

## **COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**

**PRESIDENTE: Don José Luis Santamaría García**

**Sesión celebrada el día 12 de junio de 2002, en Fuensaldaña**

---

---

ORDEN DEL DÍA:

1. Proposición No de Ley, P.N.L. 757-I, presentada por el Procurador D. Ángel Gómez González, relativa a solicitud al Ministerio de Fomento de inspección de la realización de la autopista de Segovia a San Rafael, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, Núm. 206, de 13 de marzo de 2002.
2. Proposición No de Ley, P.N.L. 758-I, presentada por el Procurador D. Ángel Gómez González, relativa a solicitud al Ministerio de Fomento de inclusión en la planificación de la variante noroeste a la ciudad de Segovia, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, Núm. 206, de 13 de marzo de 2002.
3. Proposición No de Ley, P.N.L. 765-I, presentada por los Procuradores D. Felipe Lubián Lubián, D.<sup>a</sup> Isabel Fernández Marassa y D. Manuel Lozano San Pedro, relativa a ensanche y mejora de la carretera entre Trefacio y San Ciprián de Sanabria y trazado de carretera nueva hasta La Baña (León), publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, Núm. 206, de 13 de marzo de 2002.
4. Proposición No de Ley, P.N.L. 771-I, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a adjudicación de las obras de conversión en autovía de los tramos de carretera León-Santas Martas y Valladolid-Villanubla, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, Núm. 206, de 13 de marzo de 2002.

## SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diecisiete horas diez minutos.	8590	Intervención del Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista), para presentar la Proposición No de Ley.	8594
El Presidente, Sr. Santamaría García, abre la sesión y comunica a la Comisión las sustituciones que se han producido.	8590	En turno en contra, interviene la Procuradora Sra. Cordero Monroy (Grupo Popular).	8595
<b>Primer punto del Orden del Día. PNL 757.</b>		En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista).	8596
El Presidente, Sr. Santamaría García, comunica a la Comisión que, por escrito presentado por el Sr. Procurador Proponente, ha sido retirado este punto del Orden del Día.	8590	En turno de duplica, interviene la Procuradora Sra. Cordero Monroy (Grupo Popular).	8596
<b>Segundo punto del Orden del Día. PNL 758.</b>		Intervención del Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista).	8597
La Vicepresidenta, Sra. Cordero Monroy, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	8590	El Presidente, Sr. Santamaría García, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	8599
Intervención del Procurador Sr. Gómez González (Grupo Socialista), para presentar la Proposición No de Ley.	8591	<b>Cuarto punto del Orden del Día. PNL 771.</b>	
En turno en contra, interviene la Procuradora Sra. Juárez Galindo (Grupo Popular).	8591	La Secretaria, Sra. Ull Laita, da lectura al cuarto punto del Orden del Día.	8599
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Gómez González (Grupo Socialista).	8592	Intervención del Procurador Sr. De Meer Lecha-Marzo (Grupo Socialista), para presentar la Proposición No de Ley.	8599
En turno de duplica, interviene la Procuradora Sra. Juárez Galindo (Grupo Popular).	8593	En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular).	8600
Intervención del Procurador Sr. Gómez González (Grupo Socialista).	8593	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. De Meer Lecha-Marzo (Grupo Socialista).	8601
El Presidente, Sr. Santamaría García, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	8594	En turno de duplica, interviene el Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular).	8602
<b>Tercer punto del Orden del Día. PNL 765.</b>		Intervención del Procurador Sr. De Meer Lecha-Marzo (Grupo Socialista).	8603
El Presidente, Sr. Santamaría García, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	8594	El Presidente, Sr. Santamaría García, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	8604
		El Presidente, Sr. Santamaría García, levanta la sesión.	8604
		Se levanta la sesión a las dieciocho horas treinta minutos.	8604

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

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Buenas tardes, Señorías. Se abre la sesión. Los Grupos Parlamentarios han comunicado a esta Presidencia las siguientes sustituciones para esta sesión. ¿Por el Grupo Parlamentario Popular?

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Sí. Gracias, señor Presidente. Don Emilio Arroita sustituye a don Gregorio Rodríguez; don Raúl de la Hoz a don José María López Benito y doña Carmen Reina a don Javier Marqués.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista?

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Sí, señor Presidente. Doña Teresa Rodrigo sustituye a doña Nieves Tascón y don Antonio Canedo, a doña Carmen Espeso.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, señor Portavoz. Iniciamos esta Comisión informándoles a Sus Señorías que el primer punto del Orden del Día se ha retirado, porque se había debatido en anteriores ocasiones, y, por tanto, en una anterior Comisión, y, por tanto, queda retirado. Y pasamos al segundo punto del Orden del Día. Ruego a la señora Vicepresidenta que dé lectura al mismo.

LA SEÑORA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CORDERO MONROY): Gracias, señor Presidente.

Segundo punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley número 758, presentada por el Procurador don Ángel Gómez González, relativa a solicitud al Ministerio de Fomento de inclusión en la planificación de la variante noroeste en la ciudad de Segovia, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 206, de trece de marzo del dos mil dos**".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, señora Vicepresidenta. Para la presentación de la Proposición No de Ley, tiene la palabra don Ángel Gómez González.

EL SEÑOR GÓMEZ GONZÁLEZ: Gracias, señor Presidente. Bueno, la ciudad de Segovia, pues, es una ciudad que se caracteriza por su grandeza monumental, y también trae esto como consecuencia, en algunos aspectos, algunos débitos con los que tiene que arrastrar. Muy particularmente, a efectos de tráfico -que es lo que hoy nos mueve aquí-, el Acueducto supone una barrera que cruza de norte a sur a la ciudad y que imposibilita una ordenación lógica o, al menos, una ordenación fácil del tráfico.

Todo esto hace que sus dificultades sean, evidentemente, particulares. En ello, en esas particularidades... -perdón- esas particularidades influyeron, sin duda alguna, hace un par de años o tres, en el Ministerio de Fomento e influyeron en la decisión que tomó de ordenar la construcción de la variante para circunvalar la ciudad. Ese proyecto ya se materializó, con ventajas para la ciudad, con problemas, por muchos aspectos que en el proyecto han resultado mal planificados y en la construcción mal ejecutados, que convierten a la variante en una variante peligrosa, con algunos puntos que -sin duda alguna- habrá que intentar corregir pronto.

Pero, de todas formas, supuso un avance para la eliminación de algunos de los graves problemas que tiene Segovia en el tráfico, y que muchas veces imposibilitan su circulación con normalidad. No muchas veces, prácticamente siempre la normalidad en la circulación está dificultada.

Dado que la variante que se construyó en su momento no soluciona, ni mucho menos, todos los problemas que tiene la ciudad, los Grupos políticos y los grupos sociales que en ella... que en Segovia actuamos, que en Segovia tenemos responsabilidades, unánimemente, hemos manifestado la necesidad y la urgencia de que la ciudad sea circunvalada en los trescientos sesenta grados -digamos- que admitiría su circunferencia, y no solo en los ciento ochenta en que ahora está circunvalada. Esa es una necesidad -repito- manifestada y apoyada por el conjunto de las fuerzas políticas, el conjunto de las instituciones y el conjunto de los grupos sociales y de las agrupaciones de vecinos y de ciudadanos.

Y lo que yo vengo a solicitar hoy a estas Cortes es que estas Cortes se unan a esa demanda, a esa demanda social de Segovia, y pasen a apoyar lo que todos los ciudadanos apoyamos.

Las competencias para la circunvalación, ciertamente, están en otro campo que no el de nuestro territorio, no el de nuestra Comunidad; están en el propio Ministerio de Fomento. Y hacia allí es hacia donde yo reclamo la intervención.

Evidentemente, yo creo que sí que existe la posibilidad, desde la Junta de Castilla y León, de intervenir en este asunto para negociar con el Ministerio de Fomento y para tratar de convencer al Ministerio de Fomento para que incluya en sus planes este proyecto, que para la ciudad de Segovia sería una bendición, y que es reclamado -como he dicho- por todos los sectores sociales.

Por tanto, yo solicito su apoyo, Señorías -particularmente el apoyo del Grupo Popular, que tiene la mayoría aquí-, para que esta petición de los segovianos pueda salir adelante y estas Cortes puedan instar a la Junta de Castilla y León para que haga llegar al Ministerio de Fomento la necesidad de que incluya en su planificación la variante noroeste a la ciudad de Segovia, para que pueda ser ejecutado en un plazo próximo y razonable. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, don Ángel. Para consumir un turno en contra, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, doña Áurea Juárez.

LA SEÑORA JUÁREZ GALINDO: Gracias, Presidente. Examinada la propuesta, vamos a proceder a su rechazo, en base a diversos argumentos, que pasamos a exponer.

Una vez que ha entrado en servicio la circunvalación noroeste de Segovia, solamente ha quedado sin conexión en la misma un tráfico de cierta magnitud... entendemos que bastante pequeño, que es el que proviene de la carretera autonómica C-605, entre Segovia y Santa María la Real de Nieva, y que accede a la capital por el oeste de la misma. Dicho tráfico, además, dispone de alternativas para acceder a la circunvalación sin necesidad de atravesar la ciudad de Segovia. En este sentido, podría acceder dirección norte a la C-601, a través de la carretera de Zamarramala, y, por otra parte, cuenta con una intersección en la Nacional 110, fuera del casco urbano, a través de dicha carretera, que podría acceder a la dirección sur a la circunvalación de Segovia.

Por otra parte, al hablar del problema generado por el tráfico, que, efectivamente, usted describía perfectamente, entendemos que es mucho más problema el tráfico interior de... de la propia ciudad que el tráfico

que recibe, precisamente, de la... de la zona noroeste, que aquí se propone. Entendemos que la solución para el tráfico de Segovia no está, precisamente, en el cierre de la circunvalación, sino que habría que buscarlo, precisamente, en la solución a esa barrera que usted hablaba al principio que puede ser el Acueducto.

Entendemos que el terminar la autovía no haría que el tráfico en Segovia fuera una bendición -como usted dice-, que sería lo que... lo que daría la solución al... al tráfico en dicha capital, sino que entendemos que hay otras soluciones, que probablemente puedan ser más o menos costosas -habría que estudiarlas-, pero, desde luego, óptimas y, desde luego, mucho más eficaces en la solución de tráfico que la que aquí se propone, que sería el cierre de... de la circunvalación. Entendemos que ese cierre lo único que solucionaría es un tráfico bastante escaso, y que en este momento, además, puede desviarse fuera de... de la propia ciudad. Entendemos que no tiene que, obligatoriamente, acceder a la capital; y, de hecho, se está utilizando mucho; usted lo conoce igual que yo que utilizamos la circunvalación, a pesar de no tener salida directa. Pero sí estamos utilizando otras vías de circunvalación para no entrar en la propia ciudad, porque el problema de verdad en la capital está en lo que es el tráfico urbano. Y entendemos que esa sí sería la solución.

Por ello, vamos a rechazar esta propuesta, porque entendemos que no es la más eficaz y entendemos que no es la que en este momento necesita Segovia. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. ¿Desea el señor Procurador consumir un turno de réplica de cinco minutos, o pasar al turno de fijación de posiciones?

EL SEÑOR GÓMEZ GONZÁLEZ: Por todo eso dice usted que lo rechazan. Pues créame, señora Juárez, que todo eso es poco. Todo eso, prácticamente, es nada. Es decir, hubiera sido más fácil decir: "La rechazamos porque queremos", y se había evitado "por todo eso" y por lo demás. Porque, además, lo que ha dicho, pues hombre, seguramente puesto en boca de cualquier otro Procurador de la Comisión que no es de Segovia, pues a lo mejor hubiera sonado a creíble; pero puesto en su boca, pues no suena creíble, porque usted no se lo cree; evidentemente, no se lo cree; no, no, no se lo cree. ¿Cómo se lo va a creer? ¿Cómo se va a creer que es poco el tráfico que aporta a la ciudad de Segovia el que viene por la carretera de Segovia a Santa María, y de Segovia a Villacastín, y de otras carreteras menores que vienen ahí. ¿Cómo puede decir que es poco? No es poco; es bastante, es bastante.

Y, además, ¿cómo puede decir -porque ahí sí que no hay ninguna verdad objetiva- que es que todo ese tráfico ya utiliza el ramal de Zamarramala para acudir a la

circunvalación? Bueno, esto lo dice porque con la boca se puede decir todo. Tener boca no significa tener razón; podemos usar las palabras que queramos, y las palabras nos llenan de todo. Pero no es verdad. No creo que haya prácticamente nadie, prácticamente nadie que venga de la zona de Santa María la Real de Nieva, que venga de Villacastín, que venga de esas carreteras, que utilicen la variante de Zamarramala para incorporarse a la circunvalación de Segovia. No creo que haya nadie. Yo, evidentemente, no tengo estas cifras, no tengo estos datos, usted seguramente tampoco; pero no hay nadie.

Luego estos argumentos que usted ha dado son argumentos que se expresan -repito- porque las palabras admiten absolutamente todo, pero no se ajustan a las razones.

Dice usted que los problemas son más de tráfico interior. Son tanto de tráfico interior -yo cambiaría el adverbio-. No estoy seguro de que los problemas sean más de tráfico interior; sí que admito que son tanto de tráfico interior.

Y dice usted que... que, claro, el Acueducto es el problema. Sí, pero como ese no lo podemos obviar... vamos, supongo yo que no propondrá usted obviar el Acueducto tirándolo. Pues como ese será permanente, por fortuna, hay que buscar otras soluciones; y la solución está, precisamente, en la variante, en el recorrido noroeste. Sí, sí. La solución está ahí. Es que, mire usted... es que caben pocos argumentos más, caben pocos argumentos más. La realidad es la que es. Objetivamente, el 50% del tráfico que entra en Segovia procedente del norte de España -digamos- lo hace por la carretera de Santa María la Real de Nieva, y el otro 50 lo hace por la carretera de Valladolid. Prácticamente... sí, a partes iguales. Poca diferencia hay; poca poca diferencia hay.

Y, por tanto, todos ese... todo ese tráfico se incorpora, además, al centro de la ciudad; porque tienen que transitar la ciudad por el centro de la ciudad. Porque, ¡hombre!, centro de la ciudad es todo el paseo Conde de Sepúlveda y demás; o sea, centro de ciudad es. De tal manera que el ya mucho problema de tráfico interno, unido al ya mucho problema de tráfico entrante, convierten a la ciudad de Segovia en una ciudad caótica.

Teniendo en cuenta que sobre la ciudad de Segovia se proyecta algún evento significativo, como son Las Edades del Hombre para el año que viene, y teniendo en cuenta que, si por bien es y las cosas siguen un curso normal y natural, el potencial turístico de Segovia es un potencial que tiende a agrandarse -no a minorar, sino a agrandarse-, pues la necesidad de la circunvalación es mayor y más urgente.

Porque ha dicho usted: "Habría que buscar, quizás, otras soluciones". Bueno, pues a lo mejor. Yo nunca

niego la correcta aportación de lo que, teóricamente, desconozco. Yo desconozco otras soluciones. No sé a cuáles se refiere usted, y, por tanto, no niego que puede haber otras soluciones mejores. Hasta ahora, a nadie se le han ocurrido; no. O, por lo menos, no han sido expuestas públicamente ni abiertamente. A nadie se le han ocurrido otras soluciones mejores. Sí que hay otras soluciones que complementan el problema del tráfico interno de Segovia -eso es evidente-, hay otras muchas soluciones que complementan la solución del tráfico en Segovia.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Señoría, le ruego vaya terminando. Tiene otro turno después.

EL SEÑOR GÓMEZ GONZÁLEZ: (Enseguida, Señoría). Pero la... no hay... a nadie se le ha ocurrido ninguna otra solución para eliminar los efectos negativos que el tráfico aportado por la carretera de Santa María de Nieva introduce en la ciudad de Segovia. A nadie se le ha ocurrido otra solución mejor que la de circunvalación.

Y por eso, dado que sus argumentos han sido verdaderamente escasos -prácticamente ninguno-, yo le... le ruego que cambie de opinión, simplemente. Gracias.

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

LA SEÑORA JUÁREZ GALINDO: Gracias, Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Cinco minutos.

LA SEÑORA JUÁREZ GALINDO: Sí, va a ser bastante menos. La razón es tan objetiva como quien quiera defenderla y quien quiera acompañarla de argumentos suficientes o de cifras suficientes. Yo lo que le presento es un argumento basado en la realidad, en estudios ya realizados previamente, y en los que, efectivamente, Fomento no discrimina en función de si le gusta más o le gusta menos; discrimina en función de necesidades y en función de disponer de un recurso escaso, que es el destinado a una inversión, y que siempre se justifica en función de, precisamente, esa eficacia que vaya a dar. Es mucho menor el tráfico que accede a Segovia por la carretera de Santa María que por el resto de carreteras; usted lo sabe, yo también; usted sabe que yo esa carretera la utilizo muchísimo, precisamente por el poquísimo tráfico que tiene. Y, entonces, a pesar de que se hace un recorrido superior, la ventaja está en que tiene un tráfico muy pequeño, y, entonces, pues es lo que nos da la ventaja a los que la utilizamos, que hacemos más

kilómetros, pero que tenemos la comodidad de no usar una carretera cargada de vehículos, ni muchísimo menos.

Usted sabe que sí se han dado otras soluciones al tráfico en Segovia, y que, efectivamente, cuando se han hecho estudios, como concursos que se han hecho -usted sabe- sobre la ciudad de Segovia, en la que han participado distintos equipos, formados por ingenieros, arquitectos, etcétera, se hablaron de distintas soluciones, y en todas ellas, desde luego, se hacía gran incidencia en que la solución del tráfico de Segovia tenía que ser contando desde lo que es el casco histórico hacia las afueras.

Se hablaba de que una de las posibles vías de solución era la peatonalización de toda la zona centro, o de gran parte de la zona centro; se hablaba de un paso, que se debería hacer desde la travesía del Padre Claret hacia Fernández Ladreda, utilizando, quizás, una parte de lo que ahora es parking, con unas salidas.

Eso está... son estudios que se han hecho, son estudios que incluso se han cuantificado, y son estudios... son diversas ideas que se han barajado para la posible solución, y que quien tiene la competencia será quien deba tomar la determinación de cuál de ellos elige; pero, desde luego, inventar, no estamos inventando nada, porque todo eso está desde hace tiempo.

Yo he visto distintas soluciones, igual que las habrá visto usted, aunque en este momento pueda no recordarlas. Pero, desde luego, allí están a disposición; el Colegio de Arquitectos tiene una... una variada selección de soluciones dadas a este problema, y, sin embargo, no se ha elegido..., hasta el momento -que yo sepa- no se ha decidido por ninguna, tanto en el tema de lo que es circulación propiamente dicha como en el tema de parking, que -como usted comentaba- para el año que viene será absolutamente necesario y, además, será una carencia importante que notarán todos los turistas que quieran acercarse a nuestra ciudad.

Yo entiendo que... sigo dándole argumentos para decirle que es mucho más importante solucionar el tráfico interno en la capital que terminar la circunvalación, que creo que se ha hecho la parte de circunvalación que más problema aportaba al tráfico en la ciudad. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para cerrar el debate, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Proponente, don Ángel Gómez.

EL SEÑOR GÓMEZ GONZÁLEZ: Gracias de nuevo. Dice usted que Fomento no discrimina y que determina sus decisiones en función de los recursos y de la eficacia producida por las necesidades. Yo diría también que falta otro factor en lo que usted ha dicho:

en la capacidad de influencia que los miembros del Partido Popular de un sitio u otro tienen para incidir en el Ministerio de Fomento. En función de eso también toma sus decisiones el Ministerio de Fomento, no vaya a creer usted que no.

Por tanto, yo le rogaría que usted utilizar los suyos en función de los intereses de la ciudad de Segovia, convenciendo al Ministerio de Fomento de que esta es una necesidad. Pero, claro, si usted no está convencido de ello, malo. Pero... es que no es verdad, usted sí que está convencida de ello. Yo estoy convencido de que usted está convencida de esta necesidad. Lo que ocurre que le han dicho que hay que decir que no, y va y lo dice; pero está convencida de esta necesidad. Está bien el ser obediente, pero, ¡hombre!, por lo menos un poco de fuerza interna yo creo que sí que conviene... que conviene manifestar.

Dice usted que los problemas de Segovia, se han aportado algunas soluciones a ellos. Evidentemente, a los problemas procedentes del tráfico interno. Repito, son distintas, la naturaleza es distinta, las consecuencias son distintas; lo único que tienen en común es que los de procedencia externa incrementan los de procedencia interna, que ya son muchos, e incrementan los de aquellos cuyo destino es Segovia, cuyo destino es Segovia. Por eso, los sábados y los domingos Segovia tiene particulares dificultades de tráfico, más incluso que los días de diario, porque, ciertamente, la entrada de los madrileños es mucha.

Como solución, dice usted que la peatonalización. ¡Hombre!, la peatonalización no cabe duda que solucionaría el problema del tráfico. Si peatonalizamos Segovia, pues se acabó: ya no hay tráfico, por tanto, no tendríamos problemas de tráfico; pero tampoco podríamos llegar a ella. No lo sé. Quiero decir que... que, en fin...

La solución del túnel por debajo de la ciudad para comunicar una zona con otra, pues sí, es otra alternativa. Pero -insisto- yo creo que todas... elementos tienen en común con la propuesta que yo hago hoy lo mismo que el día y la noche, es decir: nada; pertenecen a otra guerra, pertenecen a otra guerra. El tema de la circunvalación no es incompatible con estas otras necesidades que tiene Segovia, para cuya solución, a lo mejor, estas propuestas son válidas; quizás sí.

Pero nada tiene que ver -repito- con la necesidad, que es real, de completar la circunvalación de Segovia. Esa sería una solución cierta que eliminaría en un porcentaje muy alto -y digo "muy alto"- los problemas de circulación que hoy tiene Segovia, y que, por tanto, pondría a nuestra ciudad -la suya y la mía- en una posición mejor que la que hoy tiene.

A esa solución yo le requiero a usted y a su Grupo Parlamentario. Usted y su Grupo Parlamentario huyen

de esa solución. Bueno, pues muy bien, con su pan se lo coman; pero otra vez más se equivocan en contra de los ciudadanos segovianos. Nada más. Muchas gracias.

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

El resultado de la votación es el siguiente. Votos emitidos: quince. Votos a favor: cinco. Votos en contra: diez. Abstenciones: ninguna. En consecuencia, queda rechazada la Proposición No de Ley.

Pasamos al tercer punto del Orden del Día. "**Proposición No de Ley 765, presentada por los Procuradores don Felipe Lubián Lubián, doña Isabel Fernández Marassa, don Manuel Lozano San Pedro, relativa a ensanche y mejora de la carretera entre Trefacio y San Ciprián de Sanabria, y trazado de la carretera nueva hasta La Baña (León), publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 206, de trece de marzo del dos mil dos**".

Para la presentación de esta Proposición No de Ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, don Felipe Lubián.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Gracias, señor Presidente. En el Municipio de La Baña, en la provincia de León, está en pleno desarrollo la extracción de pizarra, que es un material con excelentes perspectivas comerciales, incluso a nivel internacional. Sin embargo, las infraestructuras viarias para el transporte desde ese lugar de La Cabrera son muy deficientes para aquel municipio hacia todas partes, hacia todas partes, hacia el Norte, hacia el Sur y hacia los otros dos puntos cardinales; circunstancia que dificulta la explotación del referido recurso.

Por otra parte, es necesario resaltar la inexistencia de comunicación adecuada entre dos comarcas periféricas (palabra que tantas veces tendré todavía que utilizar en el tiempo que permanezca en las Cortes) limítrofes de nuestra Comunidad Autónoma, como son Sanabria y La Cabrera. La apertura de una nueva carretera -si fuera posible- entre La Baña y San Ciprián de Sanabria, así como la mejora de la que ya existe entre San Ciprián y Trefacio, abriría nuevas perspectivas de desarrollo, tanto para La Cabrera como para Sanabria.

Por todo ello, se formula la siguiente Propuesta de Resolución: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a la realización de los trámites necesarios para las obras de ensanche y mejora de plataforma de la carretera entre Trefacio y San Ciprián de Sanabria -que debe de ser la Zamora-114, si no me equivoco-, así como el estudio de las posibilidades de

construcción de carretera nueva entre San Ciprián de Sanabria, en la provincia de Zamora, y La Baña, en la provincia de León". Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, don Felipe. Para consumir un turno en contra, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, doña Natividad Cordero.

LA SEÑORA CORDERO MONROY: Gracias, señor Presidente. Señoría, en esta ocasión no le podemos aprobar su Proposición No de Ley, pero vamos a analizar las dos partes que pide y que solicita en su Propuesta de Resolución.

Por un lado, habla del ensanche y mejora de la plataforma de la carretera Zamora -es la 114- entre Trefacio y San Ciprián, que es una carretera sobre todo de tránsito local, que tiene unos siete-ocho kilómetros, y que justo en San Ciprián termina la carretera de... que comunica... comunicaría Zamora con León. Y, por otro lado, solicita en la Propuesta de Resolución el estudio sobre la posibilidad de una nueva carretera para unir San Ciprián con La Baña. Bien, yo aquí le diría: "tela marinera", señor Procurador, y le diré más adelante. Estamos hablando de una carretera de alta montaña.

Por otro lado, añadirle que estamos totalmente de acuerdo lo que afirma en sus antecedentes sobre la apreciación que realiza por las perspectivas de la extracción de la pizarra en La Cabrera y que supone una extraordinaria riqueza para la zona, así como la creación y estabilidad de puestos de trabajo, no solo en la comarca, sino en las dos provincias, tanto en León como en Zamora.

En segundo lugar, debo añadirle que cualquier ciudadano o vecino de La Cabrera -y usted mismo lo tiene que saber- sabe perfectamente la dificultad que entrañan las infraestructuras, concretamente... Señor Presidente. Bueno, es que me da la sensación que estoy hablando yo sola; que estoy... que no me escuchan.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Señorías, les ruego silencio, por favor.

LA SEÑORA CORDERO MONROY: Perdón, perdón. ...que todo el mundo... Le decía que los ciudadanos, los vecinos de La Cabrera, y no solo de La Cabrera, sino que seguro que Su Señoría sabe la dificultad que entraña las infraestructuras en una zona como es Cabrera, con una... en este caso, una orografía muy difícil, está entre unos macizos montañosos, y, concretamente, la zona alta de La Baña comunica con San Ci... con San Cebrián por la sierra de Cabrera baja. Bien, esto, usted sabe la dificultad que es el hacer una carretera de alta montaña, pues, por una serie de circunstancias que le voy a decir más adelante.

Pero también debemos reconocer -y este Grupo Parlamentario quiere que quede así constancia en el Diario de Sesiones- el esfuerzo que ha realizado y que está realizando la... el Gobierno Autonómico en cuanto a potenciar el eje que va León-La Bañeza-Sanabria-frontera portuguesa; es objetivo prioridad uno. Y le tengo que decir que se han invertido más de 6.000 millones de pesetas en esa zona, afectando a Cabrera, provincia de León y provincia de Zamora.

Los tres entronques que en este caso tenemos, o carreteras que comunican con la provincia de Zamora -lo sabe perfectamente el Procurador Proponente- son la carretera... la carretera que va de La Bañeza a Camarzana de Tera, que aquí ya se ha debatido, que es la carretera 110, y que es una de las confluencias de... en este caso con Zamora. Otra es la carretera 622, y que en este caso entronca desde Castrocontrigo y que va también hacia Sanabria. Y, por otro lado, hay otra comunicación no en tan buenas condiciones, pero sí también comunicación con Cabrera y con Zamora, que es desde Nogarejas hasta Rionegro.

Tenemos que reconocer -y es justo decirlo- que había ahí y ha existido hasta hace muy poco, que ya está totalmente adecuada, otra vía de comunicación. La alta dificultad que existía para trasladar la pizarra desde La Baña hasta Castrocontrigo. Es una carretera que además de su... de lo estrecha que era, con muchísimas curvas, difícilmente se cruzaban dos coches, imagínense ustedes para cruzarse dos camiones y, encima, de pizarra. Entonces, a través de las reivindicaciones que llevaron a cabo los pizarreros (los empresarios de la pizarra, nosotros les llamamos pizarreros), los Ayuntamientos y pedanías de la zona, se llegó a un acuerdo con la Comunidad Autónoma, y en este momento podemos decir que hay una vía de comunicación, la más importante, que va de La Baña a Castrocontrigo, que está totalmente arreglada y que ha supuesto una inversión de 2.200 millones de pesetas. A partir de ahí, se entronca con la 622, y la pizarra en este caso sale por esa carretera.

Por lo tanto, creemos que se ha solventado una de las mayores dificultades que existían en cuanto al traslado de la pizarra. ¿Por qué? Porque, Señoría, los flujos mayores de la pizarra bajan por Castrocontrigo, cogiendo la 622 hacia La Bañeza, o hacia otro lado, hacia Sanabria. O bien utilizan la zona norte, que es hacia Ponferrada por Puente Domingo Flórez.

Nada más añadirle que creemos que en este caso se están poniendo todos los recursos necesarios para mejorar las comunicaciones con... con la zona, hacia León y hacia Zamora. Todo -hay que reconocerlo- es perfeccionable y mejorable, pero, en este caso, consideramos altamente positivas las inversiones, y que responden, desde luego, muy muy muy estrictamente a las reivindicaciones que han hecho los empresarios y los Ayuntamientos y pedanías de la zona. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. ¿Desea el señor Procurador Proponente consumir un turno de réplica? Tiene usted la palabra.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Muchas gracias. Dificultades orogénicas claro que las hay, claro que las hay. Pero los romanos fueron ya capaces, hace dos mil años, de construir infraestructuras hidráulicas en aquel mismo entorno para recoger agua y descargarla, aprovechando su fuerza -la fuerza del agua en lo alto de las montañas-, para trabajar en las minas de Las Médulas.

Y, evidentemente, ahora también estamos hablando de otra especie de minas, de una actividad económica en un lugar en donde tan escasa es la actividad económica y que tanta falta hace para el desarrollo de ambas comarcas, tanto de la que está al norte de La Cabrera como de la que está al sur. ¡Pobre Poniente! ¡Qué difícil es conseguir que la prioridad... o las prioridades del presupuesto contemplen el poniente, el oeste de la región de León... de la región de Castilla y León!

Así, se aprueba aquí alguna vez que se arregle... que se haga algo parecido a esto con la carretera de Porto, pero pasan años y años y los pasos que se están dando son los más lentos que uno puede imaginar.

Se pide una vía de alta capacidad con Braganza, que está a tiro de piedra de Puebla de Sanabria, que sería una salida al norte de Portugal -deseada por aquel país- hacia la autovía de las Rías Bajas, pero se dice que no es necesario aprobarla porque ya están trabajando en ello los Gobiernos a través de un convenio; pero no se ven pasos que vayan en esa dirección.

Hace falta una uvi móvil helitransportada, y la hay, pero con base en Valladolid, no con base en Puebla o, al menos, en Zamora. Y ayer mismo tuvieron que evacuar a un señor que le cayó una vaca encima; lo evacuaron a Salamanca y tardó lo suyo el helicóptero en llegar. Porque, claro, desde Valladolid a Sanabria, pues hay un tramo suficientemente importante. Mientras que allí, al lado, ocurre otra cosa: allí, al lado, ha venido alguna vez el helicóptero y en veinte minutos se ha puesto en municipios zamoranos para evacuar heridos. Cuando hablo del "otro lado" estoy hablando de Galicia.

No existe en el occidente de la provincia de Zamora ningún desarrollo de oferta turística de invierno. El turismo de verano, en dos meses, no da para vivir. O cuando se habla aquí del abastecimiento de Villaverde, no es prioritario porque está en aquella zona; o el de Manganeses, lo mismo; o cuando se habla del Hospital de Benavente, está también en el occidente de esta Región y tampoco es prioritario.

A mí me gustaría que observaran el mapa general de la... de carreteras, y que vieran el tremendo vacío que

existe, precisamente, de norte a sur en todo el occidente. Es que no hay ni carreteras locales, prácticamente; no ya -digo- carreteras de... itinerarios preferentes. Y ya no digamos la red básica; la red básica, pues pasa a bastantes kilómetros de aquella zona tan periférica. Esto hace que los sanabreses, y probablemente también los de La Cabrera -que conozco menos-, pues vayan adquiriendo -y seamos incapaces de sacudirnos- un complejo de inferioridad, que yo le llamo "complejo de inferioridad castellano y leonés" el que tenemos en aquel borde de nuestra Comunidad.

Por la otra parte, sale una carretera de Portugal -que la han arreglado con fondos europeos- desde un pueblo que se llama Vinhais, enlaza con la A-52; luego los gallegos la arreglaron hasta Viana, y pasa de Viana a La Rúa, y allí puedes elegir para Lugo, La Coruña, o puedes derivar hacia Ponferrada por la Nacional 120, y comunicar, pues, Portugal con la costa del Cantábrico.

Sin embargo, de Braganza, que es una capital de provincia, no ocurre tal cosa hacia el norte por estas consideraciones que estamos teniendo, o que estoy poniendo de manifiesto, sobre el occidente de nuestra Comunidad.

O carreteras de asfalto, locales, de la provincia de Orense, que vienen hacia la provincia de Zamora, y cuando llegan a la raya de Castilla y León se transforman en caminos de carro o de burro; pero, desde luego, dejan de ser carreteras en la misma raya. Y eso crea complejo.

O el Hospital de Verín, que es un pueblo de cinco mil habitantes, que se ha hecho hace poco y que, por cierto, desearíamos muchos castellanos y leoneses que, en casos de urgencia, nos evacuaran allí, porque lo tenemos, pues, a veinte minutos, a veinticinco o a media hora, mientras que Zamora lo tenemos, pues, a hora y media.

¿Qué decir? Pues, muy bien, yo comprendo que ustedes tienen que priorizar el presupuesto, tienen que priorizar, y esto no es prioritario. Lo lamento, pero ¿para qué continuar con más exposiciones? Nada más. Muchas gracias.

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

LA SEÑORA CORDERO MONROY: Gracias, señor Presidente. Lo siento. Lo siento mucho, señor Procurador, pero en este caso... yo le he hablado de prioridades, pero es que, en este caso, es algo tan... tan tan concreto, y que yo ahora le voy a poner ejemplos que también... de reivindicaciones muy antiguas de esta Procuradora, donde... son zonas de alta montaña, con

una grandísima dificultad, que yo estoy convencida que me va a entender. ¡Hay tanto por hacer! Y todo es mejorable -se lo he dicho- y se debe perfeccionar; pero hay unas prioridades marcadas. Y en el momento que se resuelvan... vamos, los enlaces que tenemos, las comunicaciones marcadas por el Ejecutivo Autonómico, yo estoy convencida que en un plazo no muy lejano podrá... podremos, bueno, pues, celebrarlo y felicitarnos porque esta comunicación se lleve a cabo.

Pero le he dicho... -y usted ha hecho un recorrido por su zona, por las carencias de... de su provincia- le he dicho que la inversión ha sido importantísima en la zona de Sanabria, Cabrera y provincia de León. Consideramos, Señoría, objetivo prioritario seguir mejorando las comunicaciones con La Cabrera; esto es total... es indudable, y, desde luego, todos los esfuerzos van a ir dirigidos en este sentido.

Pero, fíjese, tengo además que añadirle otra cosa: nos queda un entronque muy muy importante con Cabrera, que es comunicar Cabrera con la cabecera de comarca, que es Astorga. En este momento tenemos la carretera 133, de Astorga a Nogarejas, que está en unas condiciones bastante lamentables. Le quiero decir con esto que La Cabrera depende administrativa y judicialmente de Astorga, que es su cabecera de comarca, y parece ser que está en proyecto el futuro arreglo de la 133. Ese es uno de los objetivos que tenemos las personas cercanas tanto a Cabrera como a Maragatería.

Por otro lado, en cuanto a las dos peticiones realizadas, le vuelvo a señalar que la carretera de tráfico local entre Trefacio y San Ciprián es... con un tráfico muy localizado, de unos siete kilómetros, y, en este momento, como el objetivo de Su Señoría -que lo entiendo perfectamente- era comunicar... seguir la continuidad hacia La Baña, pues no se considera que su arreglo sea preferente.

Y, por otro lado, en cuanto a la nueva carretera, le voy... le voy a decir tres cosas muy rápidas, porque supone una grave problemática. Primeramente hablamos de abrir una carretera por una zona de alta montaña; estamos hablando de la Sierra de Cabrera baja; serían unos quince kilómetros, con una inversión superior a los 10.000.000 de euros.

Por otro lado, aparte de las dificultades técnicas, la totalidad del trazado está situada en un entorno natural protegido llamado ZEPA, forma parte de un espacio natural protegido. Esto entrañaría una dificultad más añadida a los... a las dificultades técnicas. Además, esta carretera se vería afectada por problemas de viabilidad invernal: estamos hablando de cotas superiores a los dos mil metros.

Y le voy a poner dos ejemplos muy claros y muy muy concretos, y con las características iguales a la

carretera que usted solicita, una realizada y otra sin llevarse a cabo. La no... la que no se ha podido llevar a cabo es una reivindicación que hizo esta Procuradora hace más de diez años, que era comunicar Maragatería con Cabrera desde Molinaferrera a Corporales. Esta carretera, por una serie de circunstancias, no se ha considerado viable. Y la otra, que ha sido ya una realidad y que usted la conoce -y le voy a invitar en verano pueda utilizarla-, que es el unir Truchas con Escuredo, de la provincia de Zamora; fue una carretera que se hizo con el presupuesto de las dos Diputaciones, entre Zamora y León. Bien, esta carretera tiene el tráfico tan tan limitado, y luego la cantidad de meses del año que está cerrada, que solo su... su tránsito, su tránsito por... en época estival, en época de verano. Que, desde luego, les invito a todos los Procuradores que no lo conozcan que sobre todo vayan a ver el lago de Truchillas; es una carretera que hemos visto que la inversión no responde a las necesidades que creíamos que en realidad iba a... a llevarse a cabo.

Por todo ello, recalcamos otra vez, y queremos que quede constancia en el Diario de Sesiones, el esfuerzo del Gobierno Autonómico en las inversiones que ha realizado, en este caso, en La Cabrera, considerando, igualmente, que no existen en este momento, Señoría, movimientos empresariales que fueren todavía más para que haya otro entronque con Zamora y que se consideran suficientemente cubiertos con las tres carreteras que yo le he dicho con anterioridad.

Y además de los flujos importantes del transporte de pizarra van por donde le dije anteriormente, por la 622 hacia La Bañeza o Sanabria, o por la zona norte Ponferrada-Puente Domingo Flórez.

Para terminar, le voy a hacer una alusión muy concreta a la reivindicación antigua que esta Procuradora hacía en la carretera de Molinaferrera a Corporales. Mire, Señoría, presentamos estudios de viabilidad, presentamos una maqueta a escala, presentamos firmas, peticiones de Ayuntamientos, de pedanías, etcétera, etcétera. Y presentamos toda la ilusión del mundo para comunicar Maragatería con... con Cabrera, diciéndole -como le dije anteriormente- que la cabecera de comarca es Astorga. La contestación... le voy a hacer alusión a una famosa frase de un torero -que aunque no me acuerdo el nombre del torero, de la frase, perfectamente-: "Lo que es imposible... lo que no puede ser no puede ser y, además, es que es imposible". Muchas gracias.

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

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Muchas gracias, señor Presidente. Sobre la carretera Astorga-Nogarejas,

este Procurador presentó en su día, y defendió, una Proposición No de Ley -creo que era la Zamora-111 y luego León-111- que... a la cual votaron en contra, y que ya hablaba yo entonces de la necesidad de articular una vía de comunicación adecuada, regional, que fuera también un itinerario preferente, pues, desde Alcañices, pasando ya desde Vimioso, Alcañices, Rionegro del Puente, Nogarejas, Astorga, y, evidentemente, pues, hasta llegar pues a Villablino, o Asturias, hasta donde haya que llegar. Efectivamente, estas vías de comunicación así siempre serán importantes, aunque ahora le parezca al torero y a usted imposible y difícil de realizar.

Evidentemente, sí existen en la Proposición No de Ley que estoy defendiendo dos partes, aunque no se hayan separado una de la otra en dos puntos, sino que están todas en la misma. Efectivamente, la carretera Trefacio-San Ciprián, que es una carretera que ya existe, bueno, pues podría mejorarse para el servicio que presta en Sanabria como vía de comunicación a San Ciprián, aunque tal vez, si no se continúa la carretera, pues tampoco tiene unas condiciones que se pueda decir que sean deplorables; hay otras carreteras en Sanabria con mucha más necesidad que esa. Desde ese punto de vista, pues, evidentemente, el hecho de que aquí se hiciera alusión al ensanche de la plataforma era pensando en la posibilidad de que luego se pudiera hacer otra carretera, y, evidentemente, no tendría sentido hacer una carretera para transporte de tráileres y que no tuviera continuidad en la carretera existente actualmente.

Por lo que se refiere a la segunda parte, pues tampoco esta Proposición No de Ley busca realmente la realización de la carretera de una manera brusca o de una manera... con una exigencia como algunas veces... como algunas veces se redacta, sino que se habla de la posibilidad de abrir, de la posibilidad que se haga un estudio de, si es posible, abrir una carretera entre La Cabrera y Sanabria. Ahí está empeñada la señora Presidenta de la Diputación con algún sindicato, con algunos empresarios, con algunos Ayuntamientos de la zona, tratando de ver si existe esa posibilidad. Pero yo, como Procurador, he visto que, si existe esa posibilidad, quien lo debe de terminar, por referirse a dos provincias, más que una Diputación Provincial, debiera de ser... debiera de ser la Junta de Castilla y León. Y por eso lo propongo.

Es decir, el aprobar que se haga un estudio de viabilidad de una carretera, pues, tampoco es comprometernos a que se haga, realmente, porque puede que el estudio luego dé como resultado, pues, que es eso que usted me dice, lo que dijo el torero: es imposible. Pero, de momento, se podría aprobar tranquilamente para hacer ese estudio. Ustedes dicen que no, pues allá ustedes. Evidentemente, tienen la mayoría y pueden decidir lo que consideren oportuno.

Porque, fíjense, fíjense, esa carretera, pues, es totalmente necesaria o se puede considerar... los sindicatos así lo hacen, todos esos agentes sociales de los que estoy hablando e instituciones la consideran necesaria para el desarrollo socioeconómico de ambas comarcas de nuestra región, de La Cabrera y de Sanabria. Y usted me dice: es que pasaría por una zona ZEPA. Bien, habría que hacer, si se hiciera el estudio, pues la... la..., habría que tenerlo presente, pero, evidentemente, nunca debemos de olvidar de que en zonas ZEPAS, en espacios protegidos, en todo tipo de espacios protegidos, no nos olvidemos del hombre, que está en la cabeza de la pirámide y que está en peligro de extinción en aquellos lugares.

Desarrollo industrial. ¡Qué bonitas palabras para donde no existe ningún desarrollo de este tipo! Hay que resaltar aquí la importancia de cada puesto de trabajo del sector secundario que pueda surgir en aquel difícil entorno para el mantenimiento de la población y para fortalecer el tejido económico que lo haga posible. Y aquí están ofertando los empresarios hasta doscientos cincuenta puestos de trabajo a la comarca de Sanabria, a la comarca de Sanabria. Evidentemente, habría que verlo, pero ellos se comprometen por escrito ante la Diputación de Zamora y ante los sindicatos que son capaces de crear, si hubiera por ahí una vía que llegara hasta La Baña, pues podrían darle trabajo a doscientas cincuenta personas de Sanabria; lo cual sería muy importante para Sanabria y, lógicamente, para esos trabajadores potenciales.

Del transporte de la pizarra, usted me dice que... bien, que utiliza la vía hacia Castrocontrigo, para luego salir, pues, a la Nacional VI. Claro, claro, es que si no existe otra posibilidad... Pero aquí estamos hablando de una posibilidad económicamente más rentable -claro está, para los pizarreros- de salir mucho más rápido a una vía de alta capacidad que los pondría directamente en el puerto de Vigo, para exportar ese producto. Al mismo tiempo, facilitando la entrada de esos trabajadores sanabreses a las pizarreras.

Y luego también podíamos hablar de desarrollo turístico, acceso a una posible estación de nieve, que, institucionalmente, parece ser que la Diputación de Zamora y que municipios del Partido Popular, allí, del mismo entorno al que nos estamos refiriendo, pues, están tratando de sacar adelante; una zona, una estación de nieve que contribuya a diversificar la oferta turística de Sanabria a todas las estaciones del año.

Y mejorar la accesibilidad a Sanabria desde El Bierzo, y la de El Bierzo desde Sanabria, lo cual es importante. Bueno, porque está claro -ya lo he dicho antes- que falta una carretera regional, falta una carretera regional que una estas dos comarcas, de sur a norte y de norte a sur, que ahora mismo no existe, que podía ser

tranquilamente no de tráfico local, sino un itinerario preferente, y -¿por qué no decirlo?- hasta de la red regional básica debería de haber allí una carretera. Y llegada a La Baña, que se pudiera ir a la Nacional 120 para seguir hacia Ponferrada, o muy bien enlazar, en una futura segunda fase, pues, con la carretera que usted dice para salir a la capital de la Maragatería.

Tengo que invocar una vez más el tratamiento especial que merecen y que hemos acordado un día en un Pleno que hay darle a las problemáticas de nuestras zonas periféricas para que no siga creciendo el complejo que tenemos los que vivimos en aquel lugar, al comparar nuestro nivel de infraestructuras con el que tienen nuestros vecinos. Ese complejo tiene la obligación la Junta de Castilla y León de tratar de corregirlo, porque, si no, podemos enfermar; y como, además, los medios de transporte para llevarnos a los centros de atención, pues están muy lejos los hospitales, pues estamos incurriendo en un doble problema.

En fin, otra vez será, y a ver si hay más suerte. Yo, desde luego, cuando llegué aquí esperaba que hubiera una enmienda, y que hubiéramos podido debatir una enmienda y aprobar algo, que siempre sería mejor que nada. Muchas gracias.

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

El resultado de la votación es el siguiente. Votos emitidos: quince. Votos a favor: cinco. Votos en contra: diez. Abstención: ninguna. En consecuencia, queda rechazada la Proposición No de Ley debatida.

Y pasamos al cuarto punto del Orden del Día. Por la señora Secretaria se dará lectura al mismo.

LA SEÑORA SECRETARIA (SEÑORA ULL LAITA): Gracias, señor Presidente. Punto número cuatro: **Proposición No de Ley 771-I. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Es relativa a adjudicación de las obras de conversión en autovía de los tramos de carretera León-Santas Martas y Valladolid-Villanubla, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, con el número 206 y fecha de trece de marzo de dos mil dos.**

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, señora Secretaria. Para la presentación de la Proposición No de Ley, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Antonio de Meer.

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Gracias, señor Presidente. Cuando estaba oyendo el debate de la

Proposición anterior, estaba yo reflexionando que aquí da lo mismo que la actuación sea en la montaña que en el llano, en un espacio natural que en la mitad de un rastrojo, en el oeste, en el sur o en el centro. Porque si una iniciativa ha tenido apoyos unánimes de esta Cámara; si una iniciativa no tiene problemas geográficos, ni orográficos ni de ningún tipo; si una iniciativa no tiene problemas ambientales de ningún tipo, eso es la conexión por autovía entre León y Valladolid. Y, sin embargo, si no se hacen esas actuaciones en Sanabria o en La Cabrera, tampoco se hace una actuación de este tipo. Porque fue en el año mil novecientos noventa y siete donde no un humilde Procurador de la Oposición, sino los Alcaldes del Partido Popular de León y de Valladolid, el señor Amilivia y el señor León de la Riva, trajeron aquí una Proposición No de Ley pidiendo al Gobierno de la Nación que convirtiera en autovía esta carretera. Y esa Proposición No de Ley se aprobó con unas enmiendas del Grupo Socialista, que negociamos en aquel momento, se aprobó a finales del año mil novecientos noventa y siete, y desde entonces y sin dificultades de ningún tipo, sin dificultades de ningún tipo, ni las tremendas que parece que existen en Segovia para hacer una circunvalación -que eso lo tienen toda capital de provincia que se precie-, esta infraestructura tampoco se ha empezado.

Y ha habido muchas iniciativas, además, en este Parlamento para hablar de esta... de esta carretera. Prácticamente ha habido, por lo menos, una al año; todos los años hemos hablado de ella. Luego podré referirme a todas esas iniciativas. Y además se nos dijo que, por supuesto, que esa carretera estaba incluida en el Plan de Desarrollo Regional dos mil-dos mil seis, y que, por lo tanto, en ese periodo de tiempo se iba a ejecutar. Pero claro, dos mil-dos mil seis, pues ya estamos muy avanzado el dos mil dos, y nos preocupa mucho que el Plan de Desarrollo Regional se acabe, que en el siguiente ya no tengamos acceso a ciertos recursos comunitarios por la ampliación de la Comunidad, y que esa carretera se retrase todavía muchísimo más.

Y como constatamos que no se ha hecho... no se ha ejecutado ninguna intervención en el asunto, ni tan siquiera iniciado; que existe en este momento incluso una incertidumbre, por noticias que han aparecido en los medios de comunicación, sobre el trazado de la misma, por lo menos en los accesos a Valladolid, es por lo que, para que el tema siga estando en el debate político, para mantener un cierto nivel de exigencias, para pedir responsabilidades, traemos otra vez esta iniciativa aquí, a las Cortes de Castilla y León, un poco ya con los... con los plazos muy tasados, con los plazos muy concretos, y pedimos que se realicen todos los trámites administrativos, procedimientos, trabajos técnicos, estudios y evaluaciones de impacto ambiental, todo lo que sea necesario... -ya debía de estar hecho-, pero todo lo que sea necesario, durante el año dos mil dos.... No pedimos nada extraordinario durante el año dos mil dos, porque

durante el año dos mil dos nosotros sí que entendemos que no se pueden adjudicar las obras porque no hay recursos presupuestarios, pero sí que esos recursos presupuestarios deben aparecer en el presupuesto del año dos mil tres, y que en el año dos mil tres se inicien simultáneamente, como se acordó en el año mil novecientos noventa y siete, las... los accesos a Valladolid desde Villanubla, y a León desde Santas Martas.

Que el resto de las obras se adjudiquen también en el dos mil tres, porque si no se adjudican en el dos mil tres es imposible que se acaben en el dos mil seis, que es... las previsiones del Plan de Desarrollo Regional, el compromiso de la Consejera de Economía y Hacienda, y, por lo tanto, la garantía de que esa obra se va a ejecutar en los plazos que están previstos por el Gobierno del Partido Popular de Castilla y León en múltiples compromisos formales y serios ante esta Cámara.

Esto es un poco la propuesta que nosotros traemos aquí hoy. Creemos que es una propuesta plenamente razonable, creemos que los Ayuntamientos que están situados a lo largo de esta infraestructura demandan constantemente que se acometa la misma. En algunos sitios su tráfico es ya muy importante; sobre todo, su tráfico es muy importante en los accesos a León. En los accesos a León, esa carretera tiene en algunos... en algunas travesías de poblaciones, en algunas infraestructuras sobre ríos, una situación realmente lamentable. Y creemos que esta carretera es en este momento... debe ser una prioridad para el Gobierno de la Nación, y por eso pedimos que las Cortes se dirijan al Gobierno de la Nación solicitando los puntos que antes he expresado. Nada más. Gracias.

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

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Gracias, señor Presidente. Vamos a oponernos a esta Proposición No de Ley. Y yo también, mientras estaba escuchando la intervención del Portavoz del Grupo Socialista, e incluso cuando estaba escuchando las intervenciones anteriores, reflexionaba en dos aspectos: uno, que si alguien, si algún Partido es capaz de subirse a un carro en marcha, carro que no ha fabricado y mulas que no ha comprado, y, una vez que está arriba, pedir que no corran como mulas, sino como vehículos, como coches de carreras, ese es el PSOE. Porque esta fue una iniciativa que el Partido Socialista no puso en marcha, no le interesó; que se puso en marcha, precisamente, a petición, efectivamente, de dos Alcaldes del Partido Popular; que, como consecuencia de esta petición y del apoyo del resto de los Grupos, se incluyó en el Plan de Desarrollo Regional; y, como consecuencia de la inclusión en el Plan de Desarrollo Regional, se incluyó en el

Plan de Infraestructuras 2000-2007, cuyo final era... cuyo escenario final era el dos mil diez.

No estaba prevista esta autovía dentro de las que, por supuesto, no el Gobierno Socialista, tampoco inicialmente el Partido Popular, el Gobierno de la Nación del Partido Popular, tenía incluida esta autopista... esta autovía entre las que consideraba en las infraestructuras. Fue, precisamente, por presión y a petición de estas Cortes, que habían tomado un acuerdo unánime del Gobierno Regional, que se incluyó en ese escenario, de las últimas. Pero había unos tramos que tenían una preferencia superior al resto del tramo, que eran Valladolid-Villanubla y León-Santas Martas, y de esos tramos algo se ha empezado a hacer.

Lo que ocurre es que y esta era la otra reflexión que yo estaba haciendo cuando oía lo que se pedía para Zamora y lo que se pedía para Segovia cuando... a mí me da la impresión, cuando debatimos en estas Cortes, que cada uno de nosotros venimos porque así nos lo piden nuestros electores, los que día a día nos ven por las calles de nuestras ciudades, que defendamos sus intereses; pero nosotros somos algo más que los Procuradores de Burgos, o de Valladolid, o de Zamora, o de Salamanca. Somos los Procuradores de Castilla y León. Y hay unos proyectos que son generales, y esos proyectos generales son el Plan de Desarrollo Regional, efectivamente, pero en esta materia, tratándose de una carretera... una carretera nacional, a quien tenemos que pedir, quien tiene que tomar las decisiones es el Gobierno de la Nación. Y se ha presionado para dos cosas: uno, para que se incluya en el Plan. Dos, para que los tramos más urgentes se empiece a trabajar en ellos; y se ha empezado a trabajar en ellos.

Se ha empezado a trabajar en ellos, porque el tramo Valladolid-Villanubla tiene el estudio informativo realizado, pendiente de publicación; y el estudio informativo de León-Santas Martas está en estudio, en redacción. Y son los dos tramos que se han dado prioridad; y se han dado prioridad, porque, efectivamente, se ha pensado que Valladolid-Villanubla es un nudo que... de cuyo desarrollo es imprescindible, porque no habría otra manera de sacar adelante el desarrollo de una parte de la Comunidad Autónoma, si la comunicación Valladolid-Villanubla no fuera una comunicación fluida. Pero tampoco sería un desarrollo fluido para Segovia si no termináramos de cerrar la circunvalación, que se nos acaba de pedir; o como me dicen a mí todos los días si no se desdobra la carretera Nacional I de Burgos-Miranda, o como se pide en León cualquier otro tipo de carretera.

Es decir, tenemos unos proyectos. Los proyectos están en el plan de desarrollo... en el Plan de Infraestructuras 2000-2007 de las nacionales, con vistas al dos mil diez, y esos son en los que tenemos preferencia.

Y en las preferencias, dentro de esas preferencias, hay unas que tienen más preferencia y otras que tienen menos preferencia. Y dentro de la León-Valladolid, tiene una mayor preferencia León-Valladolid... Valladolid-Villanubla y León-Santas Martas, y en esas se ha empezado a trabajar. ¿A qué velocidad? Por eso le decía yo lo de subirse al carro y a la mula, cuando antes ni siquiera teníamos carro. Oiga, nosotros... esto está previsto que se haga.

No vamos a terminar en el dos mil seis, no, no se va a terminar en el dos mil seis. Usted, que conoce muy bien, el Grupo Socialista, que conoce muy bien porque ha gobernado, cómo se lleva, o cómo se tramita un proyecto, sabe que hay un estudio formativo previo, que hay que redactarlo, que hay que exponerlo, que hay que hacer luego un estudio, aprobar el estudio informativo, hacer el estudio de impacto ambiental, publicarlo, que luego hay que hacer... Es decir, no termino el trámite, y ustedes, sin embargo, saltándose a la torera todos esos trámites, dicen en el segundo de los incisos: "Que el inicio de las obras de los tramos restantes de la autovía se empiecen en el año dos mil tres". Es totalmente imposible, es totalmente imposible, pero totalmente imposible con los trámites legales que se exigen para la construcción de una autovía. Es decir, no es posible.

¿Y qué ocurre? ¿Y por qué se hace esto? Usted no sé si de manera consciente o de manera inconsciente ha dicho: ¡hombre!, nosotros presentamos esta Proposición; puesto que por todos los años recordamos que es un compromiso del Gobierno de la Nación a instancia del Gobierno Regional, que el Gobierno Regional vuelva a instar al Gobierno de la Nación que es urgente. Esta y la 122, y la 620, todas; y en todas nos dicen que se den más prisa. Y nosotros les decimos que el ritmo que se está llevando en estas obras es el ritmo previsto. ¿Que es un ritmo lento? Pues sí, es un ritmo lento. Nos habría gustado... ¿que nos hubiera gustado que estos estudios se hubieran empezado antes del año mil novecientos sesenta y seis... en el año mil novecientos noventa y seis y se hubieran empezado en el año mil novecientos ochenta y seis? Pues sí, nos habría gustado; pero han empezado en el noventa y seis, y como han empezado en el noventa y seis, no pueden estar en el dos mil tres, cuando, por otra parte, son las autovías que últimamente se han metido.

Ustedes mismo nos van a decir ahora: ustedes no tienen ningún interés en que Valladolid se desarrolle, porque como he visto esta mañana publicado en algún medio de comunicación no podemos perder la oportunidad ahora que Valladolid está exportando, que Castilla y León exporta más de lo que importa -lo que quiere decir que las cosas no van tan mal-, tenemos que procurar aprovechar ese tirón para que las infraestructuras se hagan, para que se hagan los centros logísticos, para que... Sí, pero al ritmo que se pueden hacer. ¿Nos... que

nos gustaría que fuera más deprisa? Claro que nos gustaría.

Si lo que ustedes presentan, si lo que el Partido Socialista presenta aquí es una Proposición para que no se olvide el Gobierno Regional ni el Gobierno de la Nación que esto no se puede dejar de hacer, enhorabuena, y cuentan con nuestro apoyo. Si lo que lo presentan es para que de verdad se cumplan los plazos que pone en esta Proposición No de Ley, no cuenten con nuestro apoyo porque es totalmente imposible que esto se haga, si se cumplen los plazos legales, los plazos que la ley les exigen para el desarrollo y para la construcción de una autovía o de una infraestructura de estas características. Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. ¿Desea el señor Procurador consumir un turno de réplica? Tiene la palabra.

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Gracias, Presidente. Sorprende a nuestro Grupo que se haya consumido un turno en contra de algo que es, simplemente, cumplir las promesas del Partido Popular, y que ni tan siquiera haya habido algún tipo de enmienda que hubiera permitido hacer algún tipo de transacción.

Porque, claro, es que ya hace cinco años que estamos hablando de este asunto; no se sorprenda de que pensemos que los estudios previos pueden estar acabados en el dos mil tres. O sea, seis años para hacer estudios previos ya es algo suficiente. Pero nos enteramos que en el dos mil seis no se va a acabar, y eso lo dijo la Consejera de Economía y Hacienda, porque dijo que estaba incluida en el Plan de Desarrollo Regional en todo su trazado. Y queda claro que se siguen incumpliendo sus promesas. Como que descubrimos que desde finales del dos mil uno hasta ahora no se ha hecho nada, porque los estudios informativos y esas informaciones públicas que dice el Portavoz del Grupo Popular que se han hecho, eso ya estaba hecho a finales del dos mil uno, y eso es lo que contestó el Consejero de Fomento en una Pregunta en el Pleno a un Portavoz de la Unión del Pueblo Leonés. Y nos contestan ahora, seis meses después, exactamente con lo mismo. Luego ha habido seis meses en los que no han hecho nada.

Estamos ahora a mediados del año dos mil dos. Seguimos exactamente en las mismas: no sabemos ni por dónde van los trazados de las autovías en los accesos a ambas ciudades, no existen proyectos, no existen recursos presupuestarios, las obras no se han iniciado, y no se sabe cuándo ni por dónde se van a iniciar.

Pero es que esto no es raro. Yo quiero decir que esto es absolutamente lo normal, porque los planes de infraestructuras que publicita el Partido Popular no son

creíbles. Y eso hasta un cierto tiempo lo decíamos solo nosotros, pero ahora lo dicen todas las organizaciones sociales de la Comunidad de Castilla y León, y lo dicen ustedes mismos. Porque el Consejo Económico y Social, en su Informe sobre Desarrollo Territorial e Infraestructuras del Transporte en Castilla y León, con el voto favorable de todos sus miembros, incluso los miembros designados por la Junta de Castilla y León, en un informe que está fechado en marzo del año dos mil dos, hace solo dos meses, dice -y le voy a decir literalmente- que "en el ámbito estatal no se cumplen los requisitos mínimos de la planificación. El Plan de Infraestructuras 2000-2007 -la famosa Viaria- no ha sido aprobado, y todavía no cuentan con un cuerpo documental suficiente que establezca prioridades y que introduzca los planes y programas que lo desarrollen. Por lo tanto, en este momento las infraestructuras que dependen del Estado en esta Comunidad Autónoma, como en el resto del Estado español, no están sometidos a ningún plan serio riguroso ni aprobado". Y eso no lo digo yo, lo dice el Consejo Económico y Social, y yo le invito a que lea usted este documento.

Pero es que el Consejo Económico y Social continúa, y en la página doce insiste en que "los planes de infraestructuras deberían concretar -deberían, porque no lo concretan- las acciones a corto y medio plazo". Deberíamos saber si la Autovía León-Valladolid es a corto o medio plazo en un tramo, es a corto plazo en un tramo, a medio en otro, se pospone la otra parte, si es antes o después de Tudela-Peñaflor, si... cómo va en relación a Palencia-Benavente, por qué tramos continuaremos de la Autovía del Duero. Esas cosas no las sabe nadie, no las sabe nadie, hoy en día, ni en Castilla y León ni en España, y el Consejo Económico y Social lo deja aquí perfectamente claro. Por eso, esto legitima todas nuestras iniciativas. Nosotros podemos venir, cualquier Procurador de cualquier Grupo, a traer aquí o carreteras de este tipo, o la carretera de su pueblo, porque ustedes lo que no pueden decir es: no, eso está en la segunda etapa del plan, eso se empezará en el dos mil siete. No, eso, por ahora, tiene unas previsiones distintas, porque aquí nadie sabe nada de nada, y todo se está haciendo dentro de la mayor arbitrariedad.

El Consejo Económico y Social dice eso, y dice en la página treinta y tres: "el denominado... -que es el adjetivo que utiliza, el "denominado", porque no lo considera...-, el denominado Plan de Infraestructuras del Transporte 2000-2007 del Ministerio de Fomento es un breve documento -y tan breve, y tan breve- que establece unos objetivos para las infraestructuras de transportes del Estado, valorando inicialmente los costes, pero eludiendo referencias a su programación -que es de lo que estamos hablando aquí ahora-: no se establecen prioridades y no se definen los sistemas de financiación en cada caso". Y ante esta situación, ustedes no pueden contestar nada. Ustedes no pueden contestar nada,

porque ustedes no nos pueden contestar rigurosamente cuál es la programación de esta infraestructura, como no nos pueden contestar seriamente de la programación de ninguna infraestructura.

Y eso no lo decimos solo nosotros, insisto, lo dicen los propios expertos designados por la Junta en el Consejo Económico y Social; algunos de ellos destacados militantes del Partido Popular, o significados simpatizantes, como don Alejandro Menéndez, catedrático de la Universidad de Valladolid y miembro de la candidatura del Partido Popular ahora en las elecciones de Caja España; don Antonio de Santiago y Juárez, antiguo Director General de la Consejería de Sanidad de la Junta; don José Largo Cabrerizo, Presidente del Consejo Económico y Social en el interregno anterior; o don Raimundo Torío, el actual Presidente y antiguo Director General de Minas de la Junta.

Y no lo dicen solo los altos cargos... perdón, los expertos designados por la Junta en el Consejo Económico y Social; lo dicen todas las organizaciones: las sindicales, las organizaciones agrarias, las de consumidores, todas, y hasta las empresariales.

Por eso tienen sentido iniciativas de este tipo, señor Procurador, para intentar concretar actuaciones -actuaciones prometidas por ustedes, que se les han ocurrido a ustedes, a sus Alcaldes en actuaciones puramente publicitarias-, para que podamos hablar de plazos, porque sus planes no les incluyen. Con sus planes nadie sabe absolutamente de nada: ni por dónde se deben iniciar las obras, ni cuándo deben iniciarse las obras, ni cuándo deben concluirse las obras. Y por eso es lo que nosotros intentamos fijar en Proposiciones como la de este tipo, que, lamentablemente, ustedes no van a votar a favor.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para consumir un turno de réplica, tiene la palabra don César Huidobro.

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Gracias, señor Presidente. Veo por dónde y cuál era el sentido de esta petición. No importaba tanto que fuera la León-Valladolid; podía haber sido la León-Burgos, la Tudela-Soria; podía haber sido... digo la Valladolid-Tordesillas-Zamora. Podía haber sido cualquiera de ellas, porque de lo que se trataba era de leer algo que los miembros de esta Comisión hemos leído, que es el Informe Consejo Económico y Social sobre Infraestructuras, en el que, efectivamente, hace una serie de críticas al... al Plan de Infraestructuras 2000-2007 del Gobierno.

Pero, por mucho que destacados miembros del Partido Popular -algunos destacados miembros del Partido Popular y otros no- hayan suscrito este documento, que no es de ellos, sino de todo el Consejo Económico y

Social, en el que están representados todas las fuerzas sociales y que puede no representar su voluntad particular, sino el ánimo de llegar a un consenso en algunas materias, bien, lo que se critica es que el plan podría señalar unas concreciones mayores. Y sobre esa crítica de que podía señalar concreciones, y plazos a los que habría que realizarse las obras y dineros que habría que invertir en esos plazos, lo cierto es que no hay ninguna crítica a algo mucho más importante. Y el algo mucho más importante es que el Plan de Infraestructuras 2000-2007, con vistas a terminarse en el dos mil diez, ha dado lugar a que estén en construcción, pues, muchos kilómetros de vía férrea de la Autovía Madrid-Valladolid, como la llaman el resto de las provincias que no son de Castilla y León, muchos kilómetros de autovía; que no hace mucho tiempo un tramo de autovía, muy discutido aquí, que se ha venido pidiendo con mucha insistencia, porque es muy peligroso, porque era necesario hacerlo, se haya adjudicado, como es el tramo Toro... Toro-Zamora; hace no muy poco tiempo lo he visto yo en los medios de comunicación. Que hoy mismo, si lee usted los medios de comunicación, ha habido la adjudicación de un tramo de la autovía que va desde Tordesillas... que va desde Valladolid a Soria, un tramo. Ha habido otros tramos que se han inaugurado recientemente; pero no es propagandístico, porque algunas se han abierto al tráfico; otras, se ha adjudicado la ejecución de la obra; en otras se han expuesto los tramos informativos; en otros se han iniciado.

Es decir, lo que se ha venido haciendo a lo que... lo que no critica el Consejo Económico y Social, lo que se ha venido haciendo ha sido actuaciones concretas.

¿Cuáles son las actuaciones concretas? Pues la última de las actuaciones concretas que se puede hacer es la inauguración; alguna se ha hecho, pero muy poquitas, porque, claro, en seis años no se puede inaugurar. Una obra pública de esas características no tiene menos de diez, ocho-diez años, para terminarla. Pero sí se ha adjudicado la obra, sí se está trabajando en las obras. Concretamente, una que digo que aquí se ha discutido mucho, y que alguno de los Portavoces... Parlamentarios que aquí están han tenido que sufrir, es Toro-Zamora; y Toro-Zamora ya está adjudicada la obra. Eso es... ¿no es creíble la actuación del Gobierno del Partido Popular en el... en la Nación en materia de infraestructuras? ¿No es creíble el Gobierno cuando ha iniciado la autovía... el tren de alta velocidad entre Madrid y Valladolid? ¿No es creíble? ¿Qué pasa? ¿Que eso está... dónde está? ¿En el mundo virtual? Está allí, con obras, con traviesas, con todo, con el comienzo, con la adjudicación de las obras para parte de los túneles. Eso está hecho.

Y usted dice: "Es que no nos creemos nada". Y usted no se cree nada porque en el Informe del Consejo Económico y Social dice que el Plan de Infraestructuras

dos mil-dos mil siete tenía que ser mucho más concreto. Pues es posible que tuviera que ser mucho más concreto, pero lo que no puede decir ni el Consejo Económico y Social, ni lo puede decir nadie, es que eso es pura palabrería, porque hay hechos concretos que demuestran que lo que viene en el Plan se está ejecutando al ritmo que se puede ejecutar y con las previsiones que se pueden ejecutar, con las de presupuestos cada año.

Y usted dice: "Hombre, tampoco pedimos tanto en esta Proposición, lo que pedimos es razonable". Bueno, ¿razonable que se empiecen las obras, que se adjudiquen las obras en el primer trimestre de dos mil tres? Totalmente irrazonable. Si estamos en el estudio informativo... aunque estemos ahora en el estudio informativo... con el estudio informativo en fase de publicación o el estudio informativo en fase de redacción, usted sabe perfectamente que cualquier obra pública... eso que dice usted que no tiene problemas medioambientales, ya me lo contará cuando se exponga el estudio de impacto ambiental si tiene o no tiene problemas medioambientales, porque, bueno, conocemos carreteras que han pasado... que han necesitado doce o catorce años, recientemente inauguradas, por motivos medioambientales o por motivos ornitológicos; o sea que ya me contará usted si es posible o no que eso se paralice. Cuento usted con que el plazo medio de realización de una obra pública de estas características para entrar en funcionamiento son nueve o diez años, y usted pide que en tres años... que en un año se adjudique la obra, lo que quiere decir que si se adjudica la obra en un año, veinticuatro meses, otros dos años se hace la obra, dentro de tres está funcionando. Imposible.

Y usted me va a decir: "porque usted lo dice". No, porque la realidad es ésa.

Lo mismo que le digo que diga lo que diga el Consejo Económico y Social y sean los miembros del Partido Popular los que dicen eso, yo le digo: eso será cierto, lo que es más cierto que eso es que se están demostrando con hechos concretos que lo que figura en el Plan de Infraestructuras dos mil-dos mil siete se está ejecutando. Y, por lo tanto, eso no es simple palabrería, eso no es... deja de ser creíble, eso forma parte de una realidad tangible; lo que pasa que como ustedes no lo hicieron en un momento determinado, ahora lo que quieren es que, ya que lo hemos prometido, que nos quedemos mal diciendo que no lo hacemos en el ritmo y al tiempo que ustedes quieren. Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

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

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: No ponía yo en duda una persona preparada y competente como

el Portavoz del Partido Popular no hubiera leído el Informe del Consejo Económico y Social; pero, evidentemente, lo que ha hecho es ocultarlo; lo que ha hecho, evidentemente, es ocultarlo e intentar que ese tipo de críticas pasen absolutamente desapercibidas.

Como no habla de lo que dice el Consejo Económico y Social sobre Planes de Infraestructuras anteriores comparándolas con éste. Cuando dice que es significativo el esquematismo de este Plan, la chapuza que es este Plan, si se le compara con el Plan Director de Infraestructuras mil novecientos noventa y tres-dos mil siete, donde nos encontramos -dice, y dicen una serie de destacados militantes del Partido Popular- con una verdadera explicación de la relación entre el fomento de las infraestructuras y el desarrollo económico, y con una interpretación concreta de lo que se entiende por ordenación del territorio, y continúa haciendo una importante valoración de anteriores métodos de planificación en relación con éstos.

Porque en el mejor de los casos, en el mejor de los casos, en la Comunidad de Castilla y León, al llegar al dos mil siete, como mucho, habrán hecho ustedes lo que estaba incluido en Plan ..... dos mil siete de Gobiernos anteriores, porque la mayoría de las infraestructuras usted mismo acaba de reconocer que no se van a ejecutar, porque el dos mil siete es posible que haya en Castilla y León una línea de alta velocidad, pero sólo una: Madrid-Valladolid, que es la que estaba en el Plan de Infraestructuras anterior. Y habrá algunas carreteras desdobladas, algunas autovías, pero serán exactamente las mismas que estaban en aquel... en aquel Plan de Infraestructuras.

Porque esta carretera, la carretera León-Valladolid, usted ha venido a decir hoy que no estará acabada el dos mil siete, porque ya nosotros pedimos que se inicie el dos mil tres y usted dice que es que en el dos mil tres ni se va a iniciar. ¿Qué se va a iniciar, en el dos mil cuatro los primeros tramos? Entonces ¿cuándo se va a acabar? En el... Y dice que se tardan nueve o diez años en acometer estas infraestructuras. O sea, ¿que dice el Portavoz del Grupo Popular que la conexión León-Valladolid va a ser autovía hacia el año dos mil doce-dos mil trece? Pues qué jarro de agua fría para los Alcaldes populares de León y Valladolid que con tanto entusiasmo trajeron aquí esa infraestructura.

Y el eje del Duero, según su teoría, se han tardado tantos años para acabar con... tratando una pequeña variante en la provincia de Soria, ¿cuándo se va a acabar? ¿En el dos mil veinte? ¿Y el resto de las autovías como la de los dos mares, o la de Palencia-Benavente, o Aguilar-Palencia? ¿Todas esas infraestructuras de las que no existen en este momento ni el mínimo documento, ni la mínima actuación, van a estar acabadas el dos mil siete, señor Portavoz del Grupo Popular?

Yo creo que el Consejo Económico y Social ha dado una importante llamada de atención sobre cuál es la situación actual de la planificación de las infraestructuras en Castilla y León. Uno de los ejemplos más claros y más notorios son los retrasos en la autovía entre León y Valladolid, una autovía prometida hace cinco años y de la que todavía aquí nadie ha hecho nada, ni tan siquiera sabe ni por dónde se va.

Nuestro Grupo lamenta profundamente que el Grupo Popular no haya intentado, mediante una enmienda, que hubiéramos podido llegar a alguna transacción para fijar plazos distintos, si es que hubiera sido posible, y lamentamos que ambas ciudades y toda la parte central de nuestra Comunidad Autónoma, y sobre todo la Tierra de Campos, una zona tan marginada y tan marginal como muchas regiones... como muchas comarcas de la periferia de la Comunidad, se lleve en este momento este jarro de agua fría. Nada más. Gracias.

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

El resultado de la votación es el siguiente. Votos emitidos: catorce. Votos a favor: cuatro. Votos en contra: diez. Abstención: ninguna. En consecuencia, queda rechazada la Proposición No de Ley.

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

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