues, maravilloso. Es decir, nos podemos ahorrar el venir aquí, porque con presentarlas, en algunos casos "no en todos", se consigue la eficacia más que viniéndola a votar. Y la verdad es que yo me felicito como palentino "porque no en todas las cosas nos ocurre igual" de que, al menos en algo, tuviéramos una iniciativa que ustedes tomaron simultáneamente "no reconozco ni antes ni después" haya tenido eficacia.

Pero lo que sí le aseguro es que, tanto los socialistas de Cantabria como los de esta región, inmediatamente conocimos el estudio con esas alternativas, no las que usted ahora apunta, sino las iniciales, nos preocupamos de intentar arreglar en lo posible, desde nuestra capacidad, esta situación.

Evidentemente, desde mayo hasta octubre ha ocurrido lo que ha ocurrido, cosa que conocía; por eso intenté recalcar varias veces la presentación.

En cualquier caso, yo creo que "como usted ha apuntado" no vendría mal que la aprobáramos "digo", para al menos ratificar, por si acaso, el que la voluntad de esta Cámara es que esto sea así, y que los accesos a Cantabria, éstos "aparte de otros" de Palencia hacia Cantabria, tengan... dentro de lo posible del trazado, si llega hasta Reinosa "como usted dice" la alta velocidad, mejor. Yo creo que a partir de Alar empieza a ser más difícil, pero no pasa nada. Si es posible, con un coste razonable, llegar hasta Reinosa a trescientos cincuenta, encantados todos. Yo no voy a decir todo lo contrario. Nosotros pedíamos menos, nos conformábamos, tanto parte de los cántabros "digo parte, porque en principio eran los socialistas" y los de aquí, con que al menos hasta Alar se pudiera conseguir el máximo de velocidad que permiten ese tipo de comunicaciones. Y para ello, efectivamente, entendíamos que era imprescindible hacer un nuevo trazado al actual, porque con remiendos al actual, difícilmente íbamos a conseguir esa cualidad.

Dicho esto, por tanto, yo me felicito de que hayamos coincidido en modificar ese tema. Que si el Estado realmente ha asumido el tema y está dispuesto a hacerlo, pues maravillosamente. Y la verdad es que yo me asombro de la eficacia que tienen las iniciativas en esta Cámara, que, a pesar de lo que tardan en debatirse, producen una eficacia inmediata en algunos casos.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Concluido el debate, pasamos a someter a votación la Proposición No de Ley. ¿Votos a favor? Bien, parece ser que la aprobamos por asentimiento. Por tanto, aprobada.

Señorías, pasamos al último... al cuarto punto del Orden del Día, que es el primero de la convocatoria, y la señora Vicepresidenta dará lectura al mismo.

LA SEÑORA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CORDERO MONROY): Cuarto punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley número 496, presentada por el Procurador don José María Hernández Hernández, relativa a solución definitiva a los problemas de la carretera Ávila 537, desde su cruce en Hoyos de Pinares con la AV-502, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 125, de trece de marzo de dos mil uno**".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Me da la impresión de que don José Manuel Hernández no está presente. Es el único Parlamentario, el único Procurador del Grupo Socialista que plantea esta Proposición. Por tanto, creo que... (*Murmullos*). ...le hemos dejado. Hemos cambiado el Orden del Día precisamente para que fuese el último, pero yo creo que lo damos... la damos por decaída la Proposición No de Ley.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

(*Se levanta la sesión a las dieciocho horas veinte minutos.*)

