

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENTE: Don José Carlos Monsalve Rodríguez

Sesión celebrada el día 1 de diciembre de 1995, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DÍA:

1. Proposición No de Ley, P.N.L. 16-I, presentada por el Procurador D. José Alonso Rodríguez, relativa a mejora de la carretera 162 entre Molinaseca y Ponferrada, y acondicionamiento del Camino de Santiago paralelo a la misma, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N° . 7, de 20 de septiembre de 1995.
2. Proposición No de Ley, P.N.L. 23-I presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, instando de la Junta de Castilla y León el cumplimiento del Acuerdo firmado con FEVE y las Centrales Sindicales CC OO y UGT y la iniciación de negociaciones para la transferencia de dicha línea, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N° . 8, de 25 de septiembre de 1995.
3. Proposición No de Ley, P.N.L. 43-I presentada por los Procuradores D. Jesús Cuadrado Bausela, D^a . Isabel Fernández Marassa y D. Felipe Lubián Lubián, relativa a revisión del Convenio firmado con RENFE con objeto de prolongar el itinerario del tren Medina-Puebla de Sanabria hasta La Gudiña (Orense) y Valladolid, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N° . 12, de 19 de octubre de 1995.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diez horas cuarenta y cinco minutos.	1294	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida).	1303
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, abre la sesión y comunica a la Comisión las sustituciones que se han producido.	1294	En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Zamácola Garrido (Grupo Popular).	1304
Primer punto del Orden del Día. P.N.L. 16-I		En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	1304
El Secretario, Sr. Mesón Salvador, da lectura al primer punto del Orden del Día.	1295	En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Almarza González (Grupo Socialista).	1305
Intervención del Procurador Sr. Alonso Rodríguez (Grupo Socialista) para presentar la Proposición No de Ley.	1295	Intervención del Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida).	1306
En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Zamácola Garrido (Grupo Popular).	1296	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	1307
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Alonso Rodríguez (Grupo Socialista).	1297	Tercer punto del Orden del Día. P.N.L. 43-I	
En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Zamácola Garrido (Grupo Popular).	1298	El Secretario, Sr. Mesón Salvador, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	1307
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	1298	Intervención de la Procuradora Sra. Fernández Marassa (Grupo Socialista) para presentar la Proposición No de Ley.	1307
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida).	1299	En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Zamácola Garrido (Grupo Popular).	1308
Intervención del Procurador Sr. Alonso Rodríguez (Grupo Socialista).	1299	En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. Fernández Marassa (Grupo Socialista).	1308
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	1300	En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Zamácola Garrido (Grupo Popular).	1309
Segundo punto del Orden del Día. P.N.L. 23-I		En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	1310
El Secretario, Sr. Mesón Salvador, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	1300	En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida).	1310
Intervención del Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida) para presentar la Proposición No de Ley.	1301	Intervención de la Procuradora Sra. Fernández Marassa (Grupo Socialista).	1311
En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Zamácola Garrido (Grupo Popular).	1302	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	1311
		El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, levanta la sesión.	1311
		Se levantó la sesión a las doce horas veinte minutos.	1311

(Comenzó la sesión a las diez horas cuarenta y cinco minutos.)

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Buenos días, señoras y señores Procuradores. Se abre la sesión. Antes de que el señor Secretario dé lectura al primer punto del Orden del Día, sí me gustaría... Guarden silencio, por favor. Sí me gustaría dar la bienvenida a los Procuradores a esta Comisión de Transportes y Comunicaciones, tanto a los Procuradores

que repiten en esta IV Legislatura como a los nuevos Procuradores que en la IV Legislatura inician sus tareas de Parlamentarios.

Y dicho esto, tiene la palabra el Secretario, para dar lectura al primer punto del Orden del Día.

A esta Presidencia se le han comunicado las sustituciones siguientes: por parte del Partido Socialista, del Grupo Parlamentario Socialista, doña Isabel Fernández

Marassa sustituye a don Felipe Lubián Lubián; y por el Grupo Parlamentario Popular, don Felicísimo Garabito sustituye a Pilar San Segundo, a doña Pilar San Segundo.

Dará lectura el señor Secretario al primer punto del Orden del Día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MESÓN SALVADOR): Primer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 16, presentada por el Procurador don José Alonso Rodríguez, relativa a mejora de carretera 162 entre Molinaseca y Ponferrada, y acondicionamiento del Camino de Santiago paralelo a la misma, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León número 7, de veinte de septiembre de mil novecientos noventa y cinco**".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Secretario. Para la presentación de la Proposición No de Ley, tiene la palabra don José Alonso Rodríguez.

EL SEÑOR ALONSO RODRÍGUEZ: Muchas gracias, señor Presidente. Iba a comenzar diciendo que casi me alegro del tiempo pasado entre los últimos días de agosto, que yo firmé esta Proposición No de Ley... o la redacté "mejor dicho", y se presentó creo que el último día de agosto, hasta hoy, porque ello da lugar a que se plantee con una mayor mesura, con una mayor templanza y sin estar uno forzado por las circunstancias coyunturales "como me pasó aquellos días" de ver casi todos los días, pues, accidentes en esos tres kilómetros que hay donde se producen los problemas; algo que uno no se explica, porque es un sitio para obra no dificultosa, y sobre todo cuando se da la circunstancia también, en la época veraniega, que aquello está plagado de peregrinos que van a Santiago, y que tienen que pasar forzosamente, en todo o en parte, por ese trayecto.

Tengo también que anticipar que cuando se presentó esta Proposición No de Ley no fue, pues, por un arrebato personal inmeditado, sino que, además, tuve la ocasión de hablar, pues, con los Alcaldes, sobre todo con el Alcalde justamente del Partido Popular, que es el señor Alcalde de Molina, de Molinaseca, que está, pues, tremendamente interesado, y él ha "reiteradamente, también" solicitado que se atienda a este paso.

Tuve la ocasión también en la Legislatura pasada, cerca de los comienzos de la celebración del Año Santo, de también entonces recabar, recabar este mismo trozo, pero antes, para Foncebadón, el paso de Foncebadón, una pequeña cantidad que concedieron entonces en los Presupuestos para adecuar un poco la bajada, sobre todo, de Foncebadón a Molinaseca, que es también trayecto... "no lo digo a nivel de nada, sino simplemente de ilustración, para que se le quite todo matiz partidista" que era todo esto territorio de, también, el Alcalde, del Partido Popular, de Molinaseca.

Pero es que todas estas cuestiones trascienden. El Camino de Santiago ha sido "va a ser dentro de poco otra vez, lo es todos los veranos" una vía de obligado paso y "digamos" de obligado escaparate, también, para ver "a nivel incluso internacional" cómo funcionamos en un territorio, en una comarca y en una región, lo cual... que tengamos trozos muy buenos, y después tienen uno que nadie se explica por qué está así.

Ante todas estas situaciones, pues, la Proposición No de Ley decía en los antecedentes "voy a pasar": "De hecho, este trayecto, que no llega a los cuatro kilómetros...". Hoy podría decir que son exactamente tres, puesto que el Alcalde de Molina tiene colocadas por los menos las bases para las aceras laterales hasta un kilómetro más. "...este trayecto, que no llega ya más allá de los tres kilómetros, se ha convertido en una verdadera travesía, no sólo por el continuo tráfico de vehículos...", continuo tráfico de vehículos; habría que ver las salidas y... las horas punta, salidas y entradas de los colegios; los niños allá, donde llega el autobús, también, a la Urbanización Patricia. "...sino también por su creciente uso como paseo de personas y bicicletas. Dicho aumento, añadido a la mayor habitabilidad de la zona, ocasionada por el crecimiento del colindante pueblo de Campo y Urbanización Patricia "de carácter privado, pero a la que ya llegan servicios públicos de todo orden", todavía se complicará más al terminarse las obras de la Residencia para la Tercera Edad del Patronato Valdés, en avanzado proceso de construcción". Éste es un dato que me interesa mucho resaltar, puesto que al borde de este camino está esa residencia, la de tercera edad, que está, pues, prácticamente... no digo ya terminada, pero muy pronto se terminará, donde, forzosamente, los ancianos tendrán que pasear por ahí, por unas aceras todavía inexistentes y por una carretera donde hay una raya mal trazada, central, sin posibles escapes en los laterales.

"...En las últimas semanas, los problemas señalados han adquirido mayor importancia, como podía tenerse, al producirse diversos accidentes sobre ciclistas y peatones, incluido un peregrino de Santiago, que han caído en la trampa permanente de la estrechez de calzada y curvas cerradas con falta de visibilidad, por taludes, etcétera. Todo lo cual ha producido alarma seria en las poblaciones de Ponferrada y Molina, así como del creciente vecindario de la Urbanización Patricia, emplazada a ambos lados de la vía.

Ante tal situación, fácilmente comprobable, y los dramáticos hechos producidos, sobre todo el de un muerto en los últimos días...". Felizmente, me he enterado que no murió este chico, aunque... no sé si hubiera sido mejor que hubiera muerto, quizás, dado el estado en que parece que ha quedado.

"...El Grupo Parlamentario Socialista entiende que es imprescindible adoptar medidas serias, que solucionen definitivamente la peligrosidad de la referida vía. Y por

ello presenta la siguiente Propuesta de Resolución, fijando diversos apartados, que muy bien pudieran complementarse para una mejor solución definitiva". Esto lo decía yo el último día de agosto.

"Primer apartado", que yo también los podría poner, incluso, practicables en el orden del tiempo: el primero más urgente, el segundo después y el tercero, pues, más tardío. De manera que dejo las posibilidades todas abiertas, intencionadamente, porque sé que hay una buena voluntad también de los Ayuntamientos para colaborar.

"Primero. La Junta de Castilla y León ejecutará con la mayor celeridad posible el ensanche, rectificación de curvas y mejora de visibilidad en el trayecto comprendido entre los límites de casco urbano de Molinaseca y Ponferrada, de modo que al final pueda estar dotado de señalización horizontal, tanto central como las dos laterales, así como de arcones suficientes que eviten atropellos como los señalados.

Segundo. La Junta de Castilla y León se pondrá en contacto con los dos Ayuntamientos interesados para llegar a algún tipo de convenio que posibilite la construcción de aceras en el trayecto, de modo que, aparte de eliminarse los peligros actuales, pueda convertirse en adecuada zona de paseo, sobre todo en las necesidades de la nueva residencia de la tercera edad antes mencionada.

Tercero. La Junta de Castilla y León asumirá el compromiso de estudiar inmediatamente, y con el debido interés, un razonable acondicionamiento del antiguo Camino de Santiago -que corre paralelo a esta vía, en un trozo por lo menos de dos kilómetros-, a fin de que, una vez restaurado, además de cumplir mejor su finalidad tradicional, pueda servir también de carril de bicicletas, evitándoseles el peligro de la calzada".

Solamente, para terminar, decir que la primera parte se podría hacer con un costo pequeñísimo. Y además me consta que las propiedades no pondrían inconveniente ninguno en que actuaran las palas para rectificar taludes, e incluso algunas curvas, etcétera, sobre todo de la Urbanización Patricia.

Segunda. Que la segunda parte de entendimiento con los Ayuntamientos... Ya ha habido creo que algún contacto, no sé si de la Junta, pero sí de los dos Ayuntamientos, que están interesados en la cuestión, y en colaborar.

Y tercero. Que el Camino de Santiago que pongo ahí no es más que un camino de tierra, donde solamente se pediría una compactación -nada de asfaltado ni nada- y limpieza, para poder ir por allí los peregrinos, como tradicionalmente debiera ser, y las bicicletas de montaña, de todoterreno, como también podría ser.

Esto es lo que planteo. No creo que sea ninguna cuestión exagerada. Sé, estoy totalmente seguro que no

hay ni una sola persona en la zona que se opusiera a este entendimiento cuanto antes. Y, naturalmente, pensando que no se iba a hacer todo de la noche a la mañana, pero que son etapas suficientemente amplias como para poderlas considerar. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para consumir un turno en contra, tiene la palabra el Portavoz del partido... del Grupo Parlamentario Popular, don Fernando Zamácola.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Muchas gracias, señor Presidente. Deseo comenzar estas palabras manifestando al Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista que entendemos desde el Grupo Parlamentario que es muy razonable la Proposición No de Ley que presenta, y sobre todo la buena disposición en que él entiende que se podrían hacer esas tres peticiones que hacen en la Proposición No de Ley en diferentes espacios en el tiempo.

O sea, que nosotros, como Grupo Parlamentario, lo entendemos. Lo que pasa que creemos que se debe hacer una actuación mucho más de conjunto en toda esta petición, en todos estos kilómetros que él indica.

Nosotros, antes de nada, queremos dejar claro tres premisas fundamentales que afectan realmente a todas las carreteras de la Comunidad y, por tanto, afectan directamente a ésa también. Y quiero que se tomen estas palabras en el justo sentido en que las voy a decir.

Estas carreteras fueron en su día transferidas a la Junta de Castilla y León, y se transfirieron en unas condiciones -no solamente éstas, sino muchas de ellas-, pues, muy calamitosas, con un estado muy grande de descuido y descapitalización. ¿Por qué digo esto? No es por echar la culpa a cómo fueron transferidas, pero sí reconocer que, si estaban en esas condiciones, exigen unos costos, unos aportes económicos muy grandes, todas ellas en general, para -digamos- ponerlas en formas adecuadas, en formas lo más indicadas posibles para la circulación de personas y vehículos. Por lo tanto, es un factor limitativo en cuanto a cualquier actuación; punto general para todos.

En segundo lugar, hay que tener también constancia de que, dentro de los doce mil kilómetros de carreteras transferidos a la Junta de Castilla y León, pues hombre, no es... muchas veces no coincide el parecer... el grado de priorización que en este caso la Consejería de Fomento tiene en cuanto a actuación en sus carreteras -aun siendo muy laobles las que indica el señor Procurador- con las que él en este momento indica. No quiero decir con esto, ni con el punto anterior tampoco, que se estén olvidando, o se olvide la preocupación que se pone de manifiesto en la Proposición No de Ley; pero muchas veces no coincide la preocupación -repito- del Procurador proponente con

la de la propia Junta, y en este caso de la Consejería de Fomento.

Y por otro lado, también poner de manifiesto que no con esto se tiene abandonada una zona. La Junta de Castilla y León, en esta Legislatura pasada, me parece que manejó una cifra de 7.000 millones en actuaciones de carreteras de este tipo indicadas en la provincia de León; y en lo que llevamos el último año, concretamente, el noventa y cinco, del orden de 4.500 millones, sin entrar, en absoluto, en la autovía autonómica del Camino de Santiago.

Esto es, afecta a todo el tema de carreteras, al paquete de carreteras, y en concreto a la provincia de León, y, por tanto, a ésta le afectaría.

Pero sobre todo voy a un tema fundamental –y con esto quiero terminar la primera intervención–, y es que somos conscientes de la problemática que aquí se plantea, y la Consejería estima como más conveniente remodelar de una forma integral todo ese conjunto, no por fases, sino coger el paquete con esa problemática y hacerlo de otra forma distinta a la que se plantea por el proponente. Nada más, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, Señoría. Para consumir un turno de réplica, tiene la palabra don José Alonso.

EL SEÑOR ALONSO RODRÍGUEZ: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señor Zamácola por la... creo que la buena voluntad, la actitud que he visto. Seguramente la voluntad por su parte no sería tan recortada como usted ha tenido que manifestar. Porque mire, claro, naturalmente que yo siempre he estado en esa misma disposición. Y la buena disposición la he manifestado en ese afán incluso de entendimiento en la base con los dos Ayuntamientos, los dos del Partido Popular, podía haber dicho el Partido... el Ayuntamiento de Ponferrada ahora es del Partido Popular antes era del Partido Socialista cuando yo estaba pensando ya en esto, pues se arregle, ¿no? No. Eso, con los dos; y los dos están –creo– en esa disposición interesante.

Lo que pasa es que las dilaciones en asuntos que coyunturalmente se presentan como de emergencia son difícilmente compaginables con esas razones de principio. Las situaciones de emergencia hay que solucionarlas de alguna manera también con acciones de emergencia, si no se puede todo, por lo menos en lo posible. Por eso no me vale mucho.

Y, claro, ese argumento recurrente y ya manido de que han sido transferidas; naturalmente que sí, estaban muy mal las carreteras transferidas. Mire, yo recuerdo que en el Ayuntamiento de Ponferrada exigimos para hacernos cargo de las travesías que previamente las adecuaban y si no, no nos hacíamos cargo de ellas; y me

parecería muy bien que se hubiera hecho también esto con las nuestras. A lo mejor ése fue el defecto. Pero es que además tampoco es la misma situación: cuando se hicieron las transferencias era una vida; en ese trayecto no había la población que hay hoy, no había toda una población de una urbanización privada que se ha convertido prácticamente en pública; no había esa residencia de la tercera edad que está ahora mismo terminándose; no había el crecimiento, afortunadamente bueno, de Moli-naseca; no era la situación de hoy.

Lo que sucede es que desde que se transfirieron hasta hoy no se ha hecho absolutamente nada, ni siquiera ensanchar un poco un puente que hay allí. Y claro, esa orilla es que no la puede hacer otro porque es de la Junta, es de ella. Y los Ayuntamientos han terminado en sus límites. Entonces, esos argumentos que yo los entiendo bien intencionados no me valen. Es, son unas ganas que... bueno, no ganas, una necesidad de decir que no, y argumentarla de alguna manera.

Mire, ese otro argumento... El año pasado yo hice, –recuerdo–, once preguntas seguidas muy puntuales y muy razonadas sobre la necesidad de las carreteras en la provincia de León –en la zona oeste, sobre todo, del Bierzo–. Todas ellas me decían: "mire usted, hay muchas cosas más, pero además hay 400.000.000 para todas las carreteras de la zona oeste de León". Ésa fue la respuesta. Hombre, ustedes comprenderán que ésa no es una respuesta a cuestiones puntuales. Entonces, uno entiende ¿qué pasa?, ¿que algo hay que decir? Pero como en estas cosas lo que hay es un planteamiento de buena voluntad, objetivo, práctico, para dar una respuesta adecuada a las necesidades perentorias –y ahora mismo dramáticas– de esa población y de esa vía, y algún Procurador nuevo ha llegado ahora nuevamente que lo podría también adecuar. A mí me gustaría que el señor Zamácola, que seguramente ese trozo no lo conoce –aunque es un hombre que suele conocer las cosas–, hubiera estado allí, y hubiera visto eso... Y si no, le invito: yo le invito yo a merendar en El Bierzo que se... que está bien lo invito yo, personalmente, va un día y vemos aquel trozo, usted y yo, a ver si después le valdrían estos razonamientos.

Es así. Entonces, mire, yo creo que estas respuestas son unas respuestas muy del señor Merino –con el que me he llevado siempre bien–, pero con el que difícilmente puedo coincidir porque sale del paso quedando bien pero sin comprometerse a nada. Y claro, en esta cuestión... me dice ahora, hombre iríamos mejor a una solución global; encantado. Pero esas soluciones globales son de años, y esto es una situación que exige actuaciones de carácter inmediato. Y que el próximo verano, en cuanto venga el buen tiempo en primavera, volverá a llenarse de peregrinos del Camino de Santiago y serán otra vez pasto de los accidentes; y los ciclistas serán pasto de los accidentes; y los niños que ahora cada vez vienen más porque llega el autobús hasta aquellas cercanías y tienen

que andar cerca de quinientos metros a pie por ese camino, serán pasto también de los accidentes. Cuando son cosas que se solucionan con muy poco dinero. Yo sé que el señor Alcalde de Molina había pedido 20.000.000 para ese trozo. Díganme ustedes... para estas soluciones, si no era para terminar, díganme ustedes si es una cantidad para decir: ¡Hombre, es que todo...! Hay problemas en todas partes, es que eso lo quitamos en una fiesta. Y creo que esto es un problema humano.

Yo no sé nada más que decir. Sé que no estoy haciendo una actuación de defender una cosa por defenderla, sé que es tremendamente razonable, sé que el Partido Popular allí, y todos los demás, están totalmente de acuerdo en esto. Y entonces, permítanme que le diga que me es inexplicable que no se apruebe esto como una forma indicativa, porque yo ahí no digo ni pongo plazo ni nada, sería una forma de buena voluntad para echar a andar esto antes que se agoten los Presupuestos del noventa y seis. Y, nada más, muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para consumir un turno de dúplica, tiene la palabra el Portavoz del Grupo Parlamentario Popular, don Fernando Zamácola.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Gracias, señor Presidente. Yo, verdaderamente, señor Alonso, coincido con usted en reconocer que es un problema humano. Es comprensible, y usted acaba de decir unas cifras que realmente pueden ser pequeñas, está hablando de un problema peligroso en cuanto humano. Pero yo creo que también tenemos que ser fríos al observar ese tema porque claro, usted ha anunciado antes que el año pasado hizo una serie de preguntas para su zona, en donde parece ser que no tuvo respuesta y en el tiempo además no se realizaron. Señor Alonso, usted sabe tan bien como yo, yo soy Procurador por Valladolid, en donde lo que más teóricamente me tiene que importar es mi pequeña tierra o la más cercana a mí; usted tiene que procurar -de ahí viene su palabra- para su tierra. Y usted debe considerar ese problema que, repito, tiene esos condicionantes humanos, como tremendamente importante; yo lo comprendo y lo veo natural. Pero usted también tiene que hacerse una idea que ante ese volumen de 400.000.000 de pesetas que usted ha citado antes, Castilla y León, por suerte o por desgracia, es muy grande y a lo mejor hay problemas iguales, similares o más perentóreos en otras zonas; y mucho le agradecería -pienso yo- al Grupo Parlamentario -y me imagino que al Consejero- el poder decir: ahí está, señor Alonso, se resuelve y encima incluso viéndolo bajo el punto de vista de partido, aunque usted dice que tenemos que acomodarnos a decir un sí, tenemos dos Alcaldes nuestros, vamos a dorar la píldora. Pues, mire usted, aun teniendo Alcaldes nuestros no, ¿por qué? Porque creemos que es un problema evidentemente pero que debe tener una solución integral, porque usted dice, y yo en parte, en algunas cosas, o en algunos

momentos de la vida también he coincidido con usted que creo que hay parches que hay que hacerlos, pero, luego a la larga me ha demostrado, a la larga de dos años, simplemente, que lo rápido y poco, e interconexiónado, o sea, sin ninguna conexión, está siempre mal hecho; lo barato, siempre es malo. Es mejor, y ahí sí tenemos que buscar y desde luego este Procurador va a solicitar ante el Consejero la mayor agilización en el tiempo, el que esa solución integral que propone el Grupo Parlamentario Popular se haga cuanto antes, si pudiera ser incluso antes del verano mejor, miel sobre hojuelas, pero no se lo puedo asegurar.

Lo que sí tenemos nosotros constancia es que esa solución sea integral. No creemos que esos tres kilómetros, o según datos que obran aquí, esos seis kilómetros se tengan que hacer aceras en todo ese recorrido; no entendemos que se deba de acondicionar para bicicletas; no entendemos que un... a lo mejor es una compactación simplemente, pero a lo mejor hay que mejorar porque incluso hay que variar alguna curva que corra paralelo al Camino de Santiago se haga; sino vamos a coger todo ello y hacerlo en una solución mucho más general. Procurar que en el tiempo evidentemente, no se dilate. Procurarlo por todas las obras. Pero -repito- comprendiendo el problema humano que usted plantea yo le quiero hacer ver que como ese caso, por desgracia, tenemos bastantes, y los Presupuestos son muy limitados, antes lo he indicado, se lo vuelvo a decir aquí ahora de cara a Presupuestos ¡ojalá, pudiéramos tener!, pero a lo mejor no hay ni esos 20.000.000.

Yo le agradezco mucho la invitación que me ha hecho a Molinaseca, yo he estado en Molinaseca me parece que ha sido seis o siete veces, he ido y he conducido esas curvas y soy consciente de ese tema. Me alegro muchísimo que Molinaseca, como es lógico además, tiene usted razón ha ido.... un incremento poblacional en aumento y no a Molinaseca sino a muchísimos pueblos, pero por esa razón queremos hacerlo una solución, un cambio, el adecuado, total, global y bien hecho para siempre. Nada más, gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Zamácola. Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra don Joaquín Otero, para consumir un turno de fijación de posiciones.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señor Presidente. Evidentemente, este Procurador sí que conoce también ese tramo de carretera, entre otras razones porque su primer coche fue estrenado en cuanto a siniestro se refiere en ese tramo precisamente, fueron pequeños daños materiales, la cosa no fue a más, pero la conoce bien.

Poco que abundar en lo que aquí se ha dicho. Que esa carretera hay que arreglarla parece que estamos todos de acuerdo. Que tiene que ser de forma urgente y excepcio-

nal, o que tenga que ser dentro de un plan integral de reparación de carreteras, parece que es donde aparecen las discrepancias. Yo, anunciando ya mi voto favorable a la Proposición No de Ley presentada por el Procurador don José Alonso, como no podía ser de otra manera, quisiera hacer hincapié en dos cuestiones, y es en el carácter excepcional de ese tramo de carretera por dos motivos. Primero, porque está uniendo el núcleo urbano de Ponferrada con una zona ya residencial, no podemos hablar de dos núcleos de población, sino ya de una zona residencial como es Molinaseca y sus alrededores, zona además muy frecuentada por jóvenes. Y además Molinaseca tiene o se da el problema de que es una zona a la cual asisten, pues, mucha juventud de Ponferrada para tomar vinos, lo que se denomina para tomar vinos, en un tramo de carretera... Claro, me pueden decir ustedes "que no beban vinos", pero es evidente que la reparación de la carretera se hace urgente. Primera razón -como digo-: es una extensión ya de Ponferrada, eso le da un carácter excepcional; y el segundo de los motivos: está incluida dentro del Camino de Santiago (para el cual, por cierto, la Consejería de Fomento ha reducido su presupuesto en la Provincia de León a 22.000.000 de pesetas que es todo lo que parece se va a gastar, cantidad insuficiente. Tránsito de peregrinos, tránsito de escolares, tránsito de todo tipo).

Por consiguiente, a nosotros nos parece que sí reúne esas condiciones de excepcionalidad que le haría acreedora de una actuación urgente, sin perjuicio de que un plan integral de restauración de carreteras pudiera completarla. Pero, desde luego, esa carretera es un auténtico peligro diario, es un auténtico peligro diario, la siniestralidad está -creo- ya acreditada en la intervención del Procurador proponente, y la cantidad tampoco es muy cuantiosa, por lo que he conocido de su intervención.

Decía el señor Zamácola que hay numerosos problemas iguales o similares a lo largo de la geografía de la Comunidad Autónoma. Hombre, yo, en este momento, puede haberlos, yo no conozco ninguno más; es decir, ningún tramo de tres kilómetros que una población de sesenta o setenta mil habitantes con un núcleo de población en aumento y que puede considerarse una zona residencial y que esté unida con una carretera en tal calamitoso estado. En este momento, no se me ocurre ninguno, puede que los haya. Pero si los hay y todos ellos se solucionan con 20.000.000 pues bienvenidas sean las reparaciones.

Por consiguiente, entendemos que sí es una obra de carácter excepcional, por lo que hemos dicho; y que, por consiguiente, al margen de los planes integrales de reparación de carreteras o de mejora de carreteras sí, como excepcional que es, sería acreedora de esa actuación urgentísima. Y, por consiguiente, con estos razonamientos es evidente que vamos a apoyar, con absoluto convencimiento además, la Proposición No de Ley formula-

da por el Grupo Parlamentario Socialista. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Otero. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra don Luis García Sanz.

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Sí, muchas gracias, Presidente. Desde Izquierda Unida vamos a votar a favor de la Proposición realizada por el Grupo Socialista. Estando totalmente convencidos de los argumentos que se han expuesto aquí por el Procurador proponente y no admitiendo las justificaciones realizadas por el Partido Popular para oponerse a esta Proposición de Ley. Entendemos que el instalarse en la queja constante de la deuda o de las condiciones en que las carreteras autonómicas se recibieron, yo creo que no es justificable ya a estas alturas de las transferencias asumidas; yo creo que se trata ya de una vez de pasar un poco la página de cómo se recibieron determinadas condiciones y pasar a analizar en qué condiciones estamos y qué es lo que se hace realmente para aliviar esta situación. Y, sobre todo, también teniendo en cuenta qué es lo que se está demostrando reiteradamente en lo que yo conozco del transcurso de esta IV Legislatura: la falta de sensibilidad que por parte del Grupo mayoritario -el Partido Popular- se está mostrando a cualquier proposición que se está realizando por parte de la Oposición de asumir prácticamente ningún tipo de iniciativa. Y que yo creo que, ante un problema de esas características, más allá, lógicamente, de la política general que corresponde al partido mayoritario, demostrar la mínima sensibilidad ante problemas concretos que se manifiestan, y que deben ser asumidos en propuestas que se hagan por parte de la Oposición. Yo creo que es un llamamiento a la sensibilidad, a esos llamamientos que en ocasiones hace, de estar dispuesto al diálogo, aceptar proposiciones, pero que luego, en la práctica -como en esta ocasión-, se demuestra que no es así. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para cerrar el debate, tiene la palabra el Procurador proponente, don José Alonso Rodríguez.

EL SEÑOR ALONSO RODRÍGUEZ: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias a los dos Portavoces que me han precedido ahora mismo en el uso de la palabra, porque... pues han ratificado mis argumentos, los han comprendido. Y no diré que no muchas gracias al señor Zamácola, porque sé que está haciendo un esfuerzo personal; la cuestión es que no es un esfuerzo personal, sino que es una decisión ya tomada, que yo respeto, pero -claro- no puedo compartirla; tienen que comprenderlo también.

Mire, señor Zamácola, yo le aseguro... lo han podido comprobar ya. Me parece que llevo una Legislatura, y

ésta que estamos empezando, demostrando que estoy permanentemente preocupado por los problemas de toda la Comunidad. Yo no soy un Procurador de vía estrecha que me limite ni a los problemas de mi zona, ni a los problemas de mi provincia; y lo he dicho públicamente -saben-, no hace mucho, que soy una persona que soy consciente que tengo que preocuparme de los asuntos de toda la Comunidad Autónoma.

Si un problema como éste, y hace poco se... en la Legislatura pasada se planteó uno, que estaba -me parece- en la provincia de Burgos, de un tema como éste; y yo di mi voto también a favor, porque veía la conveniencia de que un tramo -como se ha insistido aquí- tan pequeño como son tres kilómetros, donde se está en un peligro de muerte -no me lo tomen como dramático-, de muerte diaria, sobre todo por las noches -no quería haber insistido yo demasiado en lo que ha insistido el Procurador de UPL-, las horas de la noche, nocturnas, con la juventud: mucho peligro.

Porque parece que eso de la juventud, lo que él dice: bueno, pues que no beban. Muy sencillo. La juventud está ahí, y es algo que aumenta también los servicios y que aumenta la riqueza de una zona, y que los jóvenes tendrán que solucionarlo sobre todo ellos, no con otras medidas desde fuera. Pero está ahí, y es el accidente diario, de motos y de coches.

Entonces, yo no le veo -sinceramente-, no puedo verle la razón de decir: bueno, vamos a esperar a ver si lo preparamos mejor. El señor Merino sabía que esto existía desde los primeros días de septiembre, en concreto desde las fiestas de La Encina, porque yo conozco las iniciativas. También se podía haber empezado ya a preparar algo, no esperar a decirme hoy a mí aquí que había que esperar. Porque está ahí el invierno, está la residencia, vuelvo a repetir.

Entonces, mire, estoy... Yo, en las otras preguntas que le dije antes, eran preguntas, por escrito, puntuales; fíjese la diferencia: esto es una Proposición No de Ley. Creo que yo mismo he establecido una diferencia de entidad, y de dramatismo, y de urgencia entre las dos.

Algunas de las preguntas que me preguntaron, me dijeron el año pasado que no se podía... se ha empezado veinte kilómetros, ¡bendito sea Dios!todos. Pero esto no admite dilación. Yo le acepto esa oferta a usted de buenos oficios, de que a ver sí, por lo menos, empieza ya con urgencia para lo que es más inmediato, que es que no haya más accidentes y que se saneen las curvas, y la visibilidad, etcétera. Yo le acepto esa buena voluntad, pero lamento tremendamente, tremendamente que no se haga eso.

Y no... Mire, la disculpa de dinero no es, no es el dinero. Se va a empezar el trozo entre Toreno y Bembibre -que a mí me gusta mucho que se empiece-, pero, por

supuesto, es de muchísima menor urgencia que esto; aunque también por allí pueda haber algo de transporte de carbón, que es importante. También se va a gastar mucho dinero en el ferrocarril de Villablino, por la misma razón, muy importante.

Pero estas cosas son pequeñas cosas que hay que solucionarlas ya. Y todos los demás argumentos son argumentos para explicar una negativa a aprobar un proyecto de ley. No sé si será porque me han aceptado últimamente algunas partes de otras PNL, y dirán: bueno, a este hombre ya le estamos aprobando muchas, y ya está bien. Bueno, pues si es por eso, a ver si ustedes cogen la iniciativa ahora en serio, y yo votaré a favor siempre que sea posible. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Concluido el debate, vamos a someter a votación la Proposición No de Ley. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Ninguna.

El resultado de la votación es el siguiente: votos emitidos, diecisiete. Votos a favor: ocho. Votos en contra: nueve. En consecuencia, queda rechazada la Proposición No de Ley debatida.

El señor Secretario dará lectura al segundo punto del Orden del Día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MESÓN SALVADOR): Segundo punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 23, presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, instando a la Junta de Castilla y León el cumplimiento del acuerdo firmado con Feve y las centrales sindicales Comisiones Obreras y UGT, y la iniciación de negociaciones para la transferencia de dicha línea, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León número 8, de veinticinco de septiembre de mil novecientos noventa y cinco**".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Antes de dar la palabra al proponente de la Proposición No de Ley que vamos a entrar a debatir ahora, se ha producido un error: aunque los Procuradores asistentes a la Comisión son diecisiete, el Procurador proponente no forma parte de la Comisión, y ha votado, y a esta Presidencia la ha sometido a error. Luego lo único que hay que subsanar es que el resultado de la votación de la Proposición No de Ley anterior ha sido: dieciséis votos emitidos, de los cuales a favor son siete, en contra nueve. De todas las formas, igualmente, la Proposición No de Ley debatida queda rechazada.

Y una vez dicho esto, para la presentación de la Proposición No de Ley, tiene la palabra, por el Grupo parlamentario de Izquierda Unida, don Luis García Sanz.

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Muchas gracias, señor Presidente. La Proposición No de Ley que presentamos desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida tiene por objeto el instar a la Junta de Castilla y León el cumplimiento del convenio firmado con la empresa Feve y los sindicatos UGT y Comisiones Obreras en el año noventa y tres para la puesta en marcha de la línea Feve entre el norte de las provincias de León, Palencia y Burgos. Y como segundo punto de esta Proposición No de Ley, el proponer el que desde la Junta de Castilla y León se asuman las competencias de esta línea.

Conocido es por parte de todo el mundo el acuerdo que se firmó en el año noventa y tres, después de varios meses de negociación, de reapertura de la línea Matallana-Guardo, de Feve, con una serie de compromisos asumidos por cada una de las partes intervinientes en el acuerdo. Por parte de Feve, la inversión en torno a seiscientos y pico millones; que nosotros tenemos conocimiento se han invertido más de 800.000.000 en la puesta a punto de esta línea, en las malas condiciones que estaba en aquellos momentos. Que -desde nuestro punto de vista- también habría que seguir realizando inversiones para seguirla mejorando. Que por parte de los sindicatos, se asumía el compromiso -y así cumplió también- de adecuar la plantilla de esta empresa a las necesidades de la puesta en funcionamiento de esta línea. Y que por parte de la Junta de Castilla y León se asumía el cubrir el déficit de explotación de esta línea, y que para el año noventa y tres se estimaba que, en un primer año de vigencia, o en lo que correspondiera a ese año, a partir de 159.000.000 anuales y lo que cada año correspondiera, con un compromiso de liquidar trimestralmente cada una de las cantidades que correspondieran a este déficit, a cubrir este déficit.

Después había también un compromiso por parte de la Junta de Castilla y León de llegar a acuerdos con las Diputaciones de León y Palencia, en asumir aportaciones para que estas Diputaciones asumieran aportaciones, lógicamente en lo que le corresponde de beneficio para estas provincias de la reapertura de estas líneas.

En lo que nosotros tenemos conocimiento, la Junta de Castilla y León ha venido incumpliendo sistemáticamente -inclusive a estas fechas, salvo que haya noticias muy recientes de cumplimiento por parte de la Junta de Castilla y León- el abono de estas cantidades. Lo que es cierto es que, al menos trimestralmente, desde el año noventa y tres, que se firma este convenio, no se ha cumplido por parte de la Junta de Castilla y León este compromiso asumido de cubrir trimestralmente el déficit que conllevaba la explotación de esta línea, la reapertura de esta línea. Y que no cabe la menor duda de que está suponiendo, pues, un problema importante de funcionamiento a esta empresa en la explotación de esta línea.

Más allá del propio cumplimiento que corresponde a la Junta de Castilla y León, que da la casualidad que es

la única de las tres partes firmantes de este convenio que ha incumplido, hasta ahora, este acuerdo... Y que también, pues, hay incumplidos otros acuerdos u otros contenidos dentro del convenio, que puede ser que no solamente afecten a esta parte, sino a alguna más, como puede ser el que no se haya constituido, más allá de la firma en su momento -en abril del noventa y tres-, la comisión de seguimiento y de evaluación de cuál era el desarrollo de la reapertura de esta línea férrea; una comisión de seguimiento que desde el año noventa y tres no se ha vuelto a reunir, en donde, lógicamente, la Junta de Castilla y León -como ente Ejecutivo de esta Comunidad Autónoma-, pues, algo tendría que decir... El no dinamizar algo tan fundamental como una comisión de seguimiento entre diferentes interlocutores sociales, para dinamizar algo fundamental para el desarrollo y la vertebración del norte de la Comunidad Autónoma, afectando a las tres provincias de León, Palencia y Burgos.

Además, también está incumplido -y que, lógicamente, también afectaría más allá de la propia Junta- el que se pusiera en marcha el tramo de Guardo a Arija, de esta misma línea Feve, que se dijo que en el plazo de seis meses se iba a hacer un estudio para ver la viabilidad, cosa que -a la vista de que no ha habido ningún tipo de reunión ni de funcionamiento de esa comisión de seguimiento del acuerdo- no se sabe muy bien qué estudio se ha hecho para la posible reapertura de esta línea, Guardo-Arija, y cuál sería la viabilidad, en definitiva, del mismo.

En el segundo punto consideramos, en lo que se insta a la Junta de Castilla y León para que se asuman las competencias, realizando las gestiones políticas oportunas de esta línea Feve, que afecta fundamentalmente en los tramos que estoy diciendo a esta Comunidad Autónoma; y que, al igual que ha hecho la Comunidad Autónoma del País Vasco en su momento, de asumir las competencias, creemos que es lo que se debe hacer por parte de la Comunidad Autónoma de Castilla y León para evitar en algunos momentos lo que se dice de que los déficits que tienen estas líneas férreas es por carencia de gestión o por... no una gestión adecuada. Consideramos que el hecho de que, por parte de la Junta de Castilla y León, se asumieran las competencias en la explotación de esta línea, de alguna forma, se intentaría -desde ese punto de vista- conseguir la máxima eficacia en la gestión de estas líneas; y no cabe la menor duda también, de conseguir, en definitiva, pues mayores competencias, que siempre redundarían en una mayor capacidad política de esta Comunidad Autónoma en gestionar el conjunto del desarrollo que afecta fundamentalmente a esas comarcas. Habida cuenta también, las comarcas de las que estamos hablando, que tienen también un déficit importante en infraestructuras viarias de carretera, y que sobre todo se ven muy perjudicadas en las épocas de invierno, en donde el mal estado en que se encuentran... se ven claramente agravadas por las dificultades de invierno, de heladas y de nieve, que en las épocas de invierno se producen, y

que la única alternativa de transporte que tienen los ciudadanos de estas comarcas es esta línea ferroviaria. Y que, lógicamente, si no se cumple en este convenio, pues, lógicamente, se la está abocando, pues, una vez más, a su no explotación adecuada y, sobre todo, pues, se la está abocando a que, una vez más, vengan los cantos de sirena de la falta de rentabilidad.

En definitiva, instar a la Junta de Castilla y León a que... desde nuestro conocimiento, sigue sin cumplirse el compromiso de cubrir el déficit de explotación que cada año se produzca, con esa liquidación trimestral que se tiene que hacer en la empresa Feve.

Y el segundo punto de la Proposición No de Ley, el que por parte de la Junta de Castilla y León se asuman las competencias de explotación de esta línea. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para consumir un turno en contra, tiene la palabra el Portavoz del Grupo Parlamentario Popular, don Fernando Zamácola Garrido.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Gracias, señor Presidente. Bueno, yo... la verdad es que me encuentro un poco desconcertado en la presentación de la Proposición No de Ley por el señor Procurador, porque parece ser que tenemos unos datos que discrepan mucho. Yo, las notas que tengo aquí de la Consejería indican, de una forma fría, que, bueno, que aquí parece que hay un desconocimiento. Porque lo que sí es cierto y manifiesto... por eso nos extraña lo que pone en la Proposición No de Ley: con carácter retroactivo (que se indique). Porque, hasta ahora, se ha procedido a dar liquidación y transferencia económica en la empresa Feve de los déficits de explotación del convenio firmado y correspondientes a diciembre del año noventa y tres -mes de la puesta en servicio de la línea- y el ejercicio completo del año noventa y cuatro. No así, no así los actuales de este año. Luego carácter retroactivo ya no existe, porque parece ser que es preciso que para hacer esas inversiones, previamente... perdón, esas ayudas económicas, se necesita el envío -lógicamente- de la cuenta de resultados por parte de Feve, cosa que hasta ahora no se ha producido.

Luego, por tanto, noventa y tres completo, noventa y cuatro completo y noventa y cinco están esperando a que Feve nos vaya presentando esas cuentas.

Luego no parece que ese primer punto de la Proposición No de Ley encaje en lo que manifiestamente se pone en la petición... en el primer punto de la Proposición No de Ley.

Con respecto a la segunda petición, pues mire usted, en la segunda petición yo haría dos distinciones. Por un lado, lo que sí nos parece que es un manifiesto fracaso

es lo que también se llegó al acuerdo de las centrales sindicales con Feve, al objeto de adecuar la plantilla. Eso parece ser que no se ha hecho. Sigue aumentando el costo de personal, y hoy día supone más del 85% del coste de la misma. Y eso está parado, no se le ha metido mano.

Por otro lado dice, ¡hombre!, en el segundo punto: "Que se solicite la titularidad de la línea". Bueno, la línea de ferrocarril es una línea, por lo pronto, interregional; que, efectivamente, hay una parte que está sin tocar por parte de la Junta -usted lo ha puesto de manifiesto-, que es la de Guardo-Arija. Pero esto no puede ser obstáculo para que se estudie todo el complejo de la línea.

Y volvemos -por desgracia- a un tema que ustedes han manifestado en la anterior Proposición No de Ley: es que nos referimos a épocas anteriores. Antes se nos ha echado en cara el que se habían transferido las carreteras y no habíamos tenido en cuenta -digamos- el paquete presupuestario que debería ir con ellas para estar en buen estado. Bueno, pues ahora es la posición esa que tiene la Junta con respecto a Feve. Es una empresa explotadora de un servicio, que corresponde al Estado ejecutar las inversiones necesarias para esa infraestructura, básicamente, en seguridad y en calidad de seguridad o estándar que una explotación férrea hoy en día exige.

Bueno, pues si nosotros -no digo alegremente, pero sí con la misma... llamémosle inexperiencia, por lo que nos ha dicho antes el Parlamentario del Grupo Parlamentario Socialista- dijéramos "vamos a coger en la parte que nos corresponde", sería liberar, evidentemente, a la Administración Central de una responsabilidad sobre ella misma elevada en muchos millones de pesetas. Bueno, pues esa segunda parte que ustedes solicitan no la vamos a hacer, precisamente por este tema; hasta que usted no..... en condiciones adecuadas la Administración Central, nosotros no la cogeremos.

Los déficits, es un compromiso que tuvimos, que se están pagando hoy en día. Pero el quedarnos con ella, no; cuando nos la den arreglada, sí que la cogeremos. O sea, pero claro, no sea esto la misma filosofía... Como ve usted, es distinto razonamiento, totalmente opuesto al que se me ha hecho antes en carretera; pero queremos hacer lo mismo con Feve, o sea, la cosa contraria. Igual que en cámaras agrarias: no las queremos coger hasta que no le dé solución al tema de personal. O sea, el paquete económico, que nos lo arregle.

Por esas dos razones, nosotros, desde luego, no vamos a solicitar la petición de la línea férrea que pase a titularidad nuestra.

Con esto, yo, Presidente, termino en esta primera ronda, comunicando la oposición nuestra a esta Proposición No de Ley.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para consumir un turno

de réplica, tiene la palabra el Procurador proponente, don Luis García Sanz.

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Sí. Muchas gracias. No es una cuestión de que tengamos datos diferentes; es que, salvo que se haya pagado en este mes, no se ha pagado un duro, ni un duro. Y no lo decimos Izquierda Unida, lo dicen los medios de comunicación también.

Agosto del noventa y cinco. "La Junta decide hoy -en agosto del noventa y cinco- empezar a abonar el convenio firmado", a octubre del noventa y cinco. Por eso digo que, salvo que se haya pagado en este mes... y nosotros veníamos...

Por eso he hecho esas consideraciones de que igual se ha pagado en este mes. Pero, por lo que usted me dice, ni en este mes siquiera. No lo de este año, la primera peseta del convenio.

Octubre del noventa y cinco, otro recorte de prensa: "La Junta empieza a abonar hoy los 173.000.000 que suponía el I Convenio...", es decir, la aplicación del Convenio en el año noventa y tres, lo que correspondía al noventa y cuatro.

Ni una peseta, señor Zamácola, ni una peseta se ha abonado todavía, salvo que se haya hecho en este mes.

Porque claro, otra cuestión... -por no reiterar, porque siempre ya es... el canto de siempre-. Porque esta Proposición No de Ley fue presentada en el mes de julio, y claro, tramitarla en el mes de diciembre, pues, de alguna forma, demuestra también la agilidad y la voluntad política que en la mayoría de estas Cortes, pues, hay de cara a tramitar determinadas proposiciones.

En el mes de julio, para nada. En el mes de septiembre, tampoco. En el mes de octubre, en absoluto. Si usted me dice que en el mes de noviembre -pero me lo tendrá que demostrar- se ha abonado lo del año noventa y tres y noventa y cuatro... ¿y lo del noventa y cinco? El compromiso es de que se abone trimestralmente. A mí me extraña mucho que Feve no pase las liquidaciones, cuando es el primer interesado en que realmente se garanticen esas liquidaciones. Pues, si usted me lo dice, pues habrá que creérselo. Pero a nosotros nos han llegado informaciones, a través de representaciones, en que se siente asfixiada Feve, precisamente por esa falta de liquidez a la que le somete el que la Junta no asume el déficit de explotación, que es lo que firmaba en el Convenio.

Y otra cosa en la que no coincidimos en absoluto: la adecuación de plantillas se hizo, señor Zamácola. Y hoy en día no hay ningún contencioso pendiente entre los sindicatos y Feve en ese asunto. O sea, que no sé de dónde se saca usted que está pendiente la adecuación de plantillas. En lo que del Convenio se trataba, y se deducía de

ahí, y se desprendía del Convenio, eso está firmado, eso está hecho, eso está cumplido. Por parte de Feve, en su día... Y las inversiones que se han hecho, de casi 800.000.000, a pesar de que en el Convenio se decía de seiscientos y pico millones para cada uno de los tramos que se reabrían... Lo que... La noticia es que nosotros tenemos es que se han invertido casi 800.000.000; que hay más que invertir, todavía, porque es necesario adecuar más, cumplido. Por parte de los sindicatos, cumplido. Por parte de la Junta, ¿qué pasa?

Y en el segundo punto del Orden del Día, pues yo no veo cuáles son las razones. Es decir, ¿que si tiene déficit esa línea? Por supuesto que sí; como otras actividades que se desarrollan en esta Comunidad Autónoma: servicios públicos de carácter social, que deben tener su rentabilidad social más allá de la rentabilidad económica. Si me dice: la Junta de Castilla y León, si admite, y si asume el compromiso político -parece ser- que todo aquello que no sea rentable económico se deja de hacer, pues díganlo claramente y dejen de hacer todo aquello que no tenga una rentabilidad económica inmediata. Pero me parece...

¿Adónde dejamos a todos los ciudadanos de estas comarcas? ¿Cuáles son las posibilidades de garantizar ese derecho constitucional de libre circulación? Si no tienen carreteras, en invierno quedan bloqueadas; de líneas férreas, no se les garantiza, ¿cuál es el compromiso de la Junta de Castilla y León ante estos ciudadanos castellano-leoneses para que puedan ejercitar ese derecho constitucional tan elemental? Tendrán que ustedes adoptar ahí unas mínimas iniciativas políticas -como se hace en otras Comunidades Autónomas- para solucionar problemas; y no siempre la queja constante de que es que asumimos transferencias de determinadas formas y otras transferencias no las queremos asumir; y otras transferencias no las queremos asumir porque igual nos vienen de determinadas maneras. Negocien ustedes y presionen para que, realmente, esas transferencias se asuman en unas condiciones de gestión adecuadas y se permita dar a esos ciudadanos el servicio que les corresponde.

Pero claro, si nos viene aquí haciendo afirmaciones que no son exactas, que no son correctas, porque se demuestra públicamente que no son así: en el tema del abono de la deuda, en el tema del cumplimiento de la adecuación de plantillas, y..... no quieren asumir ningún tipo de compromiso político, ¿cuáles son las alternativas que dan ustedes a un problema tan inmediato como éste, y que ustedes firman y que luego no cumplen. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para consumir un turno de dúplica, tiene la palabra don Fernando Zamácola Garrido.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Yo no sé, a veces, cuando oigo hablar al Procurador, parece que estamos hablando de temas diferentes.

Él ha dicho dos cosas, que yo me las creo, y es que ellos presentan la Proposición No de Ley en julio, y empieza a computar julio, agosto y septiembre como meses hábiles. Mire usted, cuando empiezan a funcionar las Cortes no son esos meses; no me los compute usted, porque están parados. Punto número uno. Luego no hay tanta dilación en el tiempo.

Y segundo. Si sus datos no están actualizados... que yo le creo a usted, ¿eh?, a lo mejor, en esto del mes que está diciendo; no lo sé. Pero también me creo, lógicamente, lo que el Consejero... los datos que me da oficialmente.

Pero escuche... No, no, si es que voy por dos partes.

Primero. Yo la prensa la tomo siempre con una "digamos" objetividad y con una determinada, bueno, pues, idea que ahí está escrita una cosa. Pero usted sabe tan bien como yo que muchas veces no tiene toda la razón que parece plasmarse en las letras que quedan... en las letras que aparecen en el papel escrito en los medios de comunicación. O sea, que hay una credibilidad que hay que tener, efectivamente, hacia un problema que se presenta en esos medios de comunicación, pero a lo mejor no hay un conocimiento exacto de lo que hay en realidad. Punto número uno. Luego no me saque usted documentos de prensa, porque a lo mejor "repito" no es con la exactitud que usted pretende ponerlos.

En segundo caso, usted me estaba diciendo que a lo mejor ha sido en este mes. Pues mire usted, será un problema "con todo el respeto" suyo si, a lo mejor, en estos treinta días se ha producido y usted sigue aquí abogando por un tema que no se ha hecho antes. No lo sé. Pero, realmente, cuando venga usted y se siente en esta mesa, tenga los datos concretos. No me diga que hacía era un mes... no era así, dígame si está hecho hoy o no. Y se lo estoy poniendo suponiendo, suponiendo que haya sido en este mes, que no lo sé, y se lo vuelvo a repetir. Pero quiero decir que usted está bailando aquí en este momento, porque cómo me dice usted que no se ha abonado, cuando a lo mejor resulta que se ha abonado en este mes y usted no lo sabe. Pues le han informado mal y tarde.

Me pongo en ese supuesto, que repito que no lo sé. Pero quiero decir que usted está diciendo un canto de sirena aquí que no es cierto. Está bailándole usted unos datos por falta de conocimiento "digamos" al tiempo real. Eso es lo que me parece a mí.

Mire usted, me dice, bueno, que estamos siempre recurriendo a lo de antes. Yo antes me he sonreído cuando le he oído hablar en el tema de las transferencias. Si es

que no es que estemos recurriendo, no; es que las cosas son como son, y las cosas se luchan todo lo que se puede. Pero cuando realmente... cuando dos partes no quieren negociar... hay una... perdón, hay una de las dos partes que no quiere negociar, y realmente no se dan las condiciones adecuadas e idóneas para que esa petición que usted hace "y que yo también considero en parte razonable" de pedir la titularidad de esa línea, pues tendríamos que poner en contacto, primero, dos Comunidades Autónomas con el Estado Central y decir: pónganos usted esto en condiciones o dénos usted el paquete económico y vamos a por ello.

Pero, realmente, decir aquí... y yo veo desde un punto de vista "a mi modo de ver" demagógico el cantar... que estos pobres ciudadanos castellano-leoneses... Evidentemente que tienen un problema, evidentemente; pero no lo esté usted soltando continuamente, cuando el problema no es exclusivamente de la Junta. Porque usted será conocedor de cómo se ha luchado por intentar mejorar estas cuestiones. Se ha firmado para subvencionar o para ayudar a unos déficits, pero falta mucho para quedarse con la línea.

Tendremos que hablar "o se habrá hablado ya" con otras Comunidades afectadas por el total de la línea, con el Estado Central... Y claro, lo que quieren es soltarlo, eximirlo tal y como está, y que la Junta "con muy poquitos millones..... Presupuestos" queramos resolver temas, donde deberían venir con una mochila de presupuestos muchísimo más elevada. Y que usted sabe tan bien como yo que no es cierto, y que está paralizado.

Repito, el mismo caso de las cámaras agrarias: las podíamos tener ya, tener elecciones en campos. ¿Qué pasa? Que hay muchos millones en una situación ahí, incómoda, que no nos lo dan. Pues es igual lo que ocurre en este ferrocarril.

Ahora, tenemos que ser un poco ciertos y un poco conscientes, y sobre todo "a mi modo de ver" un poco constructivos, como castellano-leoneses, en defensa de una cosa que hay que pedirla en condiciones para que sea transferida. Nada más, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. En un turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra don Joaquín Otero.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señor Presidente. La verdad es que resulta... a este Procurador le resulta bastante difícil fijar posiciones en este asunto, dada la discrepancia que hay en cuanto a hechos que deberían de ser objetivos, como es el pago de unas cantidades o el no pago a esta fecha de unas cantidades.

Realmente, de la intervención de quienes me han precedido en la palabra, nosotros no hemos llegado a

ninguna conclusión sobre si efectivamente se han pagado, si no se han pagado, o si se han pagado en el mes de noviembre.

Ciertamente... he estado echando un vistazo a los recortes periodísticos, donde parece ser que el treinta y uno de agosto se reunía la Junta de Gobierno para analizar la situación.

Claro, y con esta duda ¿qué se puede hacer? Pues miren ustedes, realmente... Es un tema en el que no nos podemos abstener, es un tema que afecta directamente -por lo menos en la Propuesta de Resolución, en el punto uno-, pues, a la provincia de León, en relación con el ferrocarril de vía estrecha. Y hay otra a la que hacer mención, aunque algunos Procuradores digan que hacemos política de vía estrecha, nunca mejor dicho en este caso.

Entonces, descartada la abstención, vamos a apoyar la Proposición No de Ley, porque si resulta que las Cortes instan al Ejecutivo para que pague lo que debe y el Ejecutivo ya lo ha pagado, no pasa nada, no pasa nada. Otra cosa es que el Ejecutivo no lo haya pagado y las Cortes no insten al Ejecutivo para que lo pague, en cuyo caso sí tendría mayores consecuencias políticas.

Por consiguiente, en este caso de duda, vamos a inclinar la balanza, desde un punto de vista puramente práctico, en favor del apoyo a la Proposición No de Ley.

En cuanto al segundo de los puntos de la Propuesta de Resolución, ahí este Procurador no tiene un interés directo, pero, en todo caso, tampoco vamos a entrar ni siquiera en el fondo. Es decir, el anunciar que apoyamos el punto primero ya implica, lógicamente -puesto que no se puede dividir el voto-, que apoyemos a toda la Propuesta de Resolución. Y con las dificultades para tomar la decisión que acabo de exponer, y con ese criterio que acabo de poner en consideración, anunciamos nuestro voto favorable a la Proposición No de Ley presentada por Izquierda Unida.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Otero. Por el Grupo Parlamentario Socialista, para consumir un turno de fijación de posiciones, tiene la palabra don Antonio Almarza González.

EL SEÑOR ALMARZA GONZÁLEZ: Gracias, señor Presidente. Pues, mire, si la Proposición No de Ley presentada por la Oposición, por el Grupo de Izquierda Unida, ha servido para que la Junta empiece a pagar el acuerdo que había firmado en el año noventa y tres, bienvenida sea la Proposición. Creo que ustedes, si han pagado, pues, ha sido en estos últimos días, yo creo que en la última semana; la Junta, si ha pagado, ha sido en la última semana. No dudo que lo haya pagado; pero bienvenida sea la Proposición No de Ley del Grupo de

Izquierda Unida para que la Junta, de los acuerdos que firma, cumpla algo.

De todas maneras yo creo que nos encontramos, una vez más, con un acuerdo firmado por la Junta, los sindicatos UGT y Comisiones y, en este caso, Feve -en otros casos otras empresas- en el que la Junta de Castilla y León trata de quitarse un problema de encima, como es la ordenación del transporte por carretera, ante una previsible suspensión del transporte de la línea de ferrocarril de vía estrecha León-Bilbao, debido tanto a sus deficiencias estructurales como económicas y técnicas. Y nos volvemos a encontrar, como casi siempre, que los únicos que prácticamente están cumpliendo todos estos acuerdos que se llegan a firmar son los trabajadores y los sindicatos firmantes de estos acuerdos.

Por lo tanto, como se manifestaba que los acuerdos con los sindicatos tampoco se habían cumplido, se han cumplido estrictamente los acuerdos con los sindicatos. Y se ha hecho una inversión -como decía el Portavoz de Izquierda Unida-, una inversión en infraestructura superior a la que viene en el convenio, concretamente alrededor de los 1.000 millones; y, sobre todo, en un tramo que es Sanfeliz Garrafe, en que sigue habiendo deficiencias técnicas y de infraestructura, pues sigue teniendo una limitación de velocidad -lo menos dieciocho limitaciones al menos de velocidad-. Por lo tanto, hay que seguir profundizando en que ese convenio se lleve a efecto en todos sus términos e implementar las cuestiones que haya que invertir en infraestructura.

Pero la desidia en el cumplimiento de los acuerdos por parte de la Junta de Castilla y León, como es notorio, nos sigue llevando al deterioro del servicio, y con el consiguiente perjuicio que tienen los usuarios de esta zona que es su único medio de transporte, prácticamente su único medio de transporte que es el ferrocarril de Feve.

Por lo tanto, la Junta de Castilla y León yo creo que tiene que asumir sus compromisos y exigir a todas las partes implicadas -si hay que exigir algo- el acuerdo del cumplimiento de los mismos, aunque mucho nos tememos que si no se ha constituido ni tan siquiera la Comisión de seguimiento, si no se ha negociado con las Diputaciones, poca credibilidad puede tener la Junta de Castilla y León en el cumplimiento, en el hacer cumplir los convenios a otras Administraciones. Yo creo que en este caso es un caso flagrante de incumplimiento por parte de la Junta de Castilla y León, que ya nos viene obsequiando con dichos incumplimientos y que, al final, cuando las iniciativas de la Oposición se ponen encima de la mesa, se llega y se dice ya se ha pagado: se ha pagado en noviembre del noventa y cinco los acuerdos que se habían firmado en el año noventa y tres. Ya... -como decía antes- bienvenidos sean. Nosotros vamos a apoyar la propuesta, la Proposición No de Ley de Izquierda Unida; y esperando que la Junta, cuando firma un convenio, se quita un problema de encima como es el del transporte

por carreteras... -que sí es competencia de la Junta, y en caso de la desaparición de la línea de Feve tendría que asumir-, se cumplan todos esos acuerdos que se plasman en un papel, que se firma por el Consejero, por los sindicatos, y que al final, tenemos que estar haciendo iniciativas todos los días y venir a estas Cortes diciendo que la Junta no cumple los convenios. Desde el lado del Gobierno o del Grupo mayoritario se dice que se cumple, pero se cumple tarde, mal y en algunos aspectos no se cumple prácticamente nada.

Por lo tanto, yo creo que hay que exigir desde estas Cortes a la Junta de Castilla y León que los acuerdos que firma que sean efectivos y que zonas altamente con malas comunicaciones tienen que tener el tratamiento adecuado -y yo creo que lo tenían con ese convenio, yo creo que era el tratamiento adecuado-. Y ya digo que haremos todas las iniciativas posibles para que la Junta vaya cumpliendo los acuerdos que toma y que firma -yo creo- que alegremente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Almarza. Para cerrar el debate tiene la palabra el Procurador proponente don Luis García Sanz.

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Sí, muchas gracias. Yo creo que es absolutamente estéril el debate de que si en el mes de noviembre se ha pagado o no se ha pagado. Yo simplemente he entrado, de alguna manera, al trapo, porque usted ha dicho que se había abonado; nuestro conocimiento era que, por lo menos hasta el mes de octubre, no se había abonado. Y yo le he retado, o simplemente le he pedido que si usted tenía información de que en el mes de noviembre se había abonado, que me lo demostrara; no me lo ha demostrado; quiere decirse que no se ha abonado todavía ni una peseta del convenio firmado en el año noventa y tres. No se ha abonado ni una peseta, porque usted no me lo ha demostrado; si hubiera sido así, si se hubiera abonado, usted me hubiera traído el papel correspondiente. Lógicamente, nosotros seguimos manteniendo la Proposición No de Ley porque, si a mediados de octubre no estaba abonado y el mes de noviembre no se demuestra lo contrario, no es abonado y, por tanto, hay un incumplimiento absoluto por parte de la Junta de Castilla y León en el cumplimiento de este convenio.

Y, por no entrar en otro tipo de consideraciones que se han hecho, de considerar demagógico el plantear aquí problemas concretos absolutamente elementales que tienen los ciudadanos me parece absolutamente una falta de seriedad tremenda. Es decir, ¿es demagógico decir aquí que los ciudadanos de estas comarcas tienen problemas de circulación?, ¿eso es hacer demagogia? O es simplemente trasladar un problema y querer quitárselo de encima, por parte del Partido Popular? Porque por parte del Partido Popular parece ser que se va hacia atrás, porque ustedes inclusive en el año noventa y dos estaban

plenamente de acuerdo en la firma de este convenio por parte de la Junta de Castilla y León que presentó la iniciativa cuando ya estaba a punto de firmarse el convenio correspondiente. Ahora parece ser que ni tan siquiera tienen interés en que aquello que en su momento instaron a que se hiciera, ahora no tienen interés ni tan siquiera en que se cumpla lo que firma la Junta de Castilla y León, cuando ustedes, en aquel momento por lo menos, sí que se apuntaron al carro de que era conveniente la firma de este convenio. Lo mínimo que deberían hacer era, por lo menos, asumir el compromiso de cuándo se va, por parte de la Junta de Castilla y León, a cumplir esos compromisos que asume en su momento. Porque claro, en muchas ocasiones es lo que se dice "si el resto de Administraciones, si el resto de interlocutores sociales, si el resto de no sé quién están dispuestos a asumir compromisos; la Junta, los primeros". Cuando resulta que eso en la práctica se demuestra, la Junta es la última en que cumple.

Yo creo que se trata de poner los pies sobre la tierra, ser más rigurosos en el cumplimiento de los acuerdos que llega la Junta de Castilla y León y, por supuesto, en definitiva, tener esa mayor sensibilidad y voluntad de cuáles... de atender los problemas concretos que tienen los ciudadanos. Y simplemente una demostración de cuál es la atención que han tenido los ciudadanos en la reapertura de estas líneas, pues que en los años en que lleva en funcionamiento ha habido aproximadamente un 40% de incremento de utilización de este servicio al que había en el año noventa y uno cuando... en el momento en que se cerró. Quiere decirse que si la Junta de Castilla y León tiene un mínimo interés de cuáles son los problemas que tienen esos ciudadanos, tendrá que estar muy vigilante en que se cumpla este convenio, que tiene la posibilidad de la vigencia de cuatro años a partir del noventa y tres, quiere decirse que dentro de dos años finalizaría y que, lógicamente, en estas condiciones posiblemente a Feve, si no se cumple ese convenio, posiblemente no le interesara continuar con ello.

Por eso nosotros enlazamos el primer punto de la Proposición No de Ley con el segundo, que asumiera la Junta de Castilla y León las competencias en ese tramo, para que no se dé ningún tipo de disfunción ni de posibilidad de prestar servicio ferroviario a estos ciudadanos... para que, a partir de ahí, la Junta de Castilla y León asuma las competencias y no se dé ningún tipo de inseguridad a estos ciudadanos de si se va a mantener este servicio o no se va a mantener este servicio.

Y, en definitiva, agradecer a los Grupos de UPL y el PSOE el apoyo que hemos tenido en la Proposición No de Ley, e instar, una vez más, al Grupo mayoritario a que demuestre un poco más de sensibilidad de cara a los problemas concretos de los ciudadanos y a cumplir los convenios que firmen. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Concluido el debate, vamos a someter a votación la Proposición No de Ley. ¿Votos a favor de la Proposición No de Ley? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?

El resultado de la votación es el siguiente: Votos emitidos, dieciséis. Votos a favor: siete. Votos en contra: nueve. En consecuencia, queda rechazada la Proposición No de Ley debatida.

El señor Secretario pasará a dar lectura al tercer punto del Orden del Día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MESÓN SALVADOR): Tercer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 43, presentada por los Procuradores don Jesús Cuadrado Bausela, doña Isabel Fernández Marassa y don Felipe Lubián Lubián, relativa a revisión del convenio firmado con Renfe, con objeto de prolongar el itinerario del tren Medina-Puebla de Sanabria hasta La Gudiña (en Orense) y Valladolid, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León número 12, de diecinueve de octubre de mil novecientos noventa y cinco.**"

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para la presentación de la Proposición No de Ley tiene la palabra doña Isabel Fernández Marassa.

LA SEÑORA FERNÁNDEZ MARASSA: Gracias, señor Presidente. Los ciudadanos de la alta Sanabria siempre han estado comunicados con Zamora, su capital de provincia, a través del tren, desde las estaciones de Villavieja (en Orense) y Lubián. Cierto es que los horarios eran inadecuados, puesto que salir a las seis de la tarde de Lubián no puede ser considerado un buen servicio, ya que obligaba a pernoctar en Zamora como mínimo una noche, por rápida que resultara la gestión que había que realizar en Zamora. Pero aunque el horario era inadecuado, existía ese servicio, que vinculaba la comarca más occidental de la región con su capital de provincia, y estos últimos años también con Valladolid (me refiero al tren Orense-Valladolid, tristemente desaparecido).

Los otros sanabreses, el entorno de Puebla, gozaban en ese tiempo de dos servicios -éste de la tarde y otro de mañana-, reivindicado desde la construcción de la línea por la subcomarca que nos ocupa, reivindicación que jamás fue atendida, manteniendo viva tal discriminación, tanto en los tiempos de la Dictadura como en la Democracia, antes y después de la promulgación de nuestra Constitución.

La subcomarca de la alta Sanabria está constituida por los municipios de Porto, Pías, Lubián y Hermisende, es la más abrupta de la provincia, y está separada del resto

de la Comunidad Autónoma por la Portilla de Padornelo y el túnel de ferrocarril más largo de España. Las carreteras de comunicación interna, de titularidad de la Junta y de la Diputación de Zamora, son las más descuidadas, las más abandonadas de la provincia y de la Región: cuestión ésta que, añadida a las características orogénicas y meteorológicas, las convierte en una de las carreteras más peligrosas de nuestra Comunidad.

En la alta Sanabria sólo residen mil seiscientos habitantes, es decir, tres con cinco habitantes por kilómetro cuadrado. Pero, aunque sean pocos, hablen gallego y estén dignamente comunicados con Orense por tren, son castellano-leoneses como ustedes y como yo, y encima están residiendo en aquellas montañas, los de Porto a más de doscientos sesenta kilómetros de estas Cortes. No podemos acortar la distancia tan grande, esa distancia abismal en el espacio que los separa de los centros de donde tienen los servicios, Zamora capital (ciento cuarenta y cuatro kilómetros desde Lubián y ciento ochenta y cuatro desde Porto) y Valladolid, capital de la Comunidad (con doscientos veinte y doscientos sesenta kilómetros respectivamente); pero sí podemos prolongar el itinerario del tren cinco estaciones más allá, el itinerario de ese tren de la mañana Puebla-Medina para prestarles el necesario servicio, ahora que ha sido suprimido el tren de la tarde que con tan mal horario prestaba, a pesar de todo, ese servicio. Y si hablamos de prolongar el itinerario por un extremo hasta alcanzar los confines de nuestro mapa regional, prestándoles además el servicio a los ciudadanos de Pedralba de la Pradería y Requejo, tenemos que hablar también de hacer otro esfuerzo y otro tanto por el otro extremo. ¿Por qué no llegar a Valladolid? Les prestaríamos un gran servicio a todos los usuarios de ese tren regional.

A propósito de esto, ¿alguien sabría decirme, según se da la paradoja de que una vez apeados los viajeros en Medina del Campo, el tren sigue vacío hasta Valladolid para repostar? ¿Sabe alguien aquí presente por qué el tren permanece con los motores encendidos toda la noche en Puebla de Sanabria y, sin embargo, no puede, aprovechando que los tiene encendidos, continuar cuarenta kilómetros más adelante hasta la raya gallega?

La Junta aporta recursos para el mantenimiento de ese tren que ahora nos tiene aquí ocupados. Así como lo hace con un avión a París, aunque quizá los viajeros a París desde Valladolid no precisen ese servicio con el mismo grado de necesidad que nuestros lejanos conciudadanos de Castromil, por ejemplo, pueblo cuya mitad es gallega... nos parece ya sobradas las razones para proponer y pedir el voto para la propuesta. En primer lugar, que Renfe cuantifique con precisión, detalladamente, peseta a peseta, el incremento real de déficit que produciría la necesaria prolongación de la que hablamos, para saber cuánto tendríamos que gastarnos.

Y, finalmente, instar a la Junta de Castilla y León para que revise el convenio con Renfe en el sentido de prolongar el itinerario convirtiendo el tren Medina-Puebla en Valladolid-La Gudiña, enterrando de una vez la vergonzosa discriminación que se está practicando desde siempre con estos ciudadanos sanabreses. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MOLSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para consumir un turno en contra, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Fernando Zamácola.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Gracias, señor Presidente. A lo que la señora Procuradora indica, el Grupo Parlamentario Popular, en principio, ya indica que se va a oponer a dicha Proposición No de Ley, y va a explicar las razones por las que entiende que debe oponerse.

En primer lugar, debe dejar claro -o deseo dejar claro- que la firma del convenio entre Renfe y la Junta de Castilla y León posibilitó que se mantuviera el servicio ferroviario de Medina-Zamora y Puebla de Sanabria. La exclusión del tramo de Puebla-Sanabria a Lubián vino ocasionada -y parece ser que esto es conocido de todo el mundo- por la complejidad técnica que tenía Renfe de dar solución conjunta a las demandas de las dos Comunidades -por un lado Galicia, por otro Castilla y León-, que solicitaban un servicio a primera hora de la mañana con Orense, en un caso, y con Zamora en otro. Lo cual, de intentar solucionarlo como se pedía, hipotecaba la continuidad del servicio Medina del Campo y Orense. Eso es cuestión clásica y dicha por Renfe y conocida; o sea, está plasmada ahí, nadie discute el tema.

En esta situación, y dado que Renfe, por cuestiones técnicas y de personal, precisaba Puebla de Sanabria como cabecera de referencia, determinó que los servicios matinales fueran establecidos, por un lado, de Puebla de Sanabria a Zamora, y de Puebla de Sanabria a Orense. De forma y manera que aun saliendo de Puebla de Sanabria, de nuestra Comunidad, hasta el límite de la provincia, A Mezquita, correría Renfe con ese costo; y de A Mezquita a Orense, la *Xunta* de Galicia se hacía cargo de ello.

Evidentemente, la zona alta de Sanabria perdía esa comunicación; era una cuestión manifiesta y, por tanto, eso es de justicia.

Entonces, a eso, ¿qué ofrece la Junta de Castilla y León? Ofrece el que los pueblos implicados, y que en la relación... quedan reflejados en la Proposición No de Ley y aquellos otros más que pudieran afectarles, o aldeas, se pongan de acuerdo para ver cuál es la posible solución, por carretera, en donde serían subvencionados en esos transportes. Eso es lo que propone la Junta de Castilla y León. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MOLSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para consumir un turno de réplica, tiene la palabra doña Isabel Fernández Marassa.

LA SEÑORA FERNÁNDEZ MARASSA: Gracias, señor Presidente.

Bien. Efectivamente, creo que la Junta de Castilla y León tiene las competencias en el transporte por carretera. En esta zona, se da la paradoja -se está dando ahora mismo- de que de estos pueblos de la alta Sanabria existe un transporte por carretera que les deja en Puebla de Sanabria, pero que no puede enlazar con ese tren por una cuestión de horario. Pero que, a la vez -es una cosa un poco complicada-, todos esos pueblos sí pueden enlazar con otro transporte por carretera, que les obliga a hacer un recorrido de cinco horas para llegar a Zamora.

Esta situación paradójica y, quizá, compleja, lleva a que esos habitantes, por diversas circunstancias, están realmente discriminados.

Se está dando la circunstancia ahora mismo que esos ciudadanos, para acudir a los servicios de salud simplemente, como tienen mejor comunicación con Galicia que con Zamora, después de pagar con sus impuestos los servicios de salud, acudan -o están acudiendo- a Orense para solucionar sus problemas; asimismo, para solucionar múltiples y miles de problemas, salvo aquellos que exigen su presencia en la capital de provincia.

Por lo tanto, ya anuncio aquí que nosotros, si esta PNL es rechazada, presentaremos otra para adecuar el transporte por carretera a las necesidades de sus vecinos. Creo que es una cuestión de justicia.

Pero, a la vez -usted me contesta con eso-, esto es un problema ya desde hace mucho tiempo presente. Mire, el convenio se firmó en marzo. Los Alcaldes de estos Ayuntamientos, el día uno de mayo, se dirigieron al Ministerio de Obras Públicas, al Ministro de Obras Públicas y al Consejero de Fomento, planteándoles esta situación.

Es más -y lo paso a leer-, los Alcaldes de los Ayuntamientos de Pías, Hermisende, Lubián, Requejo de Sanabria, Pedralba de la Pradería, La Gudiña y A Mezquita, el día uno de mayo solicitan al Ministerio de Obras Públicas y al Excelentísimo señor Consejero de Fomento de la Junta de Castilla y León la siguiente... le hacen la siguiente solicitud: "Que el próximo día ocho de mayo, cuando se cambie el horario del tren entre Puebla de Sanabria y Medina del Campo, se prolongue también su itinerario desde y hasta La Gudiña (Orense), para que todos los municipios castellanos y leoneses, al comienzo mencionados, dispongan de un servicio de viajeros con su capital de provincia, servicio que siempre existió hasta el pasado cinco de marzo.

Que el MOPTMA autorice y exija a Renfe esta prolongación del itinerario.

Que la Junta de Castilla y León negocie con Renfe la cofinanciación del déficit producido por esta prolongación, como ya lo hace con los servicios similares en el resto de la línea.

Ha de tenerse en cuenta que los pueblos de los municipios de Porto y Pías, así como Castromil de Hermisende, son usuarios de la estación de La Mezquita-Villavieja-Orense".

Es decir, todavía, al día de hoy, a uno de diciembre, estos Alcaldes no han recibido una contestación, aunque fuera para decirles que no, por parte del señor Consejero.

Por un lado, ésta es. Por otro lado, yo sé que el Ayuntamiento de Lubián está dispuesto incluso a cofinanciar el déficit, o a participar tanto como la Junta para que esa situación se solucione. Y creo que el resto de los Ayuntamientos, si entramos todos en una negociación, sería fácil que también, pues, accedieran a participar en sufragar el déficit, que "es cierto" esa línea produce. Nadie viene aquí a decir que es una línea... pues que... es una línea que precisamente se ha firmado el convenio porque era deficitaria.

Por lo tanto, nosotros creemos que ésta es una situación urgente para esos ciudadanos, que les deja aislados, que son pocos, poquitos "tres con cinco habitantes por kilómetro cuadrado", que están en unas malas condiciones orográficas y climatológicas; pero a los que nosotros, aquí, que somos sus representantes, tenemos la obligación de solucionarles lo mejor posible y de la manera mejor posible.

Ésa es la razón que ha llevado al Grupo Parlamentario Socialista a presentar esa Proposición No de Ley. Y esperaba... o yo venía aquí con la idea de que ustedes votarían a favor, porque creo que debemos entre todos vertebrar la Comunidad. Y no deja de ser sorprendente que, ahora mismo, la *Xunta* de Galicia esté financiando un tren que llega hasta Puebla de Sanabria desde Orense, que también lo financia con un convenio con Renfe. Entonces, se da la paradoja de que la *Xunta* de Galicia soluciona "o pretende solucionar" parte de los problemas que tenemos los ciudadanos castellanos y leoneses.

Gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MOLSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para consumir un turno de dúplica, tiene la palabra don Fernando Zamácola Garrido.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Gracias, Presidente. Bueno, yo deseo consumir este turno empezando casi por lo que ha acabado la Procuradora.

Primero, le voy a dar unas razones por las que yo creo que se desmonta lo que usted acaba de decir, que Galicia subvenciona un itinerario que parte de Puebla de Sanabria, y Castilla y León no.

Mire usted, los servicios reclamados en la Proposición No de Ley no habían sido... no existían antes, porque era... "sabe usted perfectamente y lo ha dicho" circulaba el tren por la tarde, con la pega e inconveniente de tener a lo mejor que pernoctar; que también, por desgracia, me decía a mí un Procurador también, que en otras zonas de Castilla y León ocurre ese problema. Pero es lógico que ustedes, para mejor vivir y relacionarse "como ha dicho usted también, terminando su intervención" de los ciudadanos, se intente mejorar esto. Pero no crea usted que no se mejora porque no queramos nosotros. Se han hecho estudios y nos ha proporcionado Renfe estudios y razones por las que le voy a contestar.

Los movimientos de viajeros en las diferentes estaciones, que pone de manifiesto el lugar... "y concretamente en Lubián", en estudios ya dichos, la media es no superior a dos viajeros/día. El coste del servicio se estima en 900 pesetas/kilómetro y tren. Cada viajero transportado, en este caso, entre Lubián y Puebla de Sanabria, le supone 30.000 pesetas a la Junta recorrer treinta kilómetros.

Esto, por un lado, fríamente y de forma objetiva, como estudio económico.

Pero, simplemente, hay una cosa que es la fundamental. Dice: en la última reunión de seguimiento que se solicitó de Renfe, se les propuso "y en esto coincidimos con lo que usted dice" en prolongar el servicio de Zamora-Puebla hasta A Mezquita. Pero claro, hay una cosa clara: hay una sola línea de ferrocarril, no hay doble; y no hay cruces. Entonces Renfe nos dijo: si les doy a ustedes esta línea, me cargo la otra existente. Entonces podemos decir: bueno, pues nos la cargamos y se queda esta otra; van a tener otro problema similar los vecinos suyos, del otro lado, y pegaditos.

Entonces, nosotros creemos que si ya hay un circuito, aprovechando en esa hora, desde Puebla de Sanabria "repito" por necesidades de Renfe, que el centro sea Puebla y sea Puebla, esto... Orense, donde la *Xunta* subvenciona su parte y Renfe subvenciona la parte que no pertenece a Galicia, nosotros decimos, solución para estos ciudadanos: a base de microbús, a base de taxi, y estaremos dispuestos a solucionar, ¿de dónde a dónde? De estos pueblos a Puebla, y en Puebla agarra el tren que va a Zamora. Eso es lo que proponemos. Yo creo que es una salida lógica, que no podemos duplicar la vía, ni Renfe la ha podido duplicar debido a esa densidad de viajeros. Si hacemos la solución de la vía, nos cargamos la otra vía, o sea, el otro itinerario. Bueno, vamos a hacer uno más lógico y más normal: pongamos microbús o taxi a esa densidad de gente, y se le subvenciona. Es lo que

proponemos. Simplemente, yo creo que es una cosa muy sencilla y muy clara. Y creo que con ánimo de colaborar en la idea de solucionar y de mejorar las relaciones o la vida de los castellano-leoneses que viven en esa zona.

Nada más, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MOLSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra don Joaquín Otero.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señor Presidente. El problema que aquí se debate una vez más es el intento de vertebrar lo que es muy difícil de vertebrar. La configuración de esta Comunidad Autónoma, pues produce estos problemas y produce estos conflictos y estas colisiones entre los derechos fundamentales de las personas a comunicarse y los criterios de rentabilidad económica, e incluso en algunos casos de rentabilidad política. Y como quiera que deben de prevalecer los derechos fundamentales a comunicarse por parte de las personas, es evidente que debe ser la Junta quien, asumiendo esa dificultad de vertebrar lo que es muy difícil de vertebrar, por su extensión, debe de correr con esos gastos, aunque no sean económicamente... económicamente rentables.

Ahora bien, aquí se plantea la segunda cuestión. Y es que... yo me imagino que a los vecinos de estos lugares... lo que quieren es comunicarse de forma sencilla y rápida, y que les da lo mismo vía ferrocarril, que vía microbús, o vía taxi; lo que yo no sé es hasta qué punto está funcionando ya, o puede funcionar de forma inminente, pues estos otros medios alternativos al ferrocarril, como los microbús o los taxis. Si ésta es una iniciativa inmediata, que va a adoptar la Junta, entiendo que a los vecinos les dé exactamente igual; si ésta es una iniciativa más a medio o largo plazo, van a seguir teniendo el problema de comunicación que tienen y que, desde luego, hay que resolver.

Y con estas premisas, ¿qué puede... o qué podemos votar a esta Proposición No de Ley? Pues, de nuevo volvemos a tener dificultades. ¡Hombre!, si la Junta nos garantizase ahora mismo que inmediatamente, de forma inmediata, va a solucionar el problema de la forma que sea, económicamente menos gravosa —porque más rentable no va a ser—, menos gravosa, evidentemente votaríamos en contra, porque el problema tendría ya solución. Como de lo que dice la Junta a lo que hace, cuando lo hace, siempre suele transcurrir un intervalo excesivamente largo cuando se trata de comunicar a las personas, pues vamos a apoyar esta Proposición No de Ley presentada por el Grupo Socialista. ¡Claro!, con esa reserva que hacemos también, efectivamente: si se les va a dar otra alternativa, bienvenida sea, apoyaríamos cualquier otra alternativa, la que económicamente fuera menos gravosa, para que los vecinos de estas localidades estuvieran

comunicados de forma... de forma rápida y cómoda con Puebla de Sanabria.

Y en este sentido vamos a basar y argumentamos nuestra... nuestra posición favorable y voto favorable a la Proposición No de Ley formulada por el Grupo Parlamentario Socialista. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MOLSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Tiene la palabra don Luis García Sanz, para fijar la posición de su Grupo con relación a la Proposición No de Ley que estamos debatiendo.

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Sí. Muchas gracias, Presidente. Desde Izquierda Unida, en la apuesta decidida que hacemos por el transporte ferroviario, simplemente, bueno, pues en lo que han sido los últimos años la desgracia que hemos tenido en esta Comunidad Autónoma de destacar, una vez más, por ser la Comunidad Autónoma en donde más líneas se han cerrado y más servicios se han suprimido —de las que se mantienen, que hay que tenerlo en cuenta también—; pues, lógicamente, cuando se habla de cualquier alternativa de transporte, optamos decididamente por el transporte ferroviario, habida cuenta, además, de lo que está demostrado en multitud de estudios. En la comparecencia del señor Consejero de Fomento hace poco, e inclusive en la del señor Lucas, se habló y se asumió el compromiso de hacer un estudio y un debate serio, riguroso y profundo con todos los interlocutores sociales sobre qué ferrocarril necesitamos, y queremos, y podemos tener en esta Comunidad Autónoma. Lo estamos esperando y lo seguimos demandando.

Y mientras tanto, lo que no queremos es seguir contemplando cómo se sigue deteriorando el servicio ferroviario en nuestra Comunidad Autónoma. Porque, en ocasiones, se utiliza como disculpa el que son muy pocos viajeros los que utilizan determinadas líneas férreas; pero habría que argumentar y explicar que cuando se llega a esa conclusión, posiblemente es porque anteriormente ese servicio se ha deteriorado y se ha dejado de prestar toda una serie de servicios antes de forma muy alarmante.

Lógicamente, muchos ciudadanos dejan de utilizar determinados servicios —en este caso el ferroviario— ante su lamentable estado o ante la falta de horarios que coinciden con sus necesidades. Y partir de ahí, lógicamente, se dejan de utilizar los servicios. Si a partir de ahí se quiere sacar la conclusión de que, debido al escaso número de ciudadanos, al final se suprime el servicio, no cabe la menor duda de que no estamos haciendo un análisis correcto, sino que lo lógico es: si se hace una apuesta porque es mucho más rentable, porque es más rentable económica y socialmente, porque, lógicamente, hay comarcas dentro de esta Comunidad Autónoma que la única posibilidad de comunicación sería el ferrocarril, sobre todo en épocas de invierno, etcétera, etcétera, no

cabe la menor duda de que la apuesta decidida por parte de la Junta de Castilla y León tendría que ser por potenciar el ferrocarril, e inclusive, inclusive, en ocasiones, aunque fuera más caro que el transporte por carretera.

En este sentido, lógicamente, y teniendo en cuenta también las consideraciones hechas anteriormente, estamos de acuerdo en apoyar la Proposición No de Ley realizada por el Grupo Socialista. Y también, teniendo en cuenta la consideración realizada anteriormente, volvemos una vez más al tema de las políticas generales y a olvidarnos de los problemas concretas, que en ocasiones no suponen demasiados costes económicos, pero que tampoco se abordan porque se considera que no está dentro de la línea global de la política a realizar por el Grupo mayoritario en materia de transportes.

Creemos que es un poco contradictorio que si a veces no hay presupuesto para modificar globalmente una política general, a veces sí que debe haberlo para cuestiones inmediatas y concretas, como pueden ser éstas, que a nivel económico puede resultar no demasiado gravoso, pero sin embargo tampoco se apoyan por el Grupo mayoritario. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para cerrar el debate, tiene la palabra doña Isabel Fernández Marassa.

LA SEÑORA FERNÁNDEZ MARASSA: Gracias, señor Presidente. En primer lugar, agradecer al Grupo Mixto y al Grupo de Izquierda Unida el apoyo a nuestra Moción.

Y al señor Zamácola, decirle que... pues casi decirle lo de siempre, ¿no?: si tienen una idea mejor que la nuestra, ¿por qué no la han puesto en práctica? Porque si ahora vienen y nos dicen que se puede solucionar el problema con microbuses y taxis subvencionados, pues desde el día dos mayo, que estos Alcaldes se han dirigido al señor Consejero, creo que ha habido tiempo para reunirles, plantearles la situación, resolver el problema,

etcétera, etcétera. Pero parece ser que a uno de diciembre todavía no han recibido respuesta; por lo tanto, el problema sigue sin solucionarse.

Bien. Yo ya le dije antes que nosotros vamos a presentar otra PNL para intentar resolver -bien sea por carretera, bien sea por ferrocarril- el problema que estos ciudadanos tienen.

Usted me decía antes que el estudio que tenía Renfe era de que desde Lubián a Zamora se dirigían o usaban el tren dos viajeros por día. Y antes también le he dicho yo que el horario era... de las seis de la tarde, les obligaba a pernoctar una noche, al menos, en Zamora.

Creo que ni usted ni yo sabemos cuántos ciudadanos usarían ese servicio si el tren saliera por la mañana y llegara a Valladolid; si el tren fuera desde Orense a Valladolid. Es posible que muchos más de los que estamos hablando aquí, es posible que fuera... no digo que rentable, pero sí asumible el déficit por parte de todas las Administraciones; y seguro que el problema estaría resuelto.

Pero parece ser que ustedes no quieren solucionarlo. Y, por lo tanto, esto es lo que nos ha obligado a presentar esta PNL y a seguir trabajando para solucionar el problema de estos ciudadanos. Gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Concluido el debate, vamos 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, dieciséis. Votos a favor: siete. Votos en contra: nueve. En consecuencia, queda rechazada la Proposición No de Ley debatida.

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

(Se levantó la sesión a las doce horas veinte minutos.)