



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 2004

VI LEGISLATURA

Núm. 139

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENTA: Doña Mercedes Alzola Allende

Sesión celebrada el día 20 de mayo de 2004, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DÍA:

1. Pregunta con respuesta Oral ante la Comisión, POC 84-I, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador D. José Moral Jiménez, relativa a incremento de costes en la construcción de la variante ferroviaria de Burgos, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 46, de 4 de febrero de 2004.
2. Pregunta con respuesta Oral ante la Comisión, POC 85-I, formulada a la Junta de Castilla y León por la Procuradora Dña. Laura Torres Tudanca, relativa a gestiones para la construcción de la carretera de circunvalación de la N-I en Miranda de Ebro y liberalización del peaje Armiñón-Pancorbo, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 46, de 4 de febrero de 2004.
3. Proposición No de Ley, PNL 169-I, presentada por los Procuradores D. Antonio Losa Torres y Dña. Inmaculada Larrauri Rueda, instando a la Junta de Castilla y León la redacción de un proyecto de obras de una nueva carretera que comunique Vega del Esla (Algadefe) con Los Oteros (Villaornate) para su contratación en 2005, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 53, de 4 de marzo de 2004.
4. Proposición No de Ley, PNL 178-I, presentada por el Procurador D. Manuel Fuentes López, instando a la Junta de Castilla y León la eliminación del paso a nivel situado en la carretera ZA-305, a la entrada de la localidad de Entrala (Zamora), publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 55, de 11 de marzo de 2004.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diez horas treinta y cinco minutos.	2806	Tercer punto del Orden del Día. PNL 169.	
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre la sesión y comunica las sustituciones que se han producido.	2806	El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	2814
Primer punto del Orden del Día. POC 84.		Intervención del Procurador Sr. Losa Torres (Grupo Socialista) para presentar la Proposición No de Ley.	2814
El Vicepresidente, Sr. Miano Marino, da lectura al primer punto del Orden del Día.	2807	En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Velasco Fernández (Grupo Popular).	2815
Intervención del Procurador Sr. Moral Jiménez (Grupo Socialista) para formular su Pregunta a la Junta de Castilla y León.	2807	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Losa Torres (Grupo Socialista).	2815
Intervención, en nombre de la Junta, del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	2807	En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Velasco Fernández (Grupo Popular).	2816
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Moral Jiménez (Grupo Socialista).	2807	Intervención del Procurador Sr. Losa Torres (Grupo Socialista).	2817
En turno de dúplica, interviene el Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	2808	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	2817
Segundo punto del Orden del Día. POC 85.		Cuarto punto del Orden del Día. PNL 178.	
El Vicepresidente, Sr. Miano Marino, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	2810	El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al cuarto punto del Orden del Día.	2817
Intervención de la Sra. Torres Tudanca (Grupo Socialista) para formular su Pregunta a la Junta de Castilla y León.	2810	Intervención del Procurador Sr. Fuentes López (Grupo Socialista) para presentar la Proposición No de Ley.	2817
Intervención, en nombre de la Junta, del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	2810	Intervención del Procurador Sr. Miano Marino (Grupo Popular) para la defensa de la Enmienda presentada por su Grupo.	2817
En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. Torres Tudanca (Grupo Socialista).	2810	En turno en contra o, en su caso, de fijación de posiciones respecto de la Enmienda, interviene el Procurador Sr. Fuentes López (Grupo Socialista).	2818
En turno de dúplica, interviene el Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	2811	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Miano Marino (Grupo Popular).	2819
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre un turno de aclaraciones sobre la pregunta formulada.	2813	Intervención del Procurador Sr. Fuentes López (Grupo Socialista).	2820
En turno de aclaraciones, interviene el Procurador Sr. Losa Torres (Grupo Socialista).	2813	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a debate y votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	2820
Contestación del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	2814	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, levanta la sesión.	2820
		Se levanta la sesión a las once horas cincuenta minutos.	2820

[Se inicia la sesión a las diez horas treinta y cinco minutos].

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Buenos días. Se abre la sesión. Buenos días, señor Director, y bienvenido a esta Comisión.

¿Los Grupos Parlamentarios tienen alguna sustitución que comunicar?

EL SEÑOR BOSCH BLANCO: Comunicar cuatro sustituciones. Bueno, en primer lugar, muy buenas... mi incorporación. Ignacio Robles sustituye a Carlos Martínez, Jorge Félix Alonso sustituirá -cuando se incorpore- a José María Crespo Lorenzo, Óscar Sánchez -ya se ha incorporado- sustituye a Felipe Lubián Lubián y Consuelo Villar a Raquel Pérez Fernández.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias. ¿Por el Grupo Parlamentario Popular?

EL SEÑOR MIANO MARINO: Sí. Buenos días, señora Presidenta. Tres sustituciones: Alejo Riñones sustituye a don José Luis Santamaría, Raúl de la Hoz a Federico Sumillera y Luis Domingo González a Gregorio de la Fuente.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias. Comenzamos con el primer punto del Orden del Día. Por el señor Vicepresidente se dará lectura al mismo.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MIANO MARINO): Primer punto del Orden del Día: **"Pregunta Oral ante Comisión... Pregunta Oral ante Comisión 84-I, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador don José Moral Jiménez, relativa a incremento de costes en la construcción de la variante ferroviaria de Burgos, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número cuarenta y seis, de cuatro de febrero del dos mil cuatro"**.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Vicepresidente. Para la formulación de la Pregunta, tiene la palabra don José Moral Jiménez.

EL SEÑOR MORAL JIMÉNEZ: Gracias, señora Presidenta. Como dice la pregunta en su formulación, en el noventa y ocho hubo un acuerdo a tres bandas entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Burgos para abordar la variante ferroviaria.

En aquel momento, se establecieron unos compromisos en torno a los 16.000 millones de pesetas, de los cuales 8.000 iban a ser financiados mediante la liberalización del suelo que Renfe ponía a disposición del Ayuntamiento de Burgos, el 50% lo asumía el Ministerio y el 25% restante entre el Ayuntamiento de Burgos y la Junta de Castilla y León.

Posteriormente, hubo cambios muy importantes que afectaron a la concepción inicial de esa variante, al incluirse las reflexiones del DAV en la segunda comisión de seguimiento, allá por junio del dos mil. Los costes... la previsión inicial de 17.000 millones quedó situada en ese momento oficialmente en 25.000 millones de pesetas, que superaba con creces lo estipulado, la previsión inicial en el convenio firmado a tres bandas.

Y, finalmente, el dato más reciente es octubre de dos mil tres, donde se ha hecho público que el Consejo Rector del Consorcio de la Variante, que es quien gestiona toda esta importante infraestructura para la ciudad, sitúa ya en torno a 50.000 millones de las antiguas pesetas las obras de ese desvío.

Pero, además, hay un dato relevante, y es que los 750.000.000 que... inicialmente previstos en el convenio y que podrían suponer las expropiaciones, los dos

millones y algo más de metros cuadrados para expropiar, a partir de los recursos y... y de las resoluciones que se han venido produciendo, pueden situar en 67.000 o 68.000 millones de pesetas esta obra, en función de cómo resulte también y cómo se resuelvan los contentiosos en este momento pendientes de resolución por parte de los antiguos propietarios.

No es válida la cuestión, las cifras no tienen nada que ver con el convenio original, la ciudad de Burgos no puede soportar por sí misma, solo con sus presupuestos, ni con las condiciones previas establecidas en aquellos convenios, el abordar esa obra; consecuentemente -es evidente-, hay un consenso en que debe ser revisado.

Lo concreto, la parte concreta de la pregunta es: ¿qué porcentaje va a asumir la Junta de Castilla y León ante esta nueva realidad presupuestaria? ¿Va a participar la Junta de Castilla y León también, y en qué proporción, puesto que se han roto las previsiones iniciales de 750.000.000 por las expropiaciones, que se pueden ir a 6.000 millones de pesetas? Y, finalmente, si la Junta de Castilla y León va a promover la modificación del convenio que actualmente está en vigor para adaptarlo a esta nueva realidad presupuestaria y, por tanto, si se van a tomar iniciativas para la revisión de ese convenio. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Moral. Para contestar la pregunta, tiene la palabra el señor Director General de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señora Presidenta. Señoría, la respuesta a las tres preguntas formuladas se pueden hacer de forma conjunta y sencilla, ya que la Junta de Castilla y León tiene como objetivo, en este momento, el cumplimiento estricto, en sus propios términos, del convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de Castilla y León, el Ayuntamiento de Burgos y la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, sin que tenga conocimiento formal de la necesidad de modificar el convenio ni que las cifras oficiales avalen tal necesidad de modificación. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Director. Para réplica, tiene la palabra don José Moral Jiménez por tiempo de cinco minutos.

EL SEÑOR MORAL JIMÉNEZ: *[Intervención sin micrófono]*. Perdón. Decía que lamento no poder felicitar al Director General porque el que no se tenga constancia en la Junta de que se hayan producido estas alteraciones presupuestarias a estas previsiones, pues es una contradicción, cuando la opinión pública, ¿no?, de la ciudad, de la Región, en todos los medios, en todas las instancias, en el propio Consorcio, han sido reconocidas.

Por lo tanto, no sé qué valoración política hacer de que la Junta todavía, o usted como Director General, desconozca, al día de hoy, por los procedimientos que correspondan, el que no se le haya comunicado estas variaciones sustanciales en cuanto a los costes de la obra.

Y, en segundo lugar, debo recordarle –usted no ha hecho mención a ello–, hay un protocolo de colaboración entre la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Burgos, del tres de julio del noventa y seis, donde no interviene el Ministerio, solamente la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Burgos, donde se aborda la cuestión de la variante ferroviaria de Burgos y donde se abordaba también la primera parte de estas obras, que era el traslado de la estación de mercancías. Ese protocolo es exclusivamente entre el Ayuntamiento de Burgos y la Junta, firmado en su momento por el Vicepresidente señor Merino y el ex Alcalde de Burgos, ya fallecido, don Valentín Niño. Allí se fijaban unas previsiones, se situaban unos compromisos, y la Junta está tan comprometida como el Ayuntamiento de Burgos en asumir todas las consecuencias que se derivaran de este objetivo, sin fijar a priori cantidad limitativa por ninguna de las partes. Por tanto, ya no le hablo solo del convenio firmado en el noventa y ocho a tres partes, sino el que en su momento... el protocolo que suscribió la Junta de Castilla y León con el Ayuntamiento de Burgos.

La pregunta es, si es usted tan amable, si también, con respecto a este protocolo, su respuesta vale a efectos de este protocolo o lo va a cumplir la Junta en los términos en que están establecidos.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Moral. Para dúplica, tiene la palabra el señor Director General de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señora Presidenta. Señoría, yo creo que es importante transmitir a la sociedad un conocimiento puntual y preciso sobre... sobre los temas, y no, desde luego, a través de informaciones que han podido venir reflejadas en la prensa, pero que no reflejan, en absoluto, la realidad de la situación de las obras de la variante ferroviaria de Burgos y que no tienen nada que ver con las... los antecedentes por usted... los antecedentes manifestados por Su Señoría en los antecedentes de la... de la pregunta.

Como... como bien dice ahí, en sus antecedentes –en este caso, sí estamos de acuerdo–, las actuaciones se derivan de un convenio que se firmó en el año mil novecientos noventa y ocho, convenio que perfecciona y es donde se adquieren los compromisos, no ya políticos, sino administrativos y económicos, para el desarrollo de la variante ferroviaria en Burgos.

No se puede afirmar ni deducir que el convenio vigente vaya a sufrir un incremento económico, toda vez que a la... en este momento, los costes imputables a determinadas actuaciones que se están llevando a cabo –como puede ser la tercera vía– van a ser asumidos por el Ministerio de Fomento; y así eso quedó expresamente manifestado en las Comisiones de Seguimiento, que es el único órgano oficial –Comisiones de Seguimiento– en el que participa la Junta de Castilla y León, el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento, es el órgano y el cauce donde hay que establecer las posibles modificaciones de ese convenio. Ninguna de las partes integrantes de la firma de ese convenio han puesto de relieve, en ninguna de las Comisiones de Seguimiento celebradas, la necesidad de modificar el convenio.

Y voy a tener el gusto, Señoría, de darle las cifras reales en las que estamos situados en este momento en cuanto a la ejecución de la variante ferroviaria de Burgos y, de alguna manera, pues transmitir, en lo que a ejecución de obras o a planificación de obra futura se refiere, tranquilidad a la población; y no, desde luego, cifras alarmistas como las que aparecen –repito– en los antecedentes de su pregunta.

En este momento, las obras contratadas ascienden... –son las obras contratadas de infraestructura, es decir, el movimiento de tierras, la plataforma ferroviaria–, que ascienden a la cantidad de 83,2 millones de euros –estoy redondeando las cifras–. El resto de las actuaciones necesarias para poder llegar a tener construida la variante ferroviaria de Burgos serían:

El proyecto de superestructura –es decir, la vía, los carriles, el balasto, las traviesas, etcétera–, según el proyecto redactado, eso asciende a la cantidad de 27,3 millones de euros. Habría que añadir a eso la electrificación y las instalaciones de seguridad, que tendrán un importe –según el proyecto que está en redacción– de 24.000.000 de euros, y a eso habría que añadirle el proyecto de la nueva estación –proyecto que está en redacción–, la... el coste de ese proyecto de la nueva estación, que se estima en 15.000.000 de euros. Eso da lugar a un total de las obras previstas... realizadas y previstas para poder tener en funcionamiento la variante ferroviaria de Burgos de 149,5 millones de euros, que son, aproximadamente, 25.000 millones de pesetas.

De esos 25.000 millones de pesetas, por tanto, respecto a la previsión inicial, respecto a la previsión inicial del convenio, que elevaba hasta 19.000 millones de pesetas, el convenio establecía un tope de 17.000 millones de pesetas. Hasta 19.000 millones de pesetas se decía que se repartiría en la misma proporción que el convenio vigente, y que a partir de 19.000 millones de pesetas, realmente, decía que el Ayuntamiento se haría cargo de esas actuaciones o será objeto de una nueva negociación.

Bueno, pues vamos a ver cómo se reparten esos excesos desde los 19.000 millones de pesetas hasta los... hasta esos... hasta los 25.000 millones de pesetas.

Pues hay una parte de ese incremento, que son 3.000 millones de pesetas, que son imputables a la tercera vía que decidió acometer el Ministerio de Fomento, una vez que en el año dos mil, al desarrollar el Plan de Infraestructura del Transporte 2002-2007, decide que eso pertenece al eje Valladolid-Vitoria... Madrid-Valladolid-Vitoria-Dax, y que añade una vía más respecto a lo proyectado para tener, frente a lo antiguo, que eran dos vías de ancho ibérico, dos vías de ancho internacional y una tercera vía de ancho Renfe -ancho ibérico- para cercanías y para tráfico de mercancías. Y eso está expresamente recogido en las Comisiones de Seguimiento, que es el único documento que podemos transmitir a los ciudadanos para darle seguridad y tranquilidad sobre las cosas. Eso lo admitió ya en las Comisiones de Seguimiento, que ese coste es imputable porque... al Ministerio de Fomento, al Ministerio de Fomento; y así, desde luego, lo dijo el equipo ministerial anterior en las Comisiones de Seguimiento. Y luego hay otro coste, de 2.500 millones de pesetas, que es lo que vale aproximadamente la estación.

El espíritu, desde luego, del anterior equipo del Ministerio de Fomento es que esa actuación no supusiera coste para los presupuestos de las Administraciones, porque se pensaba acometer a través de lo que se llaman los "Proyectos Viaria". Los Proyectos Viaria son, para que nos entendamos, son proyectos de transformación de las estaciones ferroviarias españolas -que, en el caso de Castilla y León, tenemos la referencia de la estación de Salamanca-, donde, a través de la iniciativa privada, que con participación fundamentalmente de la iniciativa privada, se constituye en el recinto ferroviario un centro de actividades -no solo un centro de transportes, sino un centro de actividades- que permiten que generen ingresos comerciales que financian la construcción de la estación.

Luego, por tanto, de las cuentas que le acabo que de decir, no tenemos, no... al día de hoy, previsión de déficit para la construcción de la... toda... de la variante ferroviaria de... de la variante ferroviaria en Burgos.

Quedaría, por tanto, pendiente de matizar qué pasa con el tema de los terrenos. Creo que ha quedado claro que las cuentas... yo no sé las cuentas del Consorcio, que el Consorcio lo único que tiene es... su misión es hacer... hacer de puente, de intermedio para el pago de los... de los terrenos, pero el que se encarga de la ejecución de las obras... son obras adjudicadas por el Ministerio de Fomento, y es la Administración General del Estado la que ejecuta las obras; las actuales, la que está redactando los proyectos y la que ejecutará las obras posteriores.

Como ha quedado creo que meridianamente claro, no existe, al día de hoy, previsión de exceso del coste de las obras. Por tanto, en ese sentido iba mi afirmación rotunda en la primera respuesta de que la Junta de Castilla y León tiene pensado ejecutar en sus propios términos el convenio previsto con... entre las tres... entre las tres Administraciones.

Y queda una última cuestión: es el tema de los... el tema de los... de los terrenos. Los acuerdos del Jurado Provincial de Expropiaciones, que pudieran dar lugar a un incremento considerable del coste de las expropiaciones, ya fueron declarados lesivos... empezaron a comenzar a ser declarados lesivos, para posteriormente ser impugnados ante el Orden Jurisdiccional Contencioso-Administrativo en la anterior etapa del Ministerio de Fomento; postura que ha contado desde el principio -y quiero que quede claro- con el apoyo expreso de la Junta de Castilla y León, ya que hubo un acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Castilla y León, de veinte de marzo del dos mil tres, que se solicitó a la Administración del Estado la declaración de lesividad para el interés público por... de la... de la Resolución de diez de febrero de dos mil tres, que fue la primera resolución del Jurado Provincial de Expropiaciones de Burgos y de las resoluciones posteriores que pudieran producirse en ese sentido.

Por tanto, la Junta de Castilla y León, desde el primer momento que tuvo conocimiento de la valoración del Jurado Provincial de Expropiación, desde la primera Resolución de diez de febrero del dos mil tres, el veinte de marzo del dos mil tres, insta al Ministerio de Fomento... insta al Ministerio de Fomento a que declare la lesividad para el interés público; trámite administrativo o legal previo para proceder a impugnar ante la Jurisdicción Contencioso-Administrativa estos acuerdos.

A la fecha del catorce de mayo del dos mil cuatro ya han sido emitidos un total de cuatrocientos cincuenta y cinco acuerdos por el Jurado Provincial de Expropiaciones; de los que trescientos quince ya están declarados lesivos para el interés público o ha sido suspendida su ejecución por el Consejo de Ministros como paso previo a su declaración de lesividad, estando el resto en trámite para ello.

En conclusión, no existe -según datos oficiales- motivo para pensar en la necesidad de modificar el convenio para la construcción de la variante ferroviaria de Burgos, ni existe denuncia del mismo por parte ninguna de las partes firmantes. La Junta de Castilla y León ha demostrado claramente cuál es su postura acerca del incremento del coste de las expropiaciones; postura que ha encontrado su apoyo en la Administración General del Estado. Y llegado el momento, llegado el momento, y ateniéndose a datos reales se adoptarán las medidas oportunas en orden a poder hacer frente al pago de las mismas. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Director. ¿Algún Procurador desea alguna aclaración sobre la pregunta? Bien. Siendo así, pasamos a dar lectura, señor Vicepresidente, al segundo punto del Orden del Día.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MIANO MARINO): Segundo punto del Orden del Día: **"Pregunta Oral ante Comisión 85-I, formulada a la Junta de Castilla y León por la Procuradora doña Laura Torres Tudanca, relativa a gestiones para la construcción de la carretera de circunvalación de la Nacional I en Miranda de Ebro y liberación del peaje Armiñón-Pancorbo, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número cuarenta y seis, de cuatro de febrero de dos mil cuatro"**.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Vicepresidente. Para la formulación de la pregunta, tiene la palabra doña Laura Torres.

LA SEÑORA TORRES TUDANCA: Muchas gracias, señora Presidenta. El paso de la Nacional I por la localidad de Miranda de Ebro ha sido desde siempre un grave problema para la citada población. Tal es así que ya en el noventa y siete el señor Director General de Carreteras se dirige al Ayuntamiento de Miranda de Ebro anunciando las obras de lo que a su juicio era, y creía él, una necesaria variante. Esta variante no llega y, sin embargo, la citada nacional se convierte en el dos mil uno en una travesía con una mediana y cuatro flamantes rotondas sin la circunvalación alternativa que desvíe el tráfico de la ciudad; con lo cual, la Nacional I se ha convertido y actualmente es un peligrosísimo embudo donde el denso tráfico... -recuerdo que pasan casi veinte mil vehículos diarios, de los cuales, en su mayoría son de gran tonelaje o de grandes dimensiones- el denso tráfico, como decía, está ocasionando graves peligros para los ciudadanos de Miranda de Ebro.

Peligros, porque los bomberos, las ambulancias, Protección Civil, no nos garantizan el servicio puesto que por las rotondas y por las medianas que allí se han colocado no son... no pueden actuar porque no pueden adelantar; peligro también para los niños de los colegios y de las guarderías y los ciudadanos que viven en ese barrio, al otro lado de la Nacional I, un barrio llamado "Matillas", con mucha población, y que tienen que cruzar todos los días esa peligrosa vía; peligro, y muy grave, fue el día veintinueve de junio del dos mil tres cuando en una de las rotondas un camión, al no poder girar adecuadamente, volcó y se incrustó contra una... al lado de una gasolinera.

Es por ello que los mirandeses y mirandesas han reclamado insistentemente una solución y la reclamación... bueno, una solución razonable a este dislate que nos hicieron allí con ese embudo que nos crearon con las travesías y la circunvalación.

La materialización de todas estas quejas han sido de diversas índoles. Por ejemplo, reuniones del Alcalde de Miranda de Ebro con el Presidente de la Junta de Castilla y León, con los Diputados populares, cartas al señor Ministro de Fomento, manifestaciones, un largo etcétera de incansables reivindicaciones de castellanoleoneses que viven en la ciudad de Miranda de Ebro, pero sin una aparente respuesta por parte ni de la Junta ni de el Ministerio de Fomento.

Es por ello que yo pregunto -y lo preguntaba el día nueve de octubre-: ¿estaría la Junta de Castilla y León dispuesta a realizar las gestiones necesarias ante el Gobierno de la Nación para que se inicie, con carácter inmediato, la construcción de la carretera circunvalación y sea liberado el peaje de la AP-1 en su tramo Armiñón-Pancorbo en tanto en cuanto finalicen estas obras? Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Torres. Para dar contestación a la pregunta, tiene la palabra el señor Director General de Carreteras.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias, señora Presidenta. Señoría, tengo que manifestar que tanto la variante sobre la Nacional I a su paso por Miranda de Ebro como la autopista A-1 son titularidad del Estado, siendo este el órgano competente o la Administración competente para definir sus inversiones y su ritmo de las mismas.

En todo caso, recordar que el Plan de Infraestructuras del Estado 2002-2007 ya contemplaba ejecutar dicha actuación. Las gestiones necesarias para la agilización de la construcción de la variante de Miranda, cuya necesidad compartimos, ya se han realizado, dando traslado a la Administración General del Estado, Ministerios de Presidencia y de Fomento, de la Resolución aprobada por esta Comisión de Transportes e Infraestructuras con motivo del debate y Resolución de la Proposición No de Ley 115, relativa a la agilización de las infraestructuras en la provincia de Burgos. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Director. En turno de réplica, tiene la palabra la señora Torres.

LA SEÑORA TORRES TUDANCA: Muchas gracias, señor Director por su breve y concisa respuesta. Sí, efectivamente, yo sé que la Proposición No de Ley fue aprobada; también recuerdo que fue aprobada por este Grupo con la abstención del Grupo Parlamentario Popular. Pero he de darles las gracias porque ustedes sean tan reivindicativos después de cuatro años de demandas; pero he de decir que, como mirandesa y como castellanoleonesa, a pesar de la sorpresa que me

produce su reivindicación actual, no obstante, reitero que me alegra mucho saber que el nuevo talante que impera en el Gobierno Central se haya impregnado también en la Junta de Castilla y León, y que ahora, de repente, ustedes abran los ojos y vean que existen problemas realmente que antes ustedes no los veían.

Claro que siempre hemos tenido claro que la titularidad era competencia central, desde luego, no nos cabía ninguna duda; pero el Gobierno Central que existía antes y el Gobierno Central que existe ahora. La competencia es del Ministerio de Fomento, del Ministerio de Fomento, titularidad del Partido Popular y actualmente titularidad del Partido Socialista. Pero también lo que siempre hemos pedido, y eso no hemos cambiando nunca las reivindicaciones, es una implicación de nuestras Administraciones más cercanas, porque creemos que nuestras... nuestras Administraciones más cercanas son las que mejor nos pueden atender.

En el caso de los ciudadanos de Miranda de Ebro las reivindicaciones han sido directamente al Ayuntamiento de Miranda de Ebro y a la Junta de Castilla y León, porque, por la cercanía, yo creo que para eso están las Administraciones, de más cercana o más lejana. El Ayuntamiento ha tenido total disposición y siempre una actitud de apertura y de, por lo menos, escuchar las reivindicaciones de los ciudadanos de Miranda de Ebro, y han puesto todas... todas las acciones que un Ayuntamiento puede poner. La Junta de Castilla y León, hasta el día de hoy, nada de nada, de nada.

Además, yo lo que creo -que sí- que la titularidad es de... de la Administración Central, pero yo creo que el riesgo que cada día corren cada uno de los ciudadanos de esta Comunidad -también los mirandeses, que también son ciudadanos de esta Comunidad- les compete a ustedes, ¿cómo no? Evitar el riesgo es por lo menos una obligación moral suya, de la Junta de Castilla y León. Además, con lo amigos que son ustedes del lucimiento, del lucimiento en todos los ámbitos, ¿cómo permiten que el *hall* de Castilla y León por la zona norte, que es Miranda de Ebro, dé ese aspecto tan deplorable y lamentable viendo... que lo primero que ves solo entrar en Castilla y León es ese embudo que da pena? Eso ya deja intuir, por lo menos, cómo va a ser el resto de la casa; si el *hall* es así, el resto de la casa no lo queremos ni pensar. Eso, más que nada, es la política *marketing* que ustedes llevan; que en Miranda, desde luego, les está desluciendo mucho.

Bueno, usted me ha contado si las actuaciones futuras que va a haber... que va a haber; pero, bueno, también me interesaría... me interesaría saber a mí qué fruto han dado todas las reuniones que, como le decía, ha tenido el Alcalde de Miranda de Ebro con el Presidente de la Junta y los requerimientos al... a él realizados. Yo les adelanto que tenemos muy buen

contacto con una plataforma que se creó de muchos colectivos de Miranda de Ebro, una plataforma que se llama "Nacional I", y esta plataforma... -y no soy yo la que lo digo- esta plataforma dice que hasta ahora los requerimientos a la Junta de Castilla y León han sido nada de nada, ha sido un total oídos sordos, por decirlo de alguna forma.

De todas las formas -vuelvo a donde empecé-, le agradezco sus explicaciones, sus breves y concisas explicaciones; esperaba yo algo más, por lo menos para transmitirlo a... a mis compañeros ciudadanos de Miranda de Ebro. Gracias por la reciente implicación hoy aquí manifestada. Como dice un refrán: "Nunca es tarde si la dicha es buena"; aunque yo a este refrán le añado: tan buena la dicha antes como ahora. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Torres. En turno de dúplica, tiene la palabra el señor Director General de Carreteras.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias, señora Presidenta. Vamos a ver, Señoría, el tema de las infraestructuras es una cuestión de tenaces y evidencian a ellas lo que son tenaces. Para hacer una infraestructura de esa naturaleza, lo primero que hay que tener es voluntad política de hacerla; lo siguiente que hay que tomar es la decisión de hacerla y, por tanto, dar los pasos imprescindibles, como es redactar los estudios que la legislación manda para poder hacer una autovía, como es en este caso la variante... la variante de Miranda.

En el año mil novecientos noventa y seis al... sobre el particular no había un solo papel, ni una sola raya siquiera pintada en los documentos de planificación de las Administraciones anteriores. El período de maduración de una infraestructura de esta naturaleza es de muchos años. En cualquier Estado democrático, desde que se toma la decisión de hacer una infraestructura de esta naturaleza, de una vía de un gran capacidad, hasta que se materializa pasa un período que no... que no baja de los diez, doce años. En España, en la última... en las dos últimas Legislaturas se ha intentado reducir ese plazo a que pudiera... y se estaban consiguiendo materializaciones en... en torno a los ocho o nueve años.

Por tanto, es fundamental para poder algún día construir una infraestructura, la variante de Miranda, es fundamental que alguien previamente haya pensado en ella, haya pensado. Porque, claro, los veinte mil vehículos no han aparecido hace un mes, los veinte mil vehículos -algunos menos, pero muy cercano a esa cantidad- existían hace ya... hace ya muchísimos años, y esa infraestructura no estaba planificada. Han sido los Gobiernos del Partido Popular los que han planificado esa infraestructura y, por tanto, han tenido que hacer el estudio informativo, redactarlo, sacarlo a información

pública y tener la declaración de impacto ambiental; es decir, cumplir escrupulosamente los trámites legales que se exigen.

Y, luego, el Ministerio de Fomento, en fecha de diciembre... perdón, de noviembre del año pasado, con fecha veintiuno de noviembre del año pasado publicó en el Boletín Oficial, publicó la adjudicación ya del proyecto... de la redacción del proyecto de construcción, o sea, el siguiente paso administrativo imprescindible para ejecutar la obra; actuación que tiene un... redacción del proyecto, doce meses de plazo de redacción. Entonces, por tanto, de conformidad con las previsiones que tenía el Ministerio de Fomento, la redacción del proyecto de construcción estará lista en doce meses, es decir, en torno a noviembre de este año dos mil cuatro, pudiendo, a partir de ese momento, pasar a la fase de la licitación de las obras.

La obra se contemplaba expresamente en el Plan de Infraestructuras 2002-2007, con una inversión de 31,5 millones de euros y una longitud de 11,72 kilómetros. Por tanto, no existen gestiones especiales a realizar, además de las ya señaladas, toda vez que la decisión de ejecutar la infraestructura -repito, la decisión de ejecutar la infraestructura-, fundamental para Miranda de Ebro, como lo compartimos, ya estaba tomada y en proceso para ponerla en marcha.

En cuanto al inicio de las obras, es de esperar que la gestión del actual equipo del Ministerio de Fomento siga en la línea de su antecesor, de forma que una vez recibido el proyecto de construcción no existan ralentizaciones u obstrucciones que puedan poner en peligro la ejecución de la carretera de circunvalación de la Nacional I a su paso por Miranda.

Por lo que respecta a otro de los aspectos que me anunciaba en su pregunta, a la liberalización del peaje de la autopista A-1, es necesario recordar una vez más en esta Cámara que es una concesión otorgada por el Estado, y que excede del ámbito de competencia de la Junta de Castilla y León. Pero es curioso que desde las filas de su Grupo se pida la supresión del peaje cuando la prórroga de la concesión de la autopista se produjo por Real Decreto 1808/1994, de cinco de agosto, es decir, el peaje se renovó mientras el Partido Socialista Obrero Español gobernaba el país; si no, desde el año dos mil tres los ciudadanos de Burgos y, en concreto, los que ahora demandan la liberalización del peaje estarían disfrutando de esa vía de alta capacidad libre de peaje, y fue en el año mil novecientos noventa y cuatro cuando se prorrogó hasta el año dos mil diecisiete la concesión de la autopista de peaje.

Pero, es más, usted me demanda sobre cuál son los frutos de las gestiones que ha hecho el Alcalde de Miranda ante el Presidente de la Junta. Pues, segura-

mente, más receptivas o más importantes que el fruto de las gestiones que determinados Procuradores en Cortes han hecho ante el Secretario de Estado de Infraestructuras en reciente... en reciente visita.

El actual Secretario de Estado de Infraestructuras ha descartado por completo la liberalización total de la autopista AP-1, y no ha aclarado, en absoluto, que se vaya a producir una más que improbable, a tenor de sus declaraciones, liberalización del tramo entre Pancorbo y Armiñón. Por tanto, no debían insistir mucho más en este tema pidiendo a la Junta de Castilla y León que realice acciones que no puede ejecutar, cuando, además, el propio Grupo Socialista Obrero Español, Partido Socialista Obrero Español, parece estar renunciando expresamente a ello; todo ello en contra de la postura mantenida cuando estaban en la Oposición y de lo prometido durante la campaña electoral.

Durante la pasada Legislatura han sido presentadas numerosas Propositiones No de Ley ante la... el Congreso de los Diputados en Madrid por el Grupo Parlamentario Socialista, solicitando la liberalización de determinados tramos de peajes de autopistas en partes de España. Particularmente interesante -y lo recomiendo su lectura- fue la decisión y el debate sobre la Proposición No de Ley para suprimir los peajes en las autopistas radiales de Madrid, celebrado el catorce de octubre del año dos mil tres; curiosamente faltaban doce días para la celebración de las... de las elecciones autonómicas de Madrid, faltaban doce días, y en ese momento se pedía la supresión del peaje en las radiales de Madrid.

Ahora tienen ustedes el balón en su tejado, hacer efectivas sus promesas, pero con un sentido de Estado, o sea, en unos sitios... no en unos sitios sí y en unos sitios... y en unos sitios no; claro, si son capaces de compatibilizar las manifestaciones que han hecho ustedes en distintas partes del territorio. Porque en Asturias prometieron el peaje de la... liberar el peaje de la autopista de Güerna; en León, el de la León-Astorga; en Madrid, la de las radiales. Les recuerdo que la autopista Barcelona-Mataró se concedió por el Ministerio... por el Ministerio de Fomento en época del Ministro Borrell en autopista de peaje, y para rebajar el peaje se prorrogó la concesión de la... de la Zaragoza... Zaragoza-Lérida... Lérida-Barcelona. Les recuerdo que la Benavente-León, la Benavente-León tuvo una propuesta por parte del Ministro Borrell... una propuesta por parte del Ministro Borrell de ampliar la concesión de la autopista del Valle del Güerna para poder construir como autopista de peaje la Benavente-León; y aquello fue parado por el Consejo de Estado, que entendía que era una adjudicación a dedo que no procedía.

Por tanto, hay muchos antecedentes sobre las liberalizaciones de los peajes de las autopistas, y no distribuidos con un sentido de Estado, sino distribuidos de una forma aleatoria. Ahora tienen ustedes la oportu-

nidad de arreglarlo. Yo creo que el día que supriman... se quite la concepción de que autopistas de peaje es una cosa de derechas y que autovías libres es una cosa más progresista y de izquierdas, ese día empezaremos a entendernos. Porque ya Adam Smith cuando formuló... cuando escribió su libro sobre *La riqueza de las naciones*, ya en aquella época ya empezó a hablar sobre la necesidad y la conveniencia de la financiación y de la participación por el uso y el pago de algunas infraestructuras.

Y si uno pasa cuenta... hace cuenta de los distintos Estados, cómo se está gestionando la aplicación de las infraestructuras, la participación público-privada es un instrumento irrenunciable en el actual marco de globalización de la economía en todo el mundo para ser capaz de proveer de las infraestructuras necesarias. Pero, no obstante, si ustedes conceptualmente entienden que hay que liberar del pago de las autopistas de peaje, tienen ustedes una magnífica ocasión.

Nosotros hemos mantenido una coherencia con nuestro mensaje, había un Plan de Infraestructuras 2002-2007, en el cual estaban las cuentas echadas para hacer determinados kilómetros de autovías -ya que estamos hablando-, cinco mil kilómetros de autovías de alta capacidad en toda España, de las cuales el 30% se iban a hacer en Castilla y León. Para eso se requería una... que parte de esas infraestructuras fueran autopistas de... de peaje, y se pensaba que no se podía liberar o detraer ni un solo euro, ni un... ningún recurso financiero para liberar concesiones administrativas -que, por tanto, ahora hay que pagar por ellas-, y, por tanto, dejar de hacer autovías libres por todo el territorio español.

Eso era nuestro... nuestro modelo. Ustedes tienen otro modelo, ahora tienen que ponerlo en marcha. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Director General. ¿Algún Procurador desea...? El señor Losa tiene la palabra, para hacer alguna aclaración sobre el tema de la pregunta.

EL SEÑOR LOSA TORRES: Gracias, señora Presidenta. No obstante, el discurso del Director General, que nos ha lanzado al final, nada tenía que ver con el objeto de la pregunta que había hecho la Procuradora. Por lo tanto, me permitirá, señora Presidenta, que haga un ligero comentario en relación con alguna de las manifestaciones que se han realizado. Y aprovechando que es el último turno, nos ha lanzado aquí un mitin político al que no estábamos acostumbrados de este Director General.

Pero bueno, eso entra dentro del debate político, esta es una Cámara política y nosotros lo aceptamos y, desde luego, estamos dispuestos a realizarlo permanentemente, se hable del Gobierno de la Nación o se hable del Gobierno de Castilla y León; porque, al final, lo que bien ha

dicho mi compañera Procuradora, sea competencia del Gobierno de la Nación, sea competencia del Gobierno que se estime oportuno, cualquier problema que tenga cualquier ciudadano de esta Comunidad Autónoma es obligación de la Junta de Castilla y León defender esos problemas para que esos problemas sean resueltos.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Por favor, señor Losa, ciñase a la...

EL SEÑOR LOSA TORRES: Sí, sí, me ciño.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): ... aclaración que quiere hacer de la pregunta y de la respuesta.

EL SEÑOR LOSA TORRES: Pero me gustaría que también le hubiese dicho al Director General que se hubiese ceñido a la... a la pregunta.

Señor Director General, usted ha manifestado que en el año noventa y seis, cuando llegó... llegó el Partido Popular al poder en Madrid, no había nada en relación con la variante de Miranda de Ebro; y nos han manifestado ustedes que en nueve años -ocho más uno- estará redactado el proyecto. Esto es un modelo de diligencia, un modelo de diligencia, nueve años para encontrar una solución y redactar un proyecto. Que quede... que quede dicho esa diligencia tan oportuna que usted ha manifestado.

Pero es que usted no se ha ceñido a la pregunta que le ha hecho nuestra señora Procuradora.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Señor Losa, por favor.

EL SEÑOR LOSA TORRES: Y le digo y le pregunto...

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Ciñase a la pregunta.

EL SEÑOR LOSA TORRES: ... le pregunto, señor Consejero, le pregunto señor Director General (déjeme, por favor, que acabo inmediatamente)...

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Es que señor Losa esto no es la presentación de una...

EL SEÑOR LOSA TORRES: No se pongan nerviosos...

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): ... Proposición No de Ley, haga la pregunta concreta que quiere.

EL SEÑOR LOSA TORRES: (Acabo ahora mismo). Miren ustedes, sí, hago ahora la pregunta escueta.

Usted ha dicho que han trasladado al Ministerio de Fomento el contenido de la Proposición No de Ley que se ha... aprobó en este Parlamento en relación con este asunto; pero no le he escuchado qué van a seguir haciendo. Porque la pregunta era -y se la recuerdo-: Si está la Junta de Castilla y León dispuesta a realizar las gestiones necesarias, no solo enviar ese contenido de esa Propuesta de Resolución -que es obligatorio o, por lo menos, le insta esta Cámara-, sino que si van a seguir exigiéndole al Ministerio de Fomento que esa variante se ejecute lo antes posible y van a seguir exigiendo -como bien se dice en la pregunta- que sea liberado el peaje de la A-1 en su tramo Armiñón-Pancorbo en tanto se finalizan las obras. No se le ha pedido que la liberalicen o no, en tanto se finalizan las obras que sea liberado ese tramo de la autopista para que los ciudadanos no puedan tener unas molestias, no solamente de movimiento, sino también económicas, en su trayecto por la ciudad.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Losa. Para la contestación, tiene la palabra el señor Director General.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señora Presidenta. Señoría, una parte importante del contenido de la pregunta que se me había formulado, y que yo venía aquí con mucho gusto a responder, hablaba de liberalización de peajes. Por tanto, me ha parecido oportuno tener los antecedentes sobre la... sobre el concepto de la... y los antecedentes y las diversas posturas manifestadas por lo que respecta a la liberalización de los peajes.

Nosotros... qué cosa vamos a seguir... en respuesta concreta a su pregunta, pues mire, lo que ya hemos hecho -además de lo que le he manifestado anteriormente- es solicitar a la Ministra de Fomento que reciba al Consejero de Fomento para poderle plantear no solamente esta cuestión que interesa a los ciudadanos de Miranda de Ebro, sino todas aquellas cuestiones que -como muy bien dice- pudiendo afectar a los ciudadanos de Castilla y León y siendo competencia de otras Administraciones es obligación y deber de la Junta, desde luego, impulsar y promover, el buscar una solución a las mismas. Pero hasta ahora, desde luego, mientras que parece que se le... están recibiendo las... se están recibiendo pues a determinados Procuradores de determinados Grupos políticos, hasta el día de hoy todavía la Ministra de Fomento no ha dado fecha para recibir al... no ha dado... Sí, pero en ese mes ya se ha recibido... ya se ha recibido a determinados Parlamentarios del Grupo Socialista de Madrid, lo cual a nosotros nos parece perfecto; pero, por tanto, en cuanto nos reciba el Ministro... el Ministro... la Ministra de Fomento...

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Por favor, silencio, Señorías. Señor Losa, usted ha podido hacer su pregunta; ahora escuche, por favor.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): ... cuando la Ministra de Fomento tenga a bien, en el plazo que le corresponda... si nosotros no metemos prisa para cuándo le tiene que recibir, cuando tenga a bien, en su agenda, recibir al Consejero de Fomento, el Consejero de Fomento le trasladará todas las cuestiones que son de interés para los ciudadanos de Castilla y León en relación con las infraestructuras de carreteras y con las infraestructuras ferroviarias.

Y una, desde luego, de las cuestiones que se van a trasladar va a ser, desde luego, cuál es la posición del actual Ministerio de Fomento en relación con los temas de los peajes de las... o la liberalización o no liberalización de los peajes de las autopistas de Castilla y León, y en concreto se trasladará el tema de la variante... de la circunvalación de Miranda de Ebro. Pero tiene mucho que ver en la solución de todos estos problemas la postura que al respecto se adopte con la... en relación con el tema de los peajes. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Director General. ¿No quería ningún Procurador más hacer ninguna aclaración? Bueno, pues no siendo así, muchas gracias por su presencia y por sus respuestas. Y pasamos a dar lectura, por el señor Secretario, al tercer punto del Orden del Día.

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Tercer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley PNL 169-I, presentada por los Procuradores don Antonio Losa Torres, doña Inmaculada Larrauri Rueda, instando a la Junta de Castilla y León a la redacción de un proyecto de obras de una nueva carretera que comunique Vega del Esla (Algadefe) con Los Oteros (Villaornate), para su contratación en dos mil cinco, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 53, de cuatro de marzo de dos mil cuatro**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la presentación de la Proposición No de Ley, tiene la palabra el señor Losa Torres.

EL SEÑOR LOSA TORRES: Gracias, señora Presidenta. El pasado día diecinueve de febrero, con motivo de la Feria de Febrero en Valencia de Don Juan, visita el Consejero de Fomento esta comarca leonesa, y los Alcaldes de esta comarca le transmiten al Consejero una reivindicación que vienen realizando en los últimos tiempos, a raíz de la entrada en funcionamiento de la autovía Benavente-Valverde de la Virgen, de conectar la

vega... la zona de Los Oteros con esa... con esa nueva autovía.

La solución más pertinente que le manifiestan los Alcaldes de la zona es la apertura de una nueva carretera de muy pequeña longitud, aproximadamente unos seis kilómetros, que permitiría conectar dos zonas muy importantes del sur de la provincia de León, como sería la zona de Los Oteros con la zona de las vegas del Esla.

El Consejero escucha atentamente esta reivindicación, y la contestación literal que realizó fue que desde la Junta de Castilla y León se tenía una buena disposición para acometer el proyecto de construcción de un puente nuevo sobre el río Esla a la altura de Algadefe y Villaornate, en León.

Es por ello que nosotros, el Grupo Parlamentario Socialista, ante esta manifestación y ante la esperanza que se recibió por parte de las autoridades locales de aquellas zonas, es por lo que instamos a la Junta, en consonancia con la respuesta del Consejero, a realizar los estudios oportunos que permitan la redacción del proyecto de obras de una nueva carretera que comunique la vega del Esla, Algadefe, con Los Oteros, en Villaornate, de modo que puedan ser contratadas las obras en dos mil cinco y finalizadas las obras en dos mil seis.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Losa. Para consumir un turno en contra, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, don José Antonio Velasco.

EL SEÑOR VELASCO FERNÁNDEZ: Gracias, señora Presidenta. Señoría, como usted bien dice en los antecedentes de su Proposición No de Ley, por parte del Consejero de Fomento, en su día, se declaró la buena disposición de la Junta de Castilla y León para la realización de este enlace que comunicaría estas dos zonas de la ribera del Esla entre la zona de Vega del Esla con Los Oteros, con la construcción de un puente sobre el río Esla a la altura de Algadefe y Villaornate.

También, me supongo que lo sabrá, que por parte de los Ayuntamientos de la zona en su día en sesiones plenarias también se acordó instar a la Consejería, pues, la necesidad de esta obra de infraestructura, concretamente por los Ayuntamientos de Villaornate, de Campazas, de Valencia de Don Juan, de San Millán de los Caballeros remitieron dichos acuerdos plenarios a la Dirección General de Carreteras con la consideración de que sería importante para la zona el realizar este puente que comunique estas dos riberas del Esla.

Por parte de la Dirección General de Carreteras también ya se está abordando este tema, y ya se ha comunicado también a los Ayuntamientos que se va a realizar un estudio sobre la viabilidad, un estudio sobre

la viabilidad, pues tanto técnica como económica, como su repercusión socioeconómica.

Como bien también comentó en sus antecedentes, hay que poner de manifiesto que una nueva comunicación entre ambas márgenes de los dos ríos no supone solo la construcción del nuevo puente, sino que hay que hacer también un tramo de carretera que, en todo caso, digamos que esta infraestructura debe considerarse como una nueva carretera, ya que aquí lo que se trata también sería de comunicar la Nacional 630 con la carretera autonómica 510; con lo cual estaríamos hablando ya no solo del puente, sino de otra actuación más importante para unir esas dos riberas.

Por todo ello, se requerirá, como paso previo a la redacción del proyecto de construcción, la elaboración de un estudio informativo, y un estudio informativo, pues, que analizará todas las posibles soluciones que haya que plantear; necesitará la preceptiva información pública y la declaración del impacto ambiental que viene prescrito por ley. Entonces, superados todos estos trámites anteriormente que le he dicho, pues había que redactar el proyecto de construcción, cuya contratación, pues, daría lugar al comienzo de las obras.

La suma de todos estos pasos que le he dicho así, de una manera muy sucinta, da como consecuencia un horizonte de puesta en servicio mucho más alejado del que usted nos propone en su Proposición No de Ley, y que teniendo en cuenta todos estos pasos que hay que dar, yo creo que esas fechas van a ser imposible de cumplir. Y esto, digamos, en una situación en la que no se produzca ninguna colisión de intereses durante el periodo de información pública, lo cual todavía retrasaría mucho más... vamos, mucho más todas las previsiones que en principio se podrían prever.

Por todo lo expuesto, nosotros vamos a rechazar su Proposición No de Ley, no por el fondo, sino por la forma, ya que se está al inicio de la actuación. Y usted conoce perfectamente que toda la tramitación de una obra de estas características no se pueden poner estas fechas tan concretas como usted nos limita en su Proposición No de Ley. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Velasco. Para turno de réplica, tiene la palabra el señor Losa.

EL SEÑOR LOSA TORRES: Gracias, señora Presidenta. Me alegro, de verdad, que sea un Procurador leonés el que responda a iniciativas que se hacen en esta Cámara a propuestas leonesas, y me alegra porque no suele ser habitual. Por lo tanto, señor Velasco, enhorabuena por ser usted el interlocutor y Portavoz del Grupo Popular en este momento. (Enseguida voy al grano, señora Presidenta).

Dice usted que... si no hubiese sido porque al principio dijo que iba a consumir un turno en contra, de sus antecedentes se iba a desprender que nos iba a votar favorablemente la Proposición No de Ley, porque usted ha mostrado que, efectivamente, que la Junta... usted ratifica que tiene buena disposición; usted ratifica que estamos todos de acuerdo con esa necesidad sentida por los ciudadanos de estas dos zonas de esta comarca del sur de León; y usted habla, efectivamente, de lo que nosotros decimos -como es obvio y natural-, que hay que realizar previamente el estudio informativo correspondiente, que, efectivamente, hay que abrir una nueva carretera -así yo lo manifiesto en la Propuesta de Resolución-, y, por supuesto, construir el nuevo puente que salve las aguas del río Esla.

Pero, claro, llegamos a la imposibilidad por su parte de apoyar nuestra Propuesta de Resolución amparándose en que los trámites previos a la adjudicación de la obra harían imposible cumplir los plazos que se establecen por la propuesta socialista. Lo hubiese tenido usted muy fácil, podría haber presentado una enmienda -que la están realizando ustedes ya con mucha frecuencia; de lo cual nosotros nos alegramos, que realicen enmiendas a nuestras propuestas que permitan ponernos de acuerdo para que al final de aquí salgan cosas que sirvan para resolver los problemas de los ciudadanos- y esa enmienda nos hubiese permitido seguramente ponernos de acuerdo. Pero, claro, cuando solamente se instalan en el rechazo por la imposibilidad de plazos, que no así del contenido, la verdad es que es muy difícil llegar a un acuerdo. Ustedes se plantan ante el "no" sin abrir una esperanza a los ciudadanos.

Ya le advierto -porque usted ha dicho que van a votar en contra, y, lógicamente, no va a salir-: vamos a presentar otra proposición no de ley en los próximos días para llegar a un acuerdo en los plazos, para llegar a un acuerdo en los plazos, señor Velasco. Ustedes no han presentado la enmienda; yo voy a presentar otra proposición no de ley, que seguramente la firmaré hoy o mañana y estará presentada en el Registro, para llegar a un acuerdo con ustedes, con apertura... con una apertura de plazos que nos permita llegar a un acuerdo. Y ya les insto desde aquí para que presenten una enmienda oportuna para llegar a un acuerdo.

Pero, claro, dice usted: "Los trámites previos nos disparan a un horizonte más lejano que el de la propuesta que hemos realizado". Pero, claro, a nosotros nos da miedo una cosa: antes el Director General nos ha dicho que para una variante de una localidad -de Miranda de Ebro- nueve años le parecía que era normal. Hablé de doce años; hablé de doce años. Pues, entonces, la verdad que estos hombres, si tenemos que esperar nueve años para redactar el proyecto de esta nueva carretera, cuando lleguemos allí, señor Velasco, créame -y lo digo muy serio-, ya no habrá ciudadanos allí, a la marcha que lleva

la despoblación en el medio rural; no habrá ciudadanos. Por eso estas cosas exigen diligencia, exigen diligencia, y exigen una voluntad política de llevarlo a efecto.

Yo solamente transmitirle, pues, mi decepción de que ustedes no hayan presentado una enmienda para haber llegado a un acuerdo; pero les vuelvo a insistir que la presentaremos con el ánimo de que ustedes y nosotros lleguemos a un acuerdo para instarle a la Junta para que esta nueva carretera pueda ser una realidad en el horizonte más inmediato posible.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Losa. En turno de dúplica, tiene la palabra el señor Velasco.

EL SEÑOR VELASCO FERNÁNDEZ: Bien. Gracias, señora Presidenta. Señoría, bueno, vamos, ya nos ha comunicado que va a presentar una PNL. Bueno, en su momento, pues la... la estudiaremos, la discutiremos, ¿eh?, y posiblemente, pues, podamos llegar a un acuerdo. Pero, lógicamente, nosotros en estos momentos tampoco podíamos presentar, pues, una enmienda de sustitución alternativa o negociar algo porque todavía -digamos- estamos en una fase tan inicial que, bueno, que por parte de la Consejería todavía no existe tampoco un estudio completo de cuánto puede valer ese proyecto, tanto el puente como de la nueva carretera; es decir, que necesitan todavía unos datos de valoración más importantes para concretar mucho más.

Y le digo que el motivo... el motivo fundamental de que nosotros no... no votemos a favor de su... de su Proposición No de Ley, independiente -como le dije antes- tanto de la Consejería como de nuestro Grupo, es un poco... en el fondo estamos de acuerdo que... que, bueno, que es una obra que mejoraría sustancialmente esas dos zonas -digamos- de una actividad agrícola y cooperativa importante, como... como son la ribera del Esla y de Los Oteros, pero que debido a los pocos datos todavía que en estos momentos se manejan, tanto de la Dirección General como por parte nuestra, pues nos parecía demasiado precipitado aceptarle esta Proposición en función de eso. Entonces, necesitamos que se hagan unos estudios más exhaustivos para poder conocer el alcance tanto del importe económico como de las dificultades que puedan tener, en cuanto a las expropiaciones que haya que realizar, etcétera.

Por tanto, bueno, yo creo que la... que los ciudadanos de esas zonas yo creo que... que pueden estar por lo menos esperanzados de que... de que esa obra necesaria, pues por parte de la Junta hay ese interés de llevarla a cabo. Pero, claro, primero tendrá que cumplir una serie de tramitación, y que la pueda hacer más o menos corta depende de las dificultades que se pueda encontrar en toda la tramitación. Pero yo creo que es interés de la Junta de, una vez que tenga esos estudios, pues llevar a cabo y ejecutar este proyecto.

Por lo tanto, bueno, si ya ha anunciado que va a presentar esa PNL, pues vamos a estar un poco al tanto, y, bueno, y hablaremos para intentar llegar a un acuerdo en cuanto a la posibilidad de que la Junta ya nos pueda concretar algo más sobre este aspecto. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Velasco. Para cerrar el debate, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, el señor Losa.

EL SEÑOR LOSA TORRES: Gracias, señora Presidenta. No voy a consumir, en absoluto, ese tiempo. Voy a ser mucho más breve, porque yo creo que el debate está agotado, no hay muchos más argumentos que poner sobre la mesa.

Pero, al final, mire usted, señor Velasco, y lo sabe usted igual que yo, esto es un problema de voluntad política. Si hay voluntad política, las cosas salen muy rápidamente; y si no hay voluntad política, pues las cosas van más despacio, como en palacio. O sea que les vamos a poner a prueba; créame, les vamos a poner a prueba. Nosotros vamos a perseguir -como es obligación por nuestra parte hacerlo, no por motivos de otro tipo-, vamos a perseguir el que esta nueva vía de comunicación, que es un tramo muy reducido en longitud, para que pueda ser una realidad a lo largo de esta Legislatura.

Nosotros -como ya le he dicho antes- presentaremos una proposición no de ley. Han pasado tres meses, ustedes todavía no han puesto en marcha el estudio informativo; dicen que se va a iniciar o se va a poner en marcha ese estudio informativo. Pues la verdad es que lo veremos aquí en otra próxima reunión de esta Comisión, y cuando podamos debatir esta nueva proposición que vamos a presentar, veremos a ver si entonces llegamos a un acuerdo. Pero, claro, no nos cierran la posibilidad de que la propuesta que nosotros hagamos, que es la que... que tenemos que hacer una propuesta, no nos dejen cerrados a decir "no", porque no están de acuerdo, y presenten una enmienda. Que tenga en cuenta, con toda seguridad, que si la propuesta alternativa que ustedes presentan a nuestra iniciativa es razonable, no nos... no tendremos ningún inconveniente en asumir su propuesta si nos convencen de su bondad; no le quepa ninguna duda, señor Velasco.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Losa. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la Proposición No de Ley. ¿Votos a favor? Seis. ¿Votos en contra? Diez.

Votos emitidos: dieciséis. Votos a favor: seis. Votos en contra: diez. Por lo tanto, queda rechazada la Proposición No de Ley debatida.

Pasamos al cuarto punto del Orden del Día, al que dará lectura el señor Secretario.

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Cuarto punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 178-I, presentada por el Procurador don Manuel Fuentes López, instando a la Junta de Castilla y León la eliminación del paso a nivel situado en la carretera ZA-305, a la entrada de la localidad de Entrala (Zamora), publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número cincuenta y cinco, de once de marzo de dos mil cuatro**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Moral. Para la presentación de la Proposición No de Ley, tiene la palabra don Manuel Fuentes López.

EL SEÑOR FUENTES LÓPEZ: Gracias, señora Presidenta. Buenos días a todos. Los pasos a nivel del ferrocarril que siguen existiendo en la provincia de Zamora están incluidos en un programa de actuación que garantizará su eliminación en un futuro próximo, al menos eso es lo que se ha publicado; sin embargo, siguen existiendo pasos a nivel de la antigua línea ferroviaria Palazuelo-Astorga que dificultan la circulación viaria pudiendo provocar accidentes.

Uno de estos pasos a nivel está situado en la carretera ZA-305, a la entrada de la localidad de Entrala, perteneciente -esta carretera- a la Red Regional Complementaria de Carreteras, dependiendo de la Junta de Castilla y León. Esta carretera une la Nacional 630 con la localidad de Ledesma, y tiene un volumen de tráfico que aconseja su eliminación inmediata, siendo sencilla la solución técnica y de bajo coste su ejecución.

Por lo expuesto, se formula -formulamos desde el Grupo Socialista- la siguiente Propuesta de Resolución: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a proceder a la eliminación del paso a nivel situado en la carretera ZA-305, a la entrada de la localidad de Entrala, retirando los raíles que cruzan la carretera, suprimiendo el desnivel que produce la vía y asfaltando el tramo eliminado". Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Fuentes. Se ha presentado a esta Proposición No de Ley una Enmienda por el Grupo Parlamentario Popular, con número 2539 de Registro de Entrada en estas Cortes. En representación del Grupo Parlamentario Enmendante, tiene la palabra el señor Miano Marino.

EL SEÑOR MIANO MARINO: Muchas gracias, señora Presidenta. Ciertamente, en la situación actual de la línea ferra... férrea que une Zamora con Salamanca está afectada por la Orden de desmantelamiento aprobada por el Consejo de Ministros de veinte de octubre de

mil novecientos noventa y cinco, y como consecuencia de ésta, Señoría, los pasos a nivel de esta línea han quedado clausurados.

Pero es Renfe y no la Junta de Castilla y León quien tiene el deber y la obligación de proceder al levantamiento de la línea férrea, tal y como sucede no solamente en Castilla y León, sino en el resto de España. Sería la primera vez que una Comunidad Autónoma, distinta al organismo competente -que en este caso es Renfe-, hiciese este tipo de actuaciones; y, por lo tanto, ha de ser Renfe la que tiene la obligación de proceder al levantamiento de la línea férrea, eliminando la afección que actualmente tiene sobre la carretera.

Por ello, proponemos la siguiente Enmienda de Sustitución, que recoge, en su mayor parte, el conjunto, o en su totalidad, la... la Propuesta de Resolución del Grupo Socialista, incluyendo, lógicamente, que ha de ser Renfe el organismo competente para proceder a tal desmantelamiento. En este caso, en este sentido, hacemos la siguiente Enmienda de Sustitución, que dice lo siguiente: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a solicitar a Renfe, organismo competente, la eliminación del paso a nivel situado en la carretera ZA-305, a la entrada de la localidad de Entrala, retirando las raíles que cruzan la carretera, suprimiendo el desnivel que produce la vía y asfaltando el tramo eliminado". Muchas gracias, señora Presidenta.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Miano. Para consumir un turno en contra de la Enmienda, tiene la palabra el señor Fuentes.

EL SEÑOR FUENTES LÓPEZ: Bien. Agradezco, como decía como compañero Antonio Losa, que sea... -como muchas veces ocurre, ¿no?- que cuando se discuten temas relacionados con la provincia de Zamora sea el señor Miano -o cualquier otro Procurador de Zamora, lógicamente- el que lo defienda, porque estoy seguro que conoce el problema, porque estoy seguro que habrá pasado por esa carretera muchas veces, porque estoy seguro que habrá ido a merendar a las bodegas de Perdígón muchísimas veces, donde ustedes deben ir de vez en cuando porque se come bien.

Bien. Pues, si ustedes pasan... pasan justamente por este cruce entre la carretera ZA-305 y la antigua línea Palazuelo-Astorga -que, como dice el señor Miano, está clausurada-, pues está, ese cruce, justamente a la entrada del pueblo. Los vecinos, algunos de ellos, son los que han hablado con el equipo de Procuradores del Partido Socialista para que traslademos este problema a las Cortes, para intentar solucionar una cosa que es de fácil solución y que tiene un costo realmente mínimo. Pues eso es lo que nosotros hemos hecho.

Y nosotros venimos aquí, también como decía el señor Losa, para intentar solucionar los problemas, para

intentar solucionar un problema -repito- de bajo coste y de muy sencilla solución. Es una carretera de titularidad autonómica y, por tanto, la Administración Autonómica, señor Miano, tiene competencia en esta carretera de una forma clara; posiblemente, en este cruce, no exclusivas, sin duda, sin duda. Pero nosotros le planteamos que se solucione el problema para que se pueda eliminar, y no entramos en el cómo, estamos abiertos a que la Junta de Castilla y León inste a quien tenga que instar para que este tema se solucione.

¿Qué es lo que habría que hacer? Pues decir si la Junta de Castilla y León, en su Propuesta de Resolución -me atrevo a decirles-, si quiere o no solucionar el problema. Si no quiere solucionar el problema, porque no tiene voluntad política, se ha terminado la discusión. Como me imagino que ese no es el caso, y sí querrá solucionarlo, tendrá que decir cuál es la vía; y la vía será instar a hacerlo con otras Administraciones, o hacerlo con el Gobierno Central, o hacerlo -en este caso- con Renfe, que es lo que ustedes han hecho.

Pero como entendemos de una forma clara que no es competencia exclusiva de Renfe, cualquier habitante de Entrala, señor Miano, diría que usted, si ha sido el que ha redactado esta Enmienda de Sustitución, lo que ha hecho es un verdadero pase torero sobre el problema; es decir, usted se ha vestido de luces para poder situar la pelota en el tejado justamente de Renfe, justamente.

Y como... y termino esta primera intervención. Como el Partido Socialista lo que quiere es que se solucione el problema, si ustedes llegan a un acuerdo con nuestro Grupo para poder modificar la Propuesta de Resolución (normalmente este tipo de temas -tengo aquí cinco convenios- se hacen en convenio de colaboración con Renfe, desde la Junta de Castilla y León -cinco ejemplos-), aunque sea un tramo pequeño, que no llega ni a veinte metros, que lo único que hay que hacer es quitar los raíles, quitar las traviesas; eso sí es responsabilidad de Renfe -ayer lo he hablado con el encargado o el capataz de Renfe encargado justamente de este tema-, pero coordinado con la Junta, para que lo que se haga sea quitar el desnivel -son veinte metros- y proceder a su restauración para que la carretera de entrada en Entrala sea justamente plana y no haya ningún peligro. Repito: fácil de solucionar.

Entonces, propongo lo siguiente, su Propuesta de Resolución, que se modifique en este sentido: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a firmar un convenio con Renfe, y con otros organismos si es necesario, para proceder a la eliminación del paso a nivel situado en la carretera ZA-305... etcétera, etcétera". Es decir, eso es lo que, desde nuestro punto de vista, daría solución a un problema, y seguramente que en un plazo breve, aunque no corre prisa, lleva muchos años y puede esperar cuatro, cinco o seis meses tranquilamente. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Fuentes. Para consumir un turno de réplica, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Enmendante, el señor Miano.

EL SEÑOR MIANO MARINO: Bueno, pues a ver si damos... damos una vuelta al ruedo y nos llevamos algún rabo. Vamos a ver, Señoría, hay una cosa que está clara... [risas] ... hay una cosa que está clara, Señoría, hay una cosa que está clara, Señoría. Su Señoría dice, y manifiesta, que es una carretera de titularidad autonómica; a continuación, manifiesta a su vez que es cierto que ese tramo, que son veinte metros, la competencia, la responsabilidad corresponde a Renfe; dice que quiere que haya una demostración de la voluntad política de la Junta de Castilla y León en este caso. Le presento una Enmienda de Sustitución en la cual las propias Cortes de Castilla y León solicitan a la Junta de Castilla y León para que haga esa gestión. Este Grupo es el que la presenta, el Grupo Popular, el que... el que sustenta al Gobierno Regional, por lo tanto, la voluntad política está plenamente reflejada en... en la Enmienda de Sustitución.

Me habla que el problema que usted ve es esa falta de voluntad política demostrada, a la vez que ya pone sobre la mesa una herramienta para llevar a cabo esta actuación, y es la vía del convenio. Mire usted, yo no sé cuál es la herramienta, ni quiero... ni quiero ni creo que nosotros debamos plantearle a la... a la Junta de Castilla y León un encorsetamiento en cuál ha de ser el procedimiento por el cual ha de llegar a cabo... ha de llevar a cabo esta actuación junto con Renfe; no lo sé, yo no sé si es vía convenio o simplemente hablando directamente con Renfe, Renfe tome una decisión al respecto.

Porque, créanme, y lo vuelvo a repetir, y lo vuelvo a repetir, y lo vuelvo a repetir: no estamos hablando de una cuestión extraordinaria que afecte a una infraestructura extraordinaria, estamos hablando de una línea férrea por la cual, o hacia la cual, hay una Orden de desmantelamiento aprobada por el Consejo de Ministros el veinte de octubre del noventa y cinco. O sea, ya existe una Orden por parte del Gobierno Central, en aquel momento, del año noventa y cinco, como fue la clausura de la Ruta de la Plata de... de las vías férreas de la Ruta de la Plata y, por lo tanto, el fin de... del desplazamiento en ferrocarril entre Palazuelo y Astorga por parte del Gobierno Central.

Si ya existe una Orden propia del Gobierno Central para que se lleve a cabo ese desmantelamiento, hombre, lo más justo -digo yo, creo yo- es que sea la Junta de Castilla y León, en este caso, como nosotros ponemos en nuestra Enmienda de Sustitución, la que le diga, la que solicite a Renfe que proceda a actuar y a cumplir con esa Orden de desmantelamiento y de... y de clausurar el conjunto de... de la infraestructura que, en este momento, atraviesa dicha carretera.

Lógicamente, dicha carretera es de titularidad autonómica, pero, como le digo una vez más, sería la primera vez que la Junta de Castilla y León -en este caso, y tal como planteaba Su Señoría al principio de su exposición-, sería la primera vez que la Junta de Castilla y León actuase o tomase algún tipo de iniciativa propia al respecto de unas... de unas vías o de unas infraestructuras pertenecientes a otras Administraciones. Porque claro, si ahora decimos, o si ahora pedimos que en un convenio... -sería un convenio de colaboración, de colaboración-, o sea, ya no sería que la Junta de Castilla y León solicitase a Renfe que asumiese sus responsabilidades, no; ya sería que incluso la Junta de Castilla y León colaborase económicamente en ese desmantelamiento, cuando le correspondería asumirlo plenamente e íntegramente a Renfe.

Pero claro, entonces ya abriríamos la espita o el melón -como he dicho en alguna ocasión-, que a través de este tipo de actuaciones empezaríamos a ver a la Junta de Castilla y León colaborando o asumiendo las responsabilidades de otras Administraciones en nuestra Comunidad Autónoma. Claro, sería la primera vez que sucediera algo parecido. Entonces nos encontraríamos que... que no solamente... no solamente tendríamos que participar en este desmantelamiento, sino que, probablemente, en un futuro, y dada nuestra plena disposición como Administración Autónoma, algún día el Ministerio de Fomento pidiese que la Junta de Castilla y León colaborase también vía convenio -¿por qué no?- para la realización de la infraestructura del Ave a su paso por Castilla y León. ¿Por qué no? Ya que somos tan generosos y queremos participar en todas aquellas responsabilidades que le competen en este caso, como no puede ser de otra manera, a Renfe, pues por qué no podemos participar en otro tipo de actuaciones.

Yo creo, Señoría, que la Enmienda que nosotros planteamos es la justa, no vamos a encorsetar... Yo, sinceramente, vía convenio, como usted plantea, no entiendo el porqué, si ya existe esa Orden por parte del Gobierno Central. Si el Gobierno Socialista en su momento decidió desmantelarla, fue el Gobierno Socialista el que decidió desmantelarla. Por cierto... por cierto, que también es una incongruencia porque en el Plan del Oeste, en las últimas elecciones, a las cuales ustedes se presentaron y ustedes ganaron, ustedes plantean precisamente la reapertura de... de ese eje ferroviario, y ahora piden que se ejecute realmente ese desmantelamiento. Pero bueno, cada cual es... es rey de sus contradicciones.

En este caso concreto, Señoría, nosotros mantenemos nuestra... nuestra Enmienda de Sustitución porque creemos, sinceramente, que la obligación de la Junta de Castilla y León en este caso concreto es pedirle y solicitarle al... al Gobierno Central, y en este caso a Renfe, en este caso a Renfe, que cumpla con sus obligaciones y responsabilidades, simple y llanamente; solicitarle a Renfe que cumpla todo lo que Su Señoría ha pedido. No

tenemos ningún problema, al contrario, nuestra voluntad política está reflejada, y la voluntad política del Gobierno Regional también; por lo tanto, mala fe o... o nula voluntad política creo que no hay ninguna. Por lo tanto, Señoría, no creo que haya ningún problema en que estas Cortes insten al Gobierno Regional a que pida a Renfe que cumpla con sus obligaciones y con sus responsabilidades y a que cumpla el Decreto firmado por el Gobierno Socialista en el Consejo de Ministros el veinte de octubre del noventa y cinco.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Miano. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución tiene la palabra el señor Fuentes.

EL SEÑOR FUENTES LÓPEZ: Bien, no... Muchas gracias. No acepta la propuesta de que se pueda solucionar este... se pueda buscar un cauce de solución a este problema a través de un convenio; añádele convenio de colaboración. Me parece estupendo. Yo entiendo que usted no lo ha aceptado porque entiende que todo lo debe de hacer Renfe. Nosotros no entendemos justamente eso, no lo entendemos.

Ayer -le repito-, puesto en contacto con técnicos de Renfe encargados justamente de este tipo de temas, me dicen cuál es la responsabilidad y, además, que tienen la obligación de hacerlo, y de una forma... de una forma relativamente inmediata, si cualquier Administración tiene un problema con vías férreas abiertas o cerradas, para poder proceder a su restitución o poder hacer un levantamiento parcial de vía, de traviesas, etcétera. Pero ustedes lo que hacen es hacer un pase torero y poner la pelota encima del tejado exclusivamente de Renfe.

Le recuerdo que estamos hablando de una carretera que es de titularidad de la Junta de Castilla y León; entonces, al menos admitan que una cierta responsabilidad con relación a la seguridad, con relación a un buen trazado, la tienen.

Normalmente, Renfe, Renfe funciona con el resto... con el resto de Administraciones mediante convenios de colaboración; por eso, esa es la propuesta que nosotros hacemos, porque nos parece sencillo en un tramo pequeño y que tiene muy fácil solución, ¿no?

No vamos a... nosotros vamos a mantener, justamente, lo que hemos planteado en la Propuesta de Resolución

de nuestra Proposición No de Ley. (Y termino, porque creo que está casi agotado el debate, señor Miano y señora Presidenta). Usted mezcla el tema con el año noventa y cinco, con que hay una Orden, etcétera. Yo creo que tiene que entender una cosa, y yo le pido que cuando hablemos de un tema de Zamora, que conocemos ambos, no se me vaya por las ramas. Es decir, en el año noventa y cinco tiene usted razón que hay un Decreto, que se cerró la línea, ¿eh?; igual que yo tendría razón, si entro en el tema, en decir que el señor Aznar dijo que a Benavente iba a llegar por ferrocarril. Pero, mire, no quiero entrar en esos temas porque no es el caso; eso es lo que yo le he querido decir, eso es lo que yo le he querido decir en que no nos vayamos por las ramas.

El problema es que los vecinos concretos de Entrala y la gente que normalmente es usuaria de esa carretera tienen un problema que es fácil de solucionar; y yo entiendo, señor Miano -y discúlpeme que le diga eso-, que ustedes quieren que Renfe levante... levante los raíles, quiten las traviesas, suprima el desnivel... bueno, y menos mal que usted no dice que pongan unos bancos para que cuando pase el tren -que posiblemente pasará cuando realmente cumplamos el Plan del Oeste los socialistas-, pues los ancianos y los niños concretos de allí, justamente, vean pasar el tren con los bancos que también tiene que poner Renfe.

Definitivamente, seguimos planteando lo que... lo que dice la Proposición No de Ley íntegra, porque el Grupo Popular no quiere aceptar ninguna... ninguna modificación de su Enmienda de Sustitución para intentar llegar a un acuerdo. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Fuentes. Concluido el debate, procedemos a someter la votación de la Proposición No de Ley en los términos en que estaba propuesta.

¿Votos a favor de la Proposición? Seis. ¿Votos en contra? Diez. Total de votos emitidos: dieciséis; seis a favor; diez en contra. Por lo tanto, queda rechazada la Proposición No de Ley debatida.

Y no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

[Se levanta la sesión a las once horas cincuenta minutos].