

COMISIÓN EXTRAORDINARIA DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENTE: Don José Carlos Monsalve Rodríguez

Sesión celebrada el día 10 de septiembre de 1996, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DÍA:

1. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento, para informar a la Comisión sobre:
 - En relación al compromiso de la Junta de Castilla y León de exigir al nuevo Gobierno de la Nación medio billón de pesetas para infraestructuras en la Comunidad Autónoma: alcance del compromiso exigido por la Junta, plazo para su cumplimiento y criterios en los que se base la reivindicación de la Junta de Castilla y León.
 - Contenidos y acuerdos de la reunión celebrada el día 20 de mayo pasado entre el Ministro de Fomento y el Consejero de Fomento de la Junta de Castilla y León, así como las causas de exclusión de las autovías León-Benavente y León-Astorga entre las prioridades que el Consejero expuso al Ministro.
2. Proposición No de Ley, P.N.L. 167-I, presentada por los Procuradores D. Jaime González González, D. José Alonso Rodríguez, D^a. Inmaculada Larrauri Rueda, D. Antonio Almarza González y D. Ángel Solares Adán, relativa a construcción de la Autovía Ponferrada-Villablino

en su totalidad, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 45, de 1 de abril de 1996.

3. Proposición No de Ley, P.N.L. 185-I, presentada por el Procurador D. Joaquín Otero Pereira, relativa a utilización del aeropuerto de León "Virgen del Camino" para el tráfico comercial y general, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 52, de 29 de abril de 1996.
4. Proposición No de Ley, P.N.L. 191-I, presentada por el Procurador D. Felipe Lubián Lubián, relativa a suscripción de un Convenio con el MOPTMA para refuerzo y mejora del firme de la carretera entre el río Leira y el viaducto de Briallo con la A-52, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 53, de 3 de mayo de 1996.
5. Proposición No de Ley, P.N.L. 215-I, presentada por los Procuradores D^a. Isabel Fernández Marassa, D. Jesús Cuadrado Bausela y D. Felipe Lubián Lubián, relativa a inclusión en las obras de mejora de la Plataforma de la C-622 de la dotación de firme y asfaltado al tramo C-622-Lanseros, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 56, de 14 de mayo de 1996.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diecisiete horas quince minutos.	3435	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Zamácola Garrido (Grupo Popular).	3444
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, abre la sesión, y comunica a la Comisión las sustituciones que se han producido.	3435	Intervención del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento, para responder a las cuestiones planteadas.	3445
Primer punto del Orden del Día.		En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. De Meer Lecha-Marzo (Grupo Socialista).	3447
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, da lectura al primer punto del Orden del Día.	3436	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	3449
Intervención del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento, para informar a la Comisión.	3436	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida).	3451
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, suspende la sesión.	3438	En turno de dúplica, interviene el Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	3453
Se suspende la sesión a las diecisiete horas treinta minutos, y se reanuda a las diecisiete horas cuarenta y cinco minutos.	3438	Segundo punto del Orden del Día. PNL 167-I.	
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, reanuda la sesión, y abre un turno de intervenciones para los Sres. Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	3438	El Vicepresidente, Sr. Riñones Rico, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	3455
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. De Meer Lecha-Marzo (Grupo Socialista).	3438	Intervención del Procurador Sr. Alonso Rodríguez (Grupo Socialista), para presentar la Proposición No de Ley.	3455
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	3440	En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Zamácola Garrido (Grupo Popular).	3456
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida).	3442	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Alonso Rodríguez (Grupo Socialista).	3456
		En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Zamácola Garrido (Grupo Popular).	3458

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	3459	En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Zamácola Garrido (Grupo Popular).	3469
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Conde Valdés (Grupo de Izquierda Unida).	3459	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista).	3470
Intervención del Procurador Sr. Alonso Rodríguez (Grupo Socialista).	3461	En turno de duplica, interviene el Procurador Sr. Zamácola Garrido (Grupo Popular).	3471
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	3462	En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	3471
Tercer punto del Orden del Día. PNL 185-I.		En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida).	3471
El Vicepresidente, Sr. Riñones Rico, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	3462	Intervención del Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista).	3472
Intervención del Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto), para presentar la Proposición No de Ley.	3463	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	3472
En turno en contra, interviene la Procuradora Sra. Cordero Monroy (Grupo Popular).	3463	Quinto punto del Orden del Día. PNL 215-I.	
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	3464	El Vicepresidente, Sr. Riñones Rico, da lectura al quinto punto del Orden del Día.	3472
En turno de duplica, interviene la Procuradora Sra. Cordero Monroy (Grupo Popular).	3465	Intervención del Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista), para presentar la Proposición No de Ley.	3472
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida).	3466	En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular).	3473
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Almarza González (Grupo Socialista).	3467	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista).	3474
Intervención del Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	3468	En turno de duplica, interviene el Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular).	3474
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	3468	En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	3475
Cuarto punto del Orden del Día. PNL 191-I.		En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida).	3475
El Vicepresidente, Sr. Riñones Rico, da lectura al cuarto punto del Orden del Día.	3468	Intervención del Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista).	3475
Intervención del Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista), para presentar la Proposición No de Ley.	3469	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	3476
		El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, levanta la sesión.	3476
		Se levantó la sesión a las veintiuna horas cinco minutos.	3476

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

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Se abre la sesión. Buenas tardes, señoras y señores Parlamentarios. ¿Alguna... alguna sustitución en algún Grupo Parlamentario hay que comunicar a esta Presidencia? A ver, señor Zamácola, por parte del Grupo Popular.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Sí, señor Presidente. Doña Carmen Reina sustituye a doña Pilar San Segundo.

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

EL SEÑOR ALMARZA GONZÁLEZ: Jorge Félix Alonso sustituye a Daniel Mesón.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Vamos a empezar la Comisión leyendo el primer punto del Orden del Día: **"Comparecencia del Excelentísimo señor Consejero de Fomento para informar a la Comisión sobre:**

Primero, en relación al compromiso de la Junta de Castilla y León de exigir al Gobierno de la Nación medio billón de pesetas para infraestructuras en la Comunidad Autónoma, alcance del compromiso exigido por la Junta, plazo para su cumplimiento y criterios en los que se base la reivindicación de la Junta de Castilla y León.

Y segundo, contenidos y acuerdos de la reunión celebrada el día veinte de mayo pasado entre el Ministro de Fomento y el Consejero de Fomento de la Junta de Castilla y León, así como las causas de exclusión de las autovías León-Benavente y León-As-torga entre las prioridades que el Consejero expuso al Ministro".

El señor Consejero tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Señorías. Reiniciada la actividad de estas Cortes de Castilla y León, y convocada a iniciativa de los Grupos Parlamentarios Socialista y Mixto la presente comparecencia, su desarrollo nos va a permitir abordar en profundidad el debate en torno al futuro de los proyectos de inversión en que se concretan las actuaciones previstas sobre las infraestructuras de comunicaciones de titularidad estatal en nuestra Región.

A través de la presente intervención, intentaré mostrar ante esta Comisión de Transportes y Comunicaciones de las Cortes Regionales y, en suma, hacer llegar a Sus Señorías los razonamientos políticos a los que responde el planteamiento que el Gobierno Regional sostiene en este punto, y la forma en que este planteamiento fue formulado ante el Gobierno de la Nación, a través de su Ministro de Fomento, en la reunión mantenida con éste el pasado veinte de mayo.

En todo caso, entendiendo que nos estamos refiriendo a un momento temporal bien definido e identificado con el desarrollo de aquella entrevista con el Ministro de Fomento -lo que responde incluso a lo que podemos calificar como un tiempo político bien determinado y caracterizado por el mantenimiento de los primeros contactos de la Junta de Castilla y León con el nuevo Gobierno de la Nación surgido de las pasadas elecciones generales-, me permitirán Sus Señorías realizar una intervención conjunta a las comparecencias solicitadas, dada la evidente conexión de sus contenidos y propósitos.

Dicho esto, y teniendo en cuenta que nuestro objetivo es presentar a Sus Señorías el posicionamiento político sostenido por la Junta de Castilla y León en torno a la

presencia y acción, a medio y largo plazo, de la Administración estatal sobre las infraestructuras de comunicación de su titularidad en nuestra Comunidad Autónoma, tal vez convenga recordar previamente las tres notas que, en nuestra opinión, mejor califican ese posicionamiento político.

Así pues, y en primer lugar, es preciso remarcar aquí cómo la formulación de las necesidades de comunicación de la Región tiene, desde nuestra perspectiva, un carácter prioritario, en la medida en que -como he insistido en anteriores ocasiones- la mejora progresiva de nuestras infraestructuras de comunicación constituye un factor clave en el desarrollo regional.

En segundo lugar, y en atención, precisamente, a ese carácter prioritario, la formulación de la política de comunicaciones debe ser calificada como un objetivo común al conjunto no sólo de las fuerzas políticas de la Región, sino de la propia sociedad castellano-leonesa, y, en esa medida, su vocación no puede ser otra que su asunción como un compromiso de todos, alejado del puro debate partidista, por más que -evidentemente- la aportación de los puntos de vista y perspectivas propias de las distintas fuerzas políticas tengan una enorme importancia en la conformación de ese posicionamiento -en lo posible- común.

En tercer y último lugar -y confío en que así lo consideren Sus Señorías-, el planteamiento sostenido por el Gobierno Regional quiere responder a una pretensión de tratamiento global de las necesidades de comunicación de Castilla y León, del conjunto de su territorio y al servicio de su más correcta vertebración, con la vista puesta siempre en una concepción integral del sistema regional de comunicaciones.

De este modo, carácter prioritario, vocación de acuerdo para el futuro, y pretensión de globalidad, definen, en opinión del Gobierno Regional, su posicionamiento político en esta materia.

Realizadas estas reflexiones previas, formuladas como claves interpretativas del conjunto de propuestas que debemos examinar, corresponde ahora, avanzando en esta intervención inicial, concretar su contenido.

En este sentido, nuestro planteamiento se construye en torno a tres pilares, como son:

En primer término, la descripción de las necesidades de comunicación a corto plazo en Castilla y León, situándonos en el momento temporal mil novecientos noventa y seis-dos mil.

En segundo lugar, mediante la identificación de las actuaciones que han de concretarse en el medio y largo plazo, es decir, en el período dos mil-dos mil siete.

Así como, finalmente, la consideración específica de cuatro proyectos, como son la ejecución de las autovías del Camino de Santiago, Tordesillas-Zamora, Tordesi-

llas-Salamanca, así como la variante norte ferroviaria, a la que añadiríamos por su valor estratégico, aunque menor coste financiero el tratamiento singular del estado de la situación del aeropuerto de Villanubla.

Siguiendo este esquema de propuestas, y recordando cómo éstas se formulan, en todo caso, al hilo de las previsiones del propio Plan Director de Infraestructuras del Estado, las actuaciones que se describen como escenario de necesidades de Castilla y León a corto plazo responden a un triple origen.

En efecto, de un lado se recogen los compromisos institucionales de la Administración estatal derivados del acuerdo de financiación de infraestructuras en Castilla y León del diecisiete de enero de mil novecientos noventa y dos es decir, la autovía del Camino de Santiago y las autopistas León-Benavente y León-Astorga, así como del proceso de negociación muy avanzado, aunque no formalizado, como consecuencia de la propia celebración de las pasadas elecciones generales respecto a la conversión en autovía de la carretera Nacional 122, en su tramo Tordesillas-Zamora.

En segundo término se sitúan los compromisos de la Administración estatal contenidos en el propio programa de actuaciones prioritarias en materia de carreteras, mil novecientos noventa y tres-mil novecientos noventa y cinco, más conocido como Plan Puente de Carreteras, si bien, como es obvio, entre estas propuestas sólo se identifican las obras que no han sido contratadas al momento presente.

Tanto estas obras como las anteriores encuentran su expresión y cuantificación financiera en una cifra de inversión superior a los 155.000 millones de pesetas, y constituyen y esto es lo importante actuaciones ya comprometidas por la Administración estatal y pendientes todas ellas de ejecución.

En tercer y último lugar, las necesidades a corto plazo se completan con la referencia a aquellas actuaciones que, previstas en el Plan Director de Infraestructuras del Estado, la Junta de Castilla y León considera merecedoras de su inclusión en los programas de inversión estatal a corto plazo y, en tal sentido, pueden calificarse como prioritarias por su gran importancia en la vertebración del territorio de Castilla y León y del conjunto del noroeste peninsular.

Estas actuaciones aparecen, por su parte, identificadas y cuantificadas financieramente en 348.000 millones de pesetas.

De este modo, y como consecuencia del efecto combinado de los compromisos institucionales contraídos con Castilla y León y de los compromisos derivados de la propia programación del entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, definidos en

el Plan Puente noventa y tres-noventa y cinco, así como de las propias propuestas de actuación previstas en el PDI que entendemos deben realizarse a corto plazo, podemos afirmar que las actuaciones aún pendientes de ejecución en las infraestructuras de titularidad estatal en Castilla y León para el próximo período noventa y seis-dos mil se traducen en una inversión aproximada de medio billón de pesetas, y se han de concertar en los siguientes proyectos.

En relación a autovías, carreteras nacionales, aparece: la finalización de las autovías Rías Bajas y Rías Altas, a Galicia, en la carretera Nacional VI, de Benavente al límite de la provincia de Lugo, y en la carretera Nacional 525, desde Benavente al límite de la provincia de Orense. La ejecución de la autovía Tordesillas-Salamanca-Fuentes de Oñoro frontera portuguesa, itinerario E-80, en la carretera Nacional 620. La ejecución de la autovía de la Ruta de la Plata, sobre la carretera Nacional 630, en sus tramos Benavente-León y Zamora-Salamanca. La ejecución de la autovía Tordesillas-Zamora, en la carretera Nacional 122. La ejecución de la autopista León-Astorga, en la carretera Nacional 120. La conexión de las ciudades de Ávila y Segovia, la red de alta capacidad, enlazando con la Autovía del Noroeste, carretera Nacional VI. El acondicionamiento y nuevo túnel de Piqueras, en la carretera Nacional 111, Soria-Logroño. Así como otras obras previstas en el Programa de Actuaciones Prioritarias de Carreteras noventa y tres-noventa y cinco, y no especificadas anteriormente.

Por su parte, en materia de ferrocarriles se concretan las siguientes actuaciones: ejecución de la variante norte ferroviaria; acondicionamiento a velocidad alta del tramo Valladolid-Burgos; acondicionamiento a velocidad superior a ciento cuarenta kilómetros/hora de la línea Palencia-Santander, en la actualidad, bajo mínimos de calidad; acondicionamiento a velocidad alta del acceso a Galicia en el enlace Valladolid-León; acondicionamiento a velocidad alta del tramo León-Cobas.

Y en tercer lugar, y en relación a las actuaciones en medio urbano, debemos incluir los siguientes proyectos: consolidación del núcleo Valladolid-Palencia como área metropolitana media, con planes específicos de transporte interurbanos; ejecución de las rondas de circunvalación y acceso de las ciudades de Burgos, León, Salamanca, Segovia y Valladolid; estudio del tratamiento urbano del ferrocarril en las ciudades de Burgos, León, Palencia y Valladolid.

Y finalmente, y en referencia a la infraestructura del transporte aéreo en la Región, es preciso destacar la potenciación y acondicionamiento del aeropuerto de Villanubla, en Valladolid, sin olvidar los aeródromos de Burgos y León.

Si hasta aquí hemos examinado las necesidades a corto plazo, el segundo gran bloque de actuaciones propuestas, es decir, las actuaciones a medio y largo plazo, concretan

los proyectos para la Región en el horizonte temporal del año dos mil siete, en el que, como sabemos, concluye el Plan Director de Infraestructuras del Estado, con el que -insistimos- estas propuestas se acomodan.

Así pues, tales actuaciones se concretan del siguiente modo.

En referencia a las autovías, destacaremos la conclusión del desdoblamiento de la autovía de la Ruta de la Plata, sobre la carretera Nacional 630, en sus tramos Zamora-Benavente y Salamanca-límite de la provincia de Cáceres. El desdoblamiento del Eje del Duero, en la carretera Nacional 122, Valladolid-Aranda-Soria-límite de la provincia de Zaragoza. La ejecución de los accesos al Cantábrico, con el desdoblamiento de la carretera Nacional 611, en su tramo Palencia-Aguilar de Campoo-límite de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

Por su parte, y en materia de ferrocarriles, el acondicionamiento a velocidad de ciento sesenta-ciento ochenta kilómetros/hora del tramo de conexión con Portugal, Medina del Campo-Salamanca-Fuentes de Oñoro. El acondicionamiento de la conexión Salamanca a Ávila-Madrid. La ejecución de la variante de Pajares, en los accesos a la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias.

A este razonamiento de actuaciones de la Administración estatal en Castilla y León, a corto plazo y a medio y largo plazo, hemos de añadir, finalmente, el tratamiento diferenciado -que no excluyente- de cinco proyectos de inversión de especial relevancia para nuestra Comunidad Autónoma en las circunstancias presentes.

Estos proyectos exigen, en nuestra opinión, un tratamiento diferenciado en razón a las peculiares circunstancias que en ellos concurren. Así pues, las tres propuestas iniciales -es decir, la materialización de las participaciones estatales en la ejecución de la autovía del Camino de Santiago, la más rápida conclusión de la autovía Tordesillas-Salamanca y la puesta en marcha del proyecto de conversión en autovía de la carretera Tordesillas-Zamora- se tratan de actuaciones ya en ejecución y prácticamente concertadas con la Administración estatal, y que permitirán la intercomunicación por autovía de las ciudades de Burgos, León, Palencia, Salamanca, Valladolid y Zamora; lo que se verá completado con la construcción de las autopistas León-Benavente y León-Astorga.

Éstas últimas -aun sin olvidar que al menos inicialmente tienen la consideración de autopistas- constituyen el complemento necesario de las autovías antes indicadas, y extenderán la conexión a través de vías de gran capacidad al conjunto del Noroeste regional y peninsular. No olvidemos que unas y otras se complementan, pero no se excluyen.

Por otro lado, el Gobierno Regional considera los proyectos de ejecución de la variante norte ferroviaria y la potenciación del aeropuerto de Villanubla como iniciativas de futuro incluidas en el Plan Director de Infraestructuras -sin excluir los aeródromos de Burgos y León... digo, como iniciativas de un futuro de alto valor estratégico, en la medida en que cuentan con un enorme potencial para transformar y mejorar la actual concepción y, consiguientemente, las actuales limitaciones del transporte ferroviario y aéreo de Castilla y León, por más que, paradójicamente, constituyan proyectos de muy distante valor económico, pero en los que concurren una nota común de apostar decididamente por el futuro de nuestras comunicaciones, insistiendo en el carácter no excluyente de estas propuestas.

En suma, a este planteamiento responde el conjunto de iniciativas y proyectos en que se concreta el contenido de la entrevista con el Ministro de Fomento, objeto de la presente comparecencia. A partir de aquí, el contacto permanente con los responsables estatales nos permitirá o -mejor aún- permitirá a Castilla y León, a nuestra Región, avanzar en el cumplimiento de los propósitos políticos que han quedado expuestos.

No obstante, no quisiera finalizar esta intervención sin formular una valoración política final sobre el real significado de estas propuestas. La Junta de Castilla y León ha querido y quiere formular con ellas una oferta para el futuro de las comunicaciones en nuestra Región. Sus contenidos, sin perjuicio de otras aclaraciones o matizaciones, han quedado expuestos -espero- con suficiente claridad. Pero más allá de esta voluntad política explícita del Gobierno Regional, su pretensión ha sido, y sigue siendo, hacer llegar a la sociedad de Castilla y León, y particularmente a sus representantes políticos aquí presentes, un discurso de voluntad inequívocamente regional, en el convencimiento de ser ésta una cuestión que afecta a todos y no excluye a nadie. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Se suspende la sesión por un espacio de unos diez minutos.

(Se suspende la sesión a las diecisiete horas treinta minutos, y se reanuda a las diecisiete horas cuarenta y cinco minutos.)

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Para formulación de preguntas u observaciones, vamos a abrir un turno a los Portavoces de los distintos Grupos Parlamentarios. En primer lugar, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, don Antonio de Meer.

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Gracias, señor Presidente. Intervengo en nombre de mi Grupo, que es el Grupo que pidió esta comparecencia; una comparecencia pedida en aquel momento en el que tanto

se anunció y tanto relieve periodístico y publicitario se dio a la visita del Consejero de Fomento al Ministro de Fomento.

Y éste empieza a ser el momento en el que la Junta empieza a dar cuenta de tantos compromisos adquiridos, de tantas promesas hechas al pueblo de Castilla y León, todas aquellas cosas de las que se habló durante otros períodos políticos, de lo que tanto se habló antes de las elecciones generales, y que ahora vemos que eran unas expectativas que empiezan claramente a desvanecerse.

Ya no hablaremos de otras cosas, yo creo que ya pasadas, como la gran cantidad de Ministros que iba a haber de Castilla y León, o el trato preferencial que iba a tener la Comunidad Autónoma en materia de inversiones en general, de transportes, de servicios, de educación, de sanidad, cuando, precisamente, en los recortes presupuestarios son las Comunidades Autónomas -llamémoslas- de régimen común, las Comunidades Autónomas que menos transferencias tienen, las que más están sufriendo los recortes presupuestarios del Gobierno de la Nación.

Vemos hoy que la entrevista entre el señor Consejero y el Ministro de Fomento, pues, fue una entrevista que transcurrió dentro, simplemente, de un tono de generalidades. El señor Fraga hoy ha estado también en Madrid, se ha reunido con todos los Ministros, menos con el Ministro de Asuntos Exteriores. Con el primero que se ha reunido ha sido con el Ministro de Fomento, con el señor Arias Salgado, y ha salido diciendo que los tramos que faltan de las autovías gallegas en el territorio de Galicia se van a adjudicar este año. Eso es lo que no ha logrado la Junta de Castilla y León cuando se reúne con los Ministros del Gobierno de la Nación, y eso demuestra, evidentemente, progresivamente, una falta de peso político de la Junta ante el Gobierno de la Nación.

El Consejero nos ha entregado -y nosotros se lo agradecemos- un documento, que, lógicamente, ignoramos si es el mismo documento que se entregó al señor Ministro, pero bueno, podemos hacer ese acto de fe y lo podemos dar por válido y pensar que sí, que es el documento que se entregó. Y se dice que aquéllos fueron, pues, unos primeros contactos. Ahora, sorprende que desde mayo hasta aquí, pues, no haya habido otros contactos, que no se haya avanzado un poco en este asunto. Pero claro, tampoco hace falta tener muchos contactos, tampoco hace falta avanzar mucho en estos asuntos, porque todas las actuaciones que en este documento constan como a corto plazo, o sea, de aquí al año dos mil, al próximo cuatrienio, pues son todo: las cosas que ya estaban comprometidas con el Gobierno de la Nación, bien fuera en el compromiso del Pacto de Financiación Autonómica, bien sea el acuerdo -prácticamente a punto de firmar- del desdoblamiento de Tordesillas-Zamora -se nos está quedando en Zamora, ya no llega a Alcañices-; o las obras del Plan Puente, que son

obras unas contratadas y otras sin contratar, pero todas previstas para este período de tiempo; o algunas del Plan Director de Infraestructuras. En ellas, prácticamente, no hay nada nuevo.

A medio plazo sólo hay una actuación que sea... que tenga algo de original, la única actuación que tiene un poco de original, que es aquella actuación de la conversión en autovía del Eje del Duero; y claro, lógicamente, no podía faltar en una actuación de la Junta, después de llevar tantos años diciendo que ésa hay que hacerla. Pero, sin embargo, no en este primer paquete de actuaciones.

Las cinco grandes actuaciones que se habla que son las prioritarias son todas actuaciones que o están en ejecución o a punto de ejecutarse: Camino de Santiago -pues eso lo está haciendo la Junta-; la Tordesillas-Salamanca, hay tramos ejecutados; la Tordesillas-Zamora, el convenio estaba a punto de firmar. Y qué hablar de la León-Benavente y la León-Astorga, que lo único que hace falta es que, fracasada la primera adjudicación, cuando el Gobierno de la Nación pensó que debía haberlo... hacerlo Aucalsa -entendiendo que era la prolongación de la autopista entre León y Asturias-, el Consejo de Estado dijo no, que tenía que haber un concurso público, y que, por lo tanto, lo único que habría que hacer aquí sería hacer ese concurso público y ver qué empresa quiere hacer esa autovía. O hablar de la variante norte del ferrocarril, que es una operación que estaba hasta financiada por los recursos extraordinarios de la Cumbre de Corfú, que ahora en la Cumbre de Florencia parece que quedó en entredicho. O una cierta inversión en el aeropuerto de Villanubla.

Y sería bastante sencillo, pues, hacer el listado -y ésa si era nuestra oportunidad, ahora- de cuáles son las que han desaparecido, aquellas actuaciones reivindicadas tantas veces y que han desaparecido, hecho deprisa y corriendo, porque, evidentemente, el documento lo acabamos de recibir. Es sorprendente que haya desaparecido la autovía Palencia-Benavente, que es la prolongación natural de la autovía de las Rías Bajas entre Vigo y Benavente, para conectar en Palencia con la carretera de Palencia a Burgos. O la autovía de Palencia a Aguilar, que sería la conexión entre Santander, la Comunidad Autónoma de Cantabria, y la Meseta; ahora ya, simplemente, será una inversión entre Aguilar y la Comunidad Autónoma de Cantabria; lo otro ha desaparecido; ni a corto, ni a medio, ni a largo plazo, la Junta renuncia a plantearse al Gobierno de la Nación. O es curioso que haya desaparecido la variante de Ávila, por ejemplo, que es una operación yo creo que bastante madura, que permitiría además resolver el problema del tráfico en la ciudad de Ávila, ese tráfico que pasa ahora exactamente al lado de las Murallas, y a la que no he visto en ningún punto del documento.

O algunos aeropuertos. Porque en el documento sólo se habla del aeropuerto de Valladolid, y el Consejero ha

tenido buen cuidado, cuando ha estado hablando, de hablar no sólo del aeropuerto de Valladolid, sino además -cómo no- hay que potenciar el de León y el de Burgos; aunque el otro día se votó en contra, por el Grupo Popular, de potenciar el aeropuerto de León, pero el Consejero en su intervención de hoy ha hablado del aeropuerto de León. Y ahora el que se les olvida es el de Salamanca, que es un aeropuerto que está funcionando, que tiene vuelos regulares, que tiene un número de viajeros relativamente importante, y ahora, por aquello de que los de Salamanca no se acuerdan de presionar porque ya lo tienen, ahora el aeropuerto de Salamanca se nos ha olvidado completamente.

En fin, nosotros creemos que lo que se ha llevado al Ministro de Fomento era, no una oferta de futuro, sino prácticamente lo mismo que, más o menos, estaba consolidada su ejecución dentro de los planes normales de la Administración del Estado en nuestra Comunidad Autónoma. Y -eso sí- sin que exista ningún compromiso del Gobierno, que eso es la última parte que pedíamos en esta comparecencia. ¿Es que el Gobierno de la Nación ha adquirido algún compromiso sobre estas cosas? ¿Ha dicho que los va a hacer? Por ahora, nada; por ahora sólo tiene el documento. Naturalmente, si el Gobierno de la Nación no ha adquirido ningún compromiso, ni el mínimo -si lo hubiera habido, el Consejero nos lo hubiera dicho; y si se le ha olvidado, espero que nos lo diga ahora-, habría fijado también algún plazo. ¿Todas estas cosas tienen algún plazo, aparte de ese corto, medio y largo? Ninguna cosa en concreto. ¿Qué va a pasar en el Presupuesto del año noventa y siete? ¿O nos vamos a conformar, se va a conformar la Junta con esas cantidades simbólicas que ahora dice que son las que consolidan las inversiones en los Presupuestos, como el Consejero de Fomento dice de vez en cuando en algunas intervenciones públicas? Triste sería que, después de tanta reclamación, después de tanta reivindicación, ahora fuera el momento de las cantidades simbólicas.

En fin, lo único nuevo que aparece en este documento sobre operaciones que estuvieran ya antes pergeñadas es el Eje del Duero. Se renuncia a algunas autovías importantes por la Comunidad Autónoma, se renuncia a la conexión por autovía con Cantabria, se renuncia, y ésa es una autovía expresamente dibujada en el Plan Director de Infraestructuras, entre Benavente y Palencia. O no se habla nada -creo- de la variante de Ávila.

Y además, todas estas autovías, que son las mismas -no las que desaparecen, sino las otras, que son las mismas que había antes-, con un problema, que es que a lo mejor ahora, encima, van a ser de peaje. Y de eso el señor Consejero no ha dicho absolutamente nada, no ha dicho absolutamente nada. Porque yo creo que está empezando a haber una serie de mensajes absolutamente contradictorios desde el Grupo Popular en las Cortes y el Gobierno de la Nación, sobre los peajes sí o los peajes no. Porque el otro día, que estuvimos hablando, en una Proposición No de Ley, en esta misma... en este mismo

recinto, sobre las autopistas de León a Benavente y de León a Astorga, el Portavoz del Grupo Popular dijo que estaba en cuestión si iban a ser o no iban a ser de peaje. Y nos pareció realmente preocupante esa afirmación, y nos gustaría alguna aclaración por parte del Consejero de Fomento, puesto que hay otras Comunidades Autónomas... ahí está la Comunidad Autónoma Asturiana, que está reivindicando que la autovía o autopista entre León y Benavente no sea de peaje. Y sería curioso que, precisamente, las únicas que están acordadas que sean de peaje desapareciera el peaje, y otras muchas que están en ejecución, incluso construyéndose, sin haberse hablado nunca de que fueran de peaje, fueran a ser ahora de peaje. Yo creo que alguna aclaración sobre ese aspecto necesitamos.

Y, de todas maneras, y como resumen final, yo creo que lo que el Consejero presentó al Ministro fue prácticamente lo mismo que... de lo que se viene hablando, que son las inversiones que necesita la Comunidad Autónoma, desde hace mucho tiempo; lo mismo que está incluido en el Plan Puente, en los Acuerdos Institucionales, en el Plan Director de Infraestructuras, introduciendo algunas nuevas, pero quitando otras, de tal manera que el global es exactamente el mismo, y con un inconveniente tremendo: es que ahora esas autovías probablemente vayan a ser de peaje. Nada más. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor De Meer. Siguiendo el turno de Portavoces, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra don Joaquín Otero.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señor Presidente. Señorías. En primer lugar, agradecer la comparecencia del Consejero y el documento que nos ha remitido. Lástima que no hubiéramos dispuesto del citado documento con algo más de antelación, para poder conocerlo con más detalle y poder hablar de él, pues, probablemente con más rigor; porque, ciertamente, desde que se nos ha entregado hasta ahora, a duras penas hemos podido darle un repaso, pues, ciertamente, superficial. De ahí que, a lo mejor, haya algunas imprecisiones en mi intervención, que, en todo caso, voy a tratar de evitar.

En primer lugar, voy a referirme al documento que nos acaba de presentar el señor Consejero, entendiendo tal documento como el que le entregó al señor Ministro de Fomento en la reunión mantenida el día veinte de mayo, que creemos, efectivamente -como decía el Portavoz del Grupo Socialista-, que así es.

Y centrando mi intervención, ¡cómo no!, en las infraestructuras que afectan directa o indirectamente a la provincia de León, quisiera, pues, manifestar algunas cosas, algunas de ellas preocupaciones profundas, y otras, sorpresas desagradables que acabamos de conocer, pues, en este mismo momento.

Por ejemplo, en la página ocho del documento, y hablando de las necesidades a corto plazo, se incluye... en unos lugares se habla de autovía y en otros lugares se habla de autopista; yo creo que hay una confusión incluso en la propia Consejería a la hora de determinar lo que va a ocurrir con la carretera León-Benavente y León-Astorga. Hasta el momento, siempre se había dicho que la cosa no estaba clara. Y, desde luego, quizá, sí había una tendencia -que no compartimos, desde luego- a que la León-Benavente fuera autopista y se adjudicase a Aucalsa, después de la intervención del Consejo de Estado. Eso sí parecía que había una tendencia, pero lo que nunca habíamos oído decir hasta hoy -por lo menos este Procurador es la primera vez que oye de una forma pues fehaciente, porque está documentalmente escrito en este documento-, que la autovía, autopista -mejor dicho- entre León y Astorga va a ser eso, va a ser una autopista, y que además se pretende que se le adjudique a Aucalsa.

Y eso viene clarísimamente -y hemos despejado todo tipo de duda- en la página trece, donde se refiere a las fuentes de financiación, y donde dice: "La ejecución de las autopistas León-Benavente y León-Astorga, en los términos del acuerdo de financiación de infraestructuras de Castilla y León del noventa y dos, serán financiadas por capital privado a través de Aucalsa, concesionaria actual de la autopista León-Campomanes". De tal manera que para nosotros es la primera noticia que hay de que León-Astorga va a ser autopista y que, además, se va a adjudicar a Aucalsa; por consiguiente, que va a tener peaje.

Pero me da la impresión de que yo no soy el primero sorprendido, porque el propio Consejero en una entrevista, pues, que publicaba -me parece-, de cinco páginas, "La Crónica" de León, se refería a la autopista y a la autovía entre León-Benavente y entre León-Astorga, y decía, en relación con la León-Astorga, que se desconocía absolutamente todo, sólo que se conocía que se iba a construir pero nada más. Y le cito textualmente. Pregunta el periodista: "¿Y la de León-Astorga, en qué momento de su vida administrativa está?" Respuesta dada por el Consejero el domingo cuatro de agosto del noventa y seis: "Ahí las cosas están mucho más verdes, no hay ninguna decisión tomada, ni plazo fijo para tomarla. Se va a hacer, eso está decidido, pero sin que nadie sepa todavía ni qué se hará, ni mucho menos cuándo pueden empezarse esas obras".

Bueno, pues, si en esta fecha el Consejero ya le había pedido al Ministro que fuera autopista, que tuviera por consiguiente peaje, y que se le adjudicase a la empresa Aucalsa, nos sorprende tremendamente que no lo haya manifestado antes. Desde luego, es la primera noticia que tenemos y la sorpresa más grande que nos hemos encontrado en esta intervención, que la autopista -porque será autopista- entre León y Astorga se adjudique a Aucalsa

y, por consiguiente, tenga peaje, sin perjuicio de que ahora ya no se sabe si las autovías van a tener o no van a tener peaje. Pero eso es objeto de otro debate, que nosotros queremos suscitar en estas Cortes además, y en el cuál creo que vamos a estar todos de acuerdo, incluso el Consejero, que ya manifestó públicamente durante este verano que no le parecía justo que se pagase peaje en aquellas autovías en las cuales, sobre todo, no había itinerarios alternativos.

Insisto, quiero centrarme en el objeto de la comparecencia y no comentar ese tema, que sí será objeto de otro debate, puesto que nosotros al menos sí vamos a tomar iniciativas; a lo mejor otros Grupos Parlamentarios también.

Nos parece correcto incluir el ramal a León, anunciado dentro de la alta velocidad como necesidad prioritaria a corto plazo, como también nos parece correcto la Ronda de León, lo mismo que de otras ciudades, por supuesto, de la Comunidad Autónoma. También, aunque está muy verde -más en León que en otros lugares-, el tratamiento urbano del ferrocarril, porque, ciertamente, todavía no está claro lo que se pretende hacer en León para solucionar el paso por el centro de la ciudad del ferrocarril; aunque se han aportado muchas soluciones, no hay mucha voluntad, no denotamos mucha voluntad política ni por parte del Ayuntamiento, ni por parte de la Junta, ni por parte de Renfe, ni por parte de la Administración Central en solucionar este tema, pero nos parece acertado que se incluya como una necesidad a corto plazo, porque realmente es una necesidad a corto plazo.

Aeropuerto de León: ni lo menciona el documento, ni lo menciona. Parece ser -yo no le oí, porque estaba estudiando el documento- que usted sí se refirió a él, pero desde luego, ya que en este documento -el que le entregó al Ministro de Fomento- no figure el aeropuerto de León es otro síntoma evidente, que resaltaremos en la Proposición No de Ley que vamos a debatir dentro de un rato, que resaltaremos pues para probar y demostrar, una vez más, la nula voluntad política de la Junta de Castilla y León de potenciar cualquier aeropuerto que no sea el de Villanubla en Valladolid. Porque es verdad que ustedes cuantifican las necesidades para el aeropuerto de Valladolid en dos mil setecientos y pico millones que tiene que invertir Aena, o tiene que invertir la Administración Central, no la Junta. Pero lo mismo que piden dos mil y pico millones para el aeropuerto de Villanubla, ¡pídanlo también para el aeropuerto de León!; a lo mejor no esa cantidad, pero sí la que haga falta, aparte de la que ustedes van a dar -ciento veinte, al lado de dos mil setecientos, no es nada-, pero, también, comprométanse, digan ya cómo van a financiar los primeros vuelos, como hicieron con el de Valladolid.

Y al hablar del aeropuerto de León, puedo extenderlo al de Burgos o al de Salamanca, aunque, lógicamente, la intervención hay que centrarla en el aeropuerto de León.

Es este documento otra prueba más, evidente, de la nula voluntad política de la Junta de Castilla y León, en cuanto a la puesta en marcha del aeropuerto de León. Insistimos y mantenemos que lo más razonable es pensar que por el temor a que pueda hacer competencia al aeropuerto de Villanubla en Valladolid, porque, si no, no conseguimos entender por qué la Junta no está apoyando el aeropuerto. Y no ya económicamente; hay otras formas de apoyo del aeropuerto, como hubiera sido, pues, incluir en las reivindicaciones al señor Ministro, entre las reivindicaciones a corto plazo, el aeropuerto de León.

Pero como vamos a hablar luego largo y tendido del aeropuerto de León, no nos vamos a extender, aunque probablemente no contemos con la presencia grata, como siempre, del Consejero de Fomento, aunque nos gustaría que así fuera; pero, en todo caso, debatiremos largo y tendido sobre el aeropuerto de León esta misma tarde.

Vuelvo a la página trece, donde se refiere el señor Consejero en su documento a las fuentes de financiación y -insisto-, de una visión rápida y probablemente superficial, hay otra imprecisión, otra incorrección, nos parece a nosotros; se habla de la autovía Camino de Santiago para ser objeto de financiación con cargo a los Fondos de Cohesión. Fondos de Cohesión cuyos objetivos básicos -como sabemos- es la financiación de las redes transeuropeas. Y yo no sé qué diferencia hay entre la autovía del Camino de Santiago hasta León, y entre León y Astorga, porque el Camino de Santiago continúa hasta Astorga, de tal manera que si hasta León, o entre León y Burgos podría correr a cargo de los Fondos de Cohesión, yo no sé por qué entre León y Astorga no puede correr a cargo también de los Fondos de Cohesión cuando, en definitiva, es la misma autovía... ahora ya autopista, o una parte sí; ya no se sabe nada. Pero, en definitiva, es el Camino de Santiago también, y, por tanto, si entre León y Burgos es una red transeuropea, también lo es entre León y Astorga hasta la comunicación con la Nacional VI. De tal manera que la financiación correcta entendemos de esa autopista... nosotros decimos autovía, pues si fuera autopista ya no hay que hablar de financiación; si se la van a dar ustedes o la Administración Central -quiero decir- a Aucalsa entendemos que es correcto, o lo correcto sería que fuera autovía, que fuera una continuación de la León-Burgos, y que, evidentemente, se financiase con Fondos de Cohesión y no con los Fondos de Desarrollo Regional. En todo caso, si se financia con Fondos de Desarrollo Regional y se hace rápido, tampoco nos importaría mucho; el caso es que se haga la autovía, sin perjuicio del medio de financiación para ponerla en marcha.

Y en realidad, pues, esperar a conocer la réplica del señor Consejero a todas estas cuestiones que se han suscitado, efectivamente: si definitivamente va a ser autovía o autopista León-Benavente, autovía o autopista León-Astorga, etcétera. Lo cierto es que -y al margen ya del documento-, a la hora de valorar la capacidad de presión política, o, dicho de otra forma, el caso que le

hace el Gobierno Popular en Madrid al Gobierno Popular en Castilla y León, no estamos demasiadamente... demasiado convencidos de que haya algún caso efectivo. El día veinte de mayo se reúne usted con el Consejero de Fomento; el día cuatro de agosto, nada de nada. En la entrevista a la que me refería antes, pues habla usted de que a lo mejor, en cuanto a la autovía León-Benavente, pudiera incluirse en los Presupuestos Generales del Estado la financiación para la redacción o elaboración del proyecto, y de la León-Astorga nada, de nada, de nada. Pues me da la impresión de que ya hubiera tenido usted que tener noticias, si hubiera voluntad política del Gobierno de cumplir las peticiones de la Junta de Castilla y León.

Lo cierto es que a nosotros nos interesa mucho saber en este momento, y es con... o es el detalle que más interés tenemos en conocer en esta comparecencia, nos interesa saber -digo- si tiene usted ya noticias de la inclusión de partidas presupuestarias concretas en el Presupuesto General del Estado, en este caso en el proyecto de Presupuesto General del Estado. Pero el presupuesto está prácticamente ultimado, como usted sabe, porque el día treinta me parece que acaba el plazo para remitirlo a las Cortes Generales, el proyecto de Presupuesto está prácticamente ultimado, y lo que más me importa, lo que más le interesa saber a mi Grupo es saber si usted conoce ya que hay destinadas partidas concretas para cada una de las obras de infraestructura que afectan a esta Comunidad, y en concreto a la provincia de León, de las que ustedes solicitaron como a corto plazo. Ya me imagino que a las de medio plazo nada que hablar, pero bueno, por lo menos las de a corto plazo. ¿Tiene usted ya noticias, señor Consejero, de que se hayan incluido en los Presupuestos Generales del Estado partidas presupuestarias concretas para la ejecución de esas obras? Sin duda alguna, es lo que más nos interesa saber de esta comparecencia, y, lógicamente, en función de la respuesta que usted nos dé, podremos continuar debatiendo estas cuestiones de infraestructura. Nada más. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Sí. Muchas gracias, señor Presidente. Teniendo en cuenta que el documento que se nos ha presentado por parte del señor Consejero, parece ser que es el que se presentó al señor Ministro en mayo, pues, en primer lugar, yo creo que no había hecho falta pedir la comparecencia del señor Consejero, para que dicho documento se hubiera entregado a estas Cortes de una forma que tendría que haber sido, pues, en primer lugar, la manifestación del propio Consejero, o la propia cortesía del Consejero hasta estas Cortes, de dar cuenta en todo momento de cuáles habían sido las peticiones o las reivindicaciones -por así decirlo- de la Junta de

Castilla y León en materia de infraestructuras al señor Ministro.

Yo creo que simplemente con ello se demuestra una vez más, pues, la descortesía o la falta de colaboración por parte de la Junta de Castilla y León a estas Cortes, la falta de información constante que se está demandando por parte del Grupo de la Oposición; que inclusive en el último Pleno fue motivo de una interpelación por parte de otro Grupo Parlamentario, y que, lógicamente, parece ser que por parte de la Junta se quiere seguir reiterando esa falta de colaboración, como se demuestra en no entregar ni tan siquiera, pues, documentación tan elemental —me refiero a nivel de elemental, que se supone que no tiene ningún tipo de carácter de secreto—, para facilitar la labor de los Grupos de la Oposición.

Dicho eso, a nosotros lo que nos ha parecido la intervención del señor Consejero es, en grandes rasgos, pues la lectura, en parte, del programa electoral del Partido Popular, o lo que fue, pues, el año pasado por estas fechas la comparecencia del señor Consejero, de lo que eran las declaraciones de intenciones para el periodo de Legislatura o, a medio plazo, de lo que iban a hacer en materia de infraestructuras. Quiere decirse: declaraciones de intenciones y pocos compromisos, o ningún compromiso concreto.

Y yo creo que eso es lo que nos debe interesar. Es decir, yo creo que a estas alturas y sobre todo si hacemos referencia a que sí esto, a grandes rasgos, lo que nos parece a Izquierda Unida es la lectura, en parte, del programa electoral del Partido Popular, y teniendo en cuenta cuáles son las experiencias del cumplimiento del programa electoral del Partido Popular, inclusive en aquellos compromisos muy claros que ni tan siquiera suponen coste económico, nos podemos hacer una idea lo que puede ser el compromiso o la voluntad de cumplimiento del programa electoral del Partido Popular, en estos apartados donde sí que es necesario el compromiso económico, y que aquí eso no se ve por ningún lado. Porque a estas alturas de Legislatura, por lo menos, en esta Comunidad Autónoma, y lo que tendría que ser a estas alturas ya de elaboración de Presupuestos, tanto a nivel del Estado como de la propia Junta de Castilla y León, lo que nos interesa es saber exactamente cuál es la cuantificación que en los Presupuestos del Estado —el señor Ministro supongo que se lo ha dicho al señor Consejero—, que para cada uno de estos compromisos en infraestructura va a haber en el año noventa y siete y en los sucesivos, teniendo en cuenta que parece ser que hay toda esa voluntad política que, a medio plazo, llevará a cabo todas esas infraestructuras para Castilla y León.

Y, lógicamente, también se supone que, a estas alturas, el señor Consejero debe saber cuáles son los compromisos concretos por parte de la Junta de Castilla y León para cada una de estas infraestructuras, que se van a llevar cabo en el año noventa y siete en compromisos de la Junta.

Porque si esto no es así, si no se nos dice expresamente, pues lo que nos parecerá es una vez más... y yo creo que se puede ya contar por decenas las veces que se nos ha reiterado aquí, pues, el supuesto compromiso, la supuesta voluntad política de llevar a cabo todas estas infraestructuras. Y alguna de ellas, como se ha dicho, pues claro, con compromisos de Gobiernos anteriores con esta Comunidad Autónoma, desde el año noventa y dos.

Y la primera pregunta que asalta es si esta Comunidad no ha conseguido de Gobiernos anteriores, desde el año noventa y dos, ejecutar toda una serie de infraestructuras comprometidas, en las que se comprometió también esta Comunidad Autónoma con el Partido Popular, cuáles son los mecanismos que va a poner ahora en marcha el Partido Popular, la Junta de Castilla y León, para hacer cumplir los compromisos que desde el año noventa y dos no se han llevado a cabo. Cuál es, de alguna forma, la capacidad de convicción que ha conseguido la Junta de Castilla y León ahora, con el nuevo Gobierno, para —parece ser— crearse a pies juntillas que todo esto se va a llevar a cabo. Y sobre todo, lógicamente, relacionándolo con lo que parece ser, los Presupuestos que se nos están anunciando, tanto a nivel del Estado, que también hay que hacerlos mención, porque se supone que es de ahí de donde van a salir numerosas partidas presupuestarias para llevar a efecto estas infraestructuras, cuando por todos los lados se nos anuncia que van a ser unos Presupuestos restrictivos. De dónde va a sacar, parece ser, el Ministro de Fomento toda la financiación necesaria para llevar a cabo todas estas infraestructuras.

Yo creo que se trata de ser bastante más coherente de las ... de las contradicciones en las que se incurren, en, por un lado, pues anunciar lo que parece ser que va a ser un Presupuesto claramente restrictivo y donde parece ser ya, inclusive, la experiencia de recortes presupuestarios en lo que ha sido este propio ejercicio noventa y seis, fundamentalmente ha ido al apartado de infraestructuras, precisamente lo que más necesitamos en esta Comunidad Autónoma, precisamente lo que estamos comentando ahora, y sin embargo se nos dice, lógicamente, habría que deducir que todos estos compromisos presupuestarios, estaríamos ante la expectativa de un Presupuesto para el año noventa y siete claramente expansivo, Y me parece que los tiros no van por ahí.

Así pues, dejémonos de milongas y vamos a hablar con los pies en la tierra de cuáles son los compromisos concretos, con partidas presupuestarias claras, que tanto el Ministerio de Fomento, a nivel nacional, se compromete a ejecutar e invertir en esta Comunidad Autónoma y, por otro lado, la Junta de Castilla y León en los Presupuestos que tenga previsto presentar en estas Cortes en los próximos días. Pero en lo concreto, basta ya de campaña electoral, basta ya de compromisos incumplidos, y basta ya de hacer declaraciones que no se cumplen nunca.

Y yo creo que por no hacer una exposición excesivamente extensa, sino que... pedir esa concreción y echar en falta alguna serie de compromisos, que también han sido compromisos claros por parte del Partido Popular y que nos llama la atención, como ha podido ser, por ejemplo, compromisos de reapertura de la línea férrea de la Ruta de la Plata; no se habla absolutamente nada. De reapertura de algunas líneas férreas o, por lo tanto, de evitar desmantelamiento de líneas férreas, en donde han sido declaraciones expresas del señor Consejero, en donde iba a haber aportaciones o, por lo menos, voluntad política expresa de la Junta de Castilla y León para evitar los cierres de servicios, que aquí se reconocen por una vez, por parte de la Junta de Castilla y León, que ha habido en nuestra Comunidad Autónoma en los años pasados. Y en ese sentido, cuál es -parece ser que ahí no se menciona- el compromiso concreto, por parte del Ministerio, de la Junta de Castilla y León, en evitar, por un lado, de que esta Junta de Castilla y León siga sufriendo la sangría de deterioro de servicios ferroviarios, e inclusive -lo que ha sido debate también en estas Cortes- el evitar el desmantelamiento de determinadas líneas férreas en la perspectiva de conseguir su reapertura, bien para uso ferroviario como sería nuestra voluntad, o por lo menos para otros servicios. Pero no cabe la menor duda, una vez más, el compromiso expreso que fue que el señor Aznar iba a ir en el ferrocarril de la Ruta de la Plata a la Moncloa. Ese compromiso se ha olvidado, parece ser.

O también una mención que hizo, por ejemplo, el señor Consejero, referido a la supuesta línea de alta velocidad Madrid-Valladolid-Burgos-Irún, que inclusive el señor Consejero se permitió la frivolidad en el Pleno de estas Cortes de aventurar que posiblemente esa infraestructura se iba a realizar antes que el Madrid-Barcelona. Pues parece ser que el Madrid-Barcelona, gracias al acuerdo al que han llegado ustedes con Convergencia i Unió -está en el Diario de Sesiones, señor Consejero-, parece ser que ya tiene cuantificaciones en compromisos concretos. O ustedes han perdido el tren, o se les han adelantado antes otros, parece ser que con una capacidad de presión mejor que la suya.

Y el hablar ahora una vez más de la voluntad o de la decisión que se tiene de tomar medidas para aliviar la situación del paso del ferrocarril por ciudades como Burgos, Palencia, Valladolid, etcétera, pues, hombre, ha tenido usted una oportunidad excelente, por ejemplo, en este verano, cuando se pidió su comparecencia, y donde su Grupo Parlamentario se negó, como parece ser de que no era urgencia, ante un hecho luctuoso que tuvimos en la capital burgalesa. Ahora parece ser que ya hay compromisos concretos, que la Junta de Castilla y León tiene claro qué es lo que va a hacer con estas infraestructuras, tiene partidas presupuestarias concretas, y hace un mes no había ningún tipo de urgencia en dar una alternativa concreta de cuál era la que la Junta de Castilla y León iba a dar a esa ciudad, o a esa infraestructura en concreto.

En definitiva, lo que a nosotros nos preocupa es la falta de concreción, la falta de partidas presupuestarias, en dónde van a estar comprometidas, porque, si no, estaremos una vez más en las grandes declaraciones, en la lectura de programas electorales que a estas alturas, por parte de la Junta de Castilla y León y por parte del Partido Popular a nivel nacional, están descalificados para hacer mención a lo que son sus compromisos electorales, como para que aquí nos sirva eso exclusivamente para creernos que, a partir de ahí, ustedes tienen la credibilidad de estas Cortes, de este Grupo Parlamentario, de qué es lo que van a hacer. Traigánnos compromisos concretos presupuestarios y, a partir de ahí, empezará a tener un mínimo de credibilidad su discurso y su compromiso. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Muchas gracias, señor Presidente. Bueno, yo, la intervención mía, señor Presidente, quiero que va a ser breve y sobre todo centrada en lo que se trata en este asunto, con esta presencia o comparecencia del Consejero. Yo no puedo estar de acuerdo en pedirle compromisos presupuestarios claros y netos, como han pedido los Grupos Parlamentarios, porque aquí se trata de decir qué ha pedido el señor Consejero o qué, cómo, cuál fue el motivo y la esencia y el intrínquilis de la entrevista que tuvo con el señor Ministro.

A la vista, o al parecer de este Grupo Parlamentario, nosotros creemos que la entrevista se presentó como un documento concreto y claro, que abarca los temas básicos de la Región que durante tantos años se han solicitado y que -como decía algún Portavoz que antes ha intervenido-... pues no hemos escurrido el bulto; lo que antes de pedía se ha seguido pidiendo. Y ésta es una tónica que creo que se debe seguir, independientemente del color político que haya. ¿Que haya alguna variación? Evidentemente. Pero había variaciones, como se ha puesto aquí de manifiesto y con... digamos que con algún retintín, porque si no las hubiera, señor Consejero, enseguida le sacarían que por qué no hacemos no sé... una autovía de Medina de Rioseco a Villalón, o cualquier cosa. Yo pienso que los documentos son vivos, básicamente son los que aquí en tanto tiempo se han pedido; es una pena que no se hayan atendido, cuando -repito- reiteradamente se ha pedido lo mismo, en su núcleo central, no se han atendido por anteriores Gobiernos.

Yo creo que la obligación política de este Consejero, aunque lógicamente a la mitad de esta Mesa no va a gustar, se ha cumplido. Repito, no ha escurrido el bulto, ha seguido en la tónica inicial de este documento y de antes de esta reunión que tuvo con este Ministro. Ha llegado... ha plasmado, ha llevado el planteamiento de

esa falta de infraestructuras a que ha estado sometida esta Región y en tres grandes bloques, lo que es a corto plazo. ¿Que, evidentemente, había muchas cosas iniciadas? Sí señor, y hay que continuarlas; si no eran malas, eran buenas, y nosotros creemos que somos un poco consecuentes y serios con el tema. Hay que seguir con eso y hay que solicitarlo, pero no hay que quitarle el mérito a lo anterior; no. Simplemente somos coherentes desde hace una serie de años en la Junta de Castilla y León, con independencia de los colores, del color que hay. Pedíamos a, b y c y seguimos con a, b y c. Yo creo que usted en eso ha sido realmente claro. Ojalá que esta petición no se hubiera... vamos se hubiera -digamos- contestado positivamente pues hace muchos años.

¿Que hay una duda entre... aquí manifestada y puesta de forma clara, que con estos Presupuestos restrictivos en estas -digamos- prioridades que tiene el Gobierno de la Nación? Pues evidentemente, todos nos vamos a tener que apretar el cinturón. Pero yo creo que la petición -repito- realizada por la Junta y en donde el riesgo ha sido fuerte e importante, tanto por el Vicepresidente como por el Presidente Lucas, es el mantener lo que debemos solicitar para vertebrar esta Región. ¿Que hay zonas, que hay puntos en los cuales ha tenido que variarse? Evidentemente, pero, básicamente, yo creo que ha sido certera, ha sido coherente, ha sido manteniendo lo que antes se ha pedido, y, repito, una pena que no se haya conseguido de otros Gobiernos.

Por todo ello, señor Presidente -repito-, yo creo que el documento que usted ha presentado es completo. Y claro, yo creo que aquí no ha habido alharacas de vender la burra antes... antes de tiempo. Nos enseñaron a poner carteles mucho antes que los pusiéramos nosotros, y tampoco dijimos tanto. Se ha hablado de que ha habido... o que fue una entrevista con generalidades. Yo creo que son proyectos concretos. Lo que pasa que, claro, en el ansia de la Oposición -y yo la comprendo, pero yo no la comparto- está, y a lo mejor usted tiene la deferencia de darlo, en digamos personalizar, concretar, presupuestar.

La reunión de hoy era qué pidió usted al Ministro y, lógicamente, a un Ministro de este Gobierno o del anterior no se le dice: "quiero esto para esta fecha y con estas pesetas", sino "éstas son las necesidades", en un gran bloque inicial -probablemente iniciado por la Oposición-, "ésta es la de medio plazo, ésta es la del futuro". Pero, evidentemente, no se puede decir: "esto vale tantas pesetas y en qué fecha la quiero". Yo creo que la gente, pues bueno, tiene que salir por donde tiene que salir, tiene que cumplir su misión; la misión mía, del Grupo Parlamentario que le defiende a usted, señor Consejero, creo que ha sido claro, manifiesto, completo y útil.

Dicho esto, yo creo que mi Grupo Parlamentario no tiene más que decir. Ojalá nos hubiera -repito-, nos hubieran hecho caso o se hubiera adecuado, o de forma más fehaciente por otros Gobiernos de hace no muy poco tiempo. Nada más, señor Presidente.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Contestando a los Grupos, y agradeciendo al representante del Grupo Popular sus palabras, en relación con el representante... lo manifestado por el representante del Grupo de Izquierda Unida, le agradezco también que haya dado usted en el clavo: lo dicho por este Consejero se basa, efectivamente, en el programa electoral del Partido Popular; no puede ser de otra manera. Es el que presentábamos a las elecciones y es el que votaron los ciudadanos de Castilla y León mayoritariamente. Por tanto, si le hubieran votado a usted, pues estaría en este momento aquí exponiendo su programa electoral, pero como le han votado al nuestro, pues el nuestro es, efectivamente, el que hemos trasladado punto por punto al Gobierno, y a la Junta de Consejeros, y ése es el que estamos tratando de ejecutar. Y, desde luego, tenga usted en cuenta que se está cumpliendo, o procurando cumplir a rajatabla cuando depende de la Junta, cuando depende de la Junta, no cuando depende de otras Administraciones. Pero en lo que depende de la Junta, desde luego, así seguirá siendo.

Y le recuerdo, efectivamente, que la comparecencia es sobre la reunión con el Ministro de mayo de este año, y no sobre los Presupuestos de la Junta de mil novecientos noventa y siete, que supongo que será objeto de otra comparecencia el mes que viene, donde ya entraremos y podrá usted ver en detalle, en el anexo de inversiones, cada una de las actuaciones que la Junta va a emprender para el año noventa y siete, en lo relativo a las infraestructuras de la Junta de Castilla y León, y no del Gobierno de la Administración del Estado, que ésa es otra cuestión donde su Grupo, de Izquierda Unida, en Madrid, podrá debatir esos extremos. Nosotros, lo único que nos cabe en estos casos es plantear nuestros Presupuestos en esta Cámara, y plantearlos desde un punto de vista de ejecución de nuestro programa electoral, que, por supuesto, lleva un año -le faltan otros tres-, y que irá cumpliéndose punto por punto, al máximo, en los próximos años. Usted, en ese sentido, pues tendrá ocasión de debatirlo con nosotros ampliamente.

Y respecto a lo manifestado por el Grupo Mixto, el documento suscrito en su día con el Estado decía claramente que se harán dos autopistas de peaje, por Aucasla, en León, una entre León y Astorga y otra entre León y Benavente. Y eso es público desde mil novecientos noventa y dos; otra cosa es que usted no lo haya leído hasta ahora, pero salieron en los periódicos, salió en todos los medios de información en aquel momento. Fue

un documento público firmado por el Ministerio de Obras Públicas, el Ministerio de Hacienda, la Consejería de Economía y la Consejería de Fomento. Y, desde luego, desde hace cuatro años, ese documento es absolutamente público y ahí se dicen exactamente todos los extremos de esas dos autovías: cómo deben de hacerse, quién las debe de hacer, y qué carácter y qué naturaleza van a tener. Por tanto, no creo que eso sea ahora mismo ya, ni mucho menos, cuatro años después, ninguna sorpresa. Otra cosa es que usted lo haya visto ahora por primera vez.

Respecto al aeropuerto de León, o al de Burgos, el PDI no los contempla –por eso ahí seguramente no se citarían–, porque la red europea tampoco los contemplaba. Y por tanto, lo que hemos hecho en esos dos casos han sido unas actuaciones puntuales, en convenios concretos con las Diputaciones de ambas y con los Ayuntamientos de ambas ciudades –en el caso de León con la Diputación, y en el caso de Burgos con el Ayuntamiento de Burgos– para desarrollar esos aeródromos con unas partidas presupuestarias concretas, unas asignaciones económicas, que deben de figurar en los Presupuestos en la partida correspondiente, y que lo tienen exactamente en el caso de León –que está más avanzado, o por lo menos más o menos igual que en el de Burgos–, para desarrollarlos sin ningún problema, únicamente pendientes de las autorizaciones a las que nosotros nos hemos comprometido con esas dos Instituciones a instar de la Dirección General de Aviación Civil y del Ministerio correspondiente, a instar esas autorizaciones para el uso civil.

Pero el compromiso de la Junta debe basarse en esas dos facetas: por un lado, el conseguir la autorización, que no depende de la Junta –como es lógico–, y por otro, el apoyo económico, que sí depende de la Junta. Y en eso, desde luego, lo hemos comprometido y lo vamos a cumplir; de hecho, ahí está la partida presupuestaria, ahí está el convenio firmado. Y yo creo que en cuanto que esas autorizaciones sigan adelante, pues esos dos aeródromos se podrán completar con las ejecuciones de obra necesarias. Por tanto, el compromiso, en ese sentido, da igual que estuviera en el Plan Director de Infraestructuras o que no estuviera, porque es absolutamente aparte en ambos casos. No es el caso del Aeropuerto de Valladolid, que por ser un aeropuerto que viene en el Plan Director de Infraestructuras, que está en la red europea de aeropuertos, pues, obviamente, debe ser el Estado el que afronte esas obras, no las Instituciones o Administraciones Regionales o Locales, y además así se le ha pedido. Y ahí sí que no va a haber colaboración económica de la Junta en la ejecución o en la aportación de las obras, porque es una cuestión del Estado, que debe hacerlo así.

Hay una causa clara para que la financiación sea diferente en lo que usted ha dicho de la Nacional 120, ¿por qué de Burgos a León de una forma y de León a Astorga de otra? Por una sencilla razón; en ese pacto se venía que los fondos que había que aportar para la

realización de la Burgos–León se harían por las Administraciones, y en el caso de León a Astorga se haría por una empresa, que tiene que hacerlo con su propia financiación y que, posteriormente, se concretará y se amortizará con un peaje. Por tanto, yo creo que da igual con qué fondos se haga, si de lo que se trata es de que se haga. Y aquí, que muchas veces tenemos... queremos ver el mensaje según nos interesa, pues cuando hablamos de los peajes y ponemos como ejemplo siempre a Cataluña, y decimos que es que Cataluña tiene muchas infraestructuras, no recordamos que es que en Cataluña vienen pagando peajes desde hace muchísimos años, tienen la mejor red de infraestructuras, y casi todas sus autovías o autopistas son de peaje. Aquí las queremos siempre gratis, siempre a costa de la Administración Autonómica o del Estado, y claro, de esta manera, como es lógico, pues es difícil que vayamos a tener alguna vez una red de infraestructuras como tienen otras regiones. Lo demagógico, pues, es pedirlo así. Por tanto, eso es lo más fácil, lo más sencillo y lo que siempre solemos hacer.

Yo le puedo decir una cosa: habrá partidas concretas en los Presupuestos noventa y siete para la Nacional 122, para la Nacional 620, para la Autovía León–Burgos, y para las autovías gallegas y el Tren de Alta Velocidad. Para ésas va a haber partidas concretas en el año noventa y siete, casi con toda seguridad; yo no soy el Ministro y, por tanto, no se lo puedo dar ahora mismo firmado, pero, desde luego, casi con toda seguridad; esos son los compromisos concretos que a nosotros nos dieron en su momento, derivados de la reunión.

También se dijo –no sé si por algún medio o por algún representante político– que no nos habíamos referido nunca en aquella reunión a la León–Benavente, y la León–Astorga, y a no sé cuántas más, y está todo en el documento. Pero, bueno, como cada uno utiliza la información como le parece, pues, claro, lo lógico... Por eso, cuando uno oye al representante del Grupo Socialista, pues pese a todo lo que ha ocurrido en el país, a los años transcurridos, a todo lo que ha pasado desde mayo, pues no deja de sorprenderse. Y yo, desde luego, me tengo que seguir sorprendiendo, porque la capacidad de sorpresa es ilimitada, y... desde luego, cuando dice que quiere en tres meses unos compromisos concretos y que hagamos en tres meses lo que no se ha hecho en diez años. Y eso sí, todo estaba comprometido por el Gobierno anterior, todo estaba prometido, todo estaba... incluso mucho inaugurado y puesta la primera piedra, pero aquí, desde hace doce años, no se había hecho absolutamente nada.

Y lo primero que conseguimos en aquel momento fue una cosa que, desde luego, nunca se había hecho, y es que empezaron por fin las obras de la Tordesillas–Salamanca. No se había hecho pese a que vino el Ministro, que fíjese lo fácil que lo hubiera tenido el Ministro Borrell, empezando en enero las obras de la Tordesillas–Salamanca y viniendo en marzo, en la campaña electoral, y diciendo ahí están las obras, ahí están las

máquinas, ¿ven ustedes lo que hace el Gobierno Socialista, ven cómo lo empieza? Pues ni eso. Vino, puso la primera piedra y se marchó, y hasta que no empezaron las máquinas en agosto, porque el nuevo Ministro de Fomento empezó las obras, pues nadie ha querido saber nada de aquellos diez años perdidos, de aquellos 500.000 millones perdidos por esta Región. Y ahora lo fácil es decir que tres meses después no hay ningún compromiso, aquí no se ha hecho absolutamente ningún compromiso por el nuevo Gobierno, no se ha hecho absolutamente nada por el nuevo Gobierno. Eso sí, en los diez años anteriores todo estaba comprometido.

Yo creo que si sólo se hubiera contratado cada año por el Gobierno Socialista en los últimos diez, sólo en los últimos diez, desde mil novecientos ochenta y siete, 50.000 millones por año, sólo 50.000 millones, ahora mismo todo ese documento no tendría ningún valor; ya estaría todo hecho, no sería ningún documento válido, estaría todo absolutamente terminado. Estamos hablando de sólo 50.000 millones por año de obra, que no es tanto cuando se ha invertido tanto en tantas cosas en estos años.

Y, desde luego, yo creo que el representante del Grupo Socialista no ha querido ver muchos puntos del documento que están en el PDI, y como no los quiere ver, porque en el PDI no se incluyen aspectos que nosotros le hemos recordado, pues, desde luego, como no hay peor ciego que el que no quiere ver, da lo mismo que digamos lo que sea, porque es que es igual: nos va a decir que no están o que no lo hemos dicho. Hemos hecho una periodicidad a medio y a largo plazo muy clara, pero ahora ustedes quieren poner unos plazos a tres meses. Y eso, pues, no merece respuesta, para qué vamos a seguir discutiendo sobre esa cuestión. Usted "periodifique" como quiera y nosotros lo haremos como nos parezca. Las variantes de Ávila están adjudicadas. ¿cómo las van a incluir en ese documento si está adjudicada la obra, si está adjudicada ya?, cosa que no han hecho ustedes en los diez años últimos.

Sobre el peaje o no de las autovías, pues debo decirle que hemos mantenido siempre, desde que empezó el debate este verano y mucho antes, la dudosa legalidad que supone... Porque no es nuevo, no se lo ha inventado el señor Arias Salgado, ni el señor Rato, lo de la tasa de autovías. Si ya lo habló el señor Borrell. Si esto es un tema de hace muchos años; si ya es un debate antiguo. Y nosotros siempre hemos defendido que es dudosa la legalidad de crear peajes en autovías que no tengan alternativa, y ésa es nuestra teoría. Por tanto, usted puede decir lo que le parezca; eso es lo que vamos a seguir defendiendo siempre.

Otra cosa es que se hagan autovías nuevas con una alternativa, en cuyo caso la naturaleza de la autovía será dudosa, porque entonces se considerarán autopistas. Lo que pasa es que como ustedes crearon el concepto equívoco y falso y demagógico de una autovía, que no era tal autovía ni era tal autopista, pues al final nos hemos creado el único modelo en Europa, que yo creo que para el

derecho comparado va a ser de una riqueza tremenda, cuando nuestros... en el futuro, los autores vean que qué concepto es ese de autovía, porque realmente no había, no existía en Europa un concepto similar, y es absolutamente engañoso.

Porque ahora se ha dado cuenta el señor Borrell y después su sucesor "aunque sea de nuestro partido" que nos lleva a un callejón sin salida, porque, por un lado, no se puede poner peaje y, por el otro, no se le puede dar fácilmente una alternativa. Por tanto, ¿qué hacemos con las autovías, ahora hay que hacer autovías nuevas o hay que hacer autopistas de peaje? Y como ése es un debate que nosotros ni corresponde a esta Cámara, ni creo que saquemos muchas conclusiones positivas sobre el tema, lo mejor es que lo dejemos a los que son competentes en la Red de Autovías o Autopistas del Estado, que serán los que tengan que decidir.

Claro que es lo mismo lo planteado al Ministro que lo planteado al anterior Ministro y a los anteriores Ministros. ¿Cómo no va a ser lo mismo? Exactamente lo mismo, por lo que le he dicho antes. Porque si este documento se hubiera ejecutado en su totalidad, no le hubiera planteado nada de este documento al señor Ministro, porque estaría todo hecho. Por tanto, como llevamos diez años planteando lo mismo a los Ministros de turno y no han hecho absolutamente nada, pues ahora nos obligan a plantearle al nuevo Ministro todo lo que hemos planteado anteriormente y no se ha hecho; desde mil novecientos ochenta y cuatro, que estaba usted al frente de la Consejería, no desde ahora, porque es desde entonces, pese a que lo hemos reivindicado "y usted seguro que también" año tras año.

Y como efectivamente el documento reitera el PDI, se refiere a la autovía Nacional 611. Lo que pasa es que ya le he dicho a usted que usted no quiere leerlo, y como no quiere verlo, no sabe que en la página diez hay un punto muy claro que dice: "El desdoblamiento de la Nacional 611, Palencia-Aguilar-Cantabria". Pero, bueno, ¿qué quiere que yo le diga si usted no quiere ver la mayor parte de las cosas que hemos dicho en el PDI? Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Para consumir un turno de réplica, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, don Antonio de Meer.

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Gracias, señor Presidente. Nosotros sabemos casi siempre lo que va a decir el señor Consejero. Porque él mantiene la oposición retroactiva y, entonces, permanentemente... como esta mañana la Consejera de Economía y el Portavoz del Grupo Popular, pues, empiezan a hablar de lo mal que se ha hecho todo en los últimos trece o catorce años. Si es cierto, si lo hicimos todo muy mal, si eso ya lo sabemos. Ahora estamos hablando de futuro.

Si en doce años no se hizo en Castilla y León ninguna autovía, si eso lo sabe todo el mundo. Si la gente que va de Burgos a Madrid, por la N-I autovía, sabe que no se hicieron durante estos años, que estaba de antes. Hay dos posibilidades, que estuviera de antes, o que la haya hecho el señor Arias Salgado ahora. Pero eso no lo hicieron los socialistas, ¡Por favor!, ¡si no hicieron nada!

Si es que la gente que va de Adanero a Benavente por autovía en la N-VI sabe que ésa no se ha hecho durante estos catorce años; si sabe que esas o estaban antes o se han hecho... o las ha hecho el señor Arias Salgado ahora.

Si todo el mundo sabe que cuando va en autovía de Burgos a Tordesillas, todo el mundo sabe que eso no lo han hecho los socialistas. ¡Por favor!, ¡cómo lo van a haber hecho los socialistas si no hicieron nada durante catorce años! Si eso estaba ya de antes... o la ha hecho ahora el señor Arias Salgado.

Si la gente, cuando pasa por la provincia de Soria, por la N-II, en el tramo de Medinaceli que corresponde y va por la autovía, lejos de Medinaceli, sin pasar por la mitad, todo el mundo sabe que eso no lo han hecho los socialistas en estos trece años. ¡Si no hicieron nada!, ¡por favor!, ¡qué barbaridad! Todo el mundo sabe que eso o estaba hecho antes o lo ha hecho el señor Arias Salgado en estos tres meses.

Como todo el mundo sabe que si hay alguna variante en León se ha hecho ahora, mucho o poco; si hay alguna, se ha hecho ahora, que no estaba hecha de antes, ni la ha hecho el señor Arias Salgado ahora.

Porque la gente que recorre la ronda de Valladolid en los tres tramos que existen, estaría cerrada si el señor Consejero hubiera hecho la ronda Interosur; por eso no está cerrada. Toda la gente sabe que esa ronda de Valladolid ya estaba hecha de mucho antes. ¡Por favor!, ¡cómo la van a haber hecho los Ministros socialistas! Es que eso sería lo último que se le ocurriría a alguien. a lo mejor lo ha hecho el señor Arias Salgado en estos tres meses.

O la gente que utiliza la variante de Salamanca, que ya no se pasa por ahí en medio de la Universidad, casi por la Plaza Mayor, todo el mundo sabe que eso estaba hecho de... prácticamente desde tiempo inmemorial, eso mucho antes de que llegara un nefasto Ministro socialista. ¡Por Dios! O a lo mejor lo ha hecho el señor Arias Salgado.

Como todo el mundo sabe que la variante de Soria en su totalidad, no por San Saturio, como querían ustedes, sino por el otro lado, como queríamos nosotros, entera, estaba hecha de muchísimo antes. ¡Por favor!, ¡cómo la va ha hacer un Ministro socialista!. Eso hubiera sido una cosa tremenda, una barbaridad, o el señor Arias Salgado a lo mejor lo ha hecho ahora.

O las rondas de Palencia, las dos, porque encima en Palencia tienen dos, una interior y otra exterior: ésas ¡por favor!, ésas llevaban en Palencia toda la vida; nadie ha cruzado nunca Palencia por el centro, casi casi por la calle mayor. ¡Por favor!, eso estaba hecho de antes. ¡Cómo lo va ha hacer eso un Ministro socialista!, o lo ha hecho el señor Arias Salgado ahora.

Y por qué no hablar de variantes de pueblos, bueno, podría aburrirles, evidentemente, desde Aguilar de Campoo, que yo me acuerdo que se pasaba antes, parabas allí en Galletas Fontaneda a comprar la caja y tal. Ahora que pasas bastante lejos, eso los socialistas, ¡no!, ¡por favor!, ¡no, no, no!, eso estaba antes, eso desde la época de Recaredo, o el señor Arias Salgado con su gran eficacia.

En Ciudad Rodrigo, la última, hasta la han inaugurado ustedes, eso los socialistas no, ¡hombre!, ¡por favor!, eso desde los tiempos de Primo de Rivera estaba la variante de Ciudad Rodrigo.

O Langa de Duero, por poner un ejemplo, todas las variantes de la carretera de Soria. Quintanilla de Onésimo... antes de que la inaugure Aznar se ha inaugurado, se ha inaugurado, y no estaba hecha de antes. O Frómista, o cualquiera. Yo podría hablar de cien intervenciones de ese tipo que se han hecho durante todos estos años. Pero es cómodo, es fácil, es demagógico decir: ustedes no hicieron nada. Todas las autovías que hay en Castilla y León las han hecho los socialistas. Y eso lo sabe además todo el mundo. Además, hay autopistas de peaje hechas en otro momento, en un modelo anterior, que es el modelo que ustedes van ahora a reproducir.

Y dice que ha pedido el programa electoral, y yo la verdad es que me maravilla ahora que el programa electoral del Partido Popular fuera el Plan Director de Infraestructuras. Que todo el mundo ponía verde al señor Borrell, ese megalómano, que va a hacer no sé cuántas cosas y es lo que pide. ¡Vaya programa electoral!, ¡vaya empuje! Vaya manera de haber descalificado al señor Borrell durante años para, al final, ir a pedir exactamente lo mismo y, en todo caso, cambiar alguna cosilla.

No, señor Consejero. Usted ha rebajado enormemente su nivel de exigencias. Usted había prometido el oro y el moro. El señor Aznar se iba a volcar en Castilla y León, esto iba a ser el cuerno de la abundancia. Y de eso, nada; volvemos a la realidad: se hará lo que se pueda hacer, con dificultades, sin dificultades... Pues claro, pues claro, porque ahora es el momento de dar trigo y no de predicar.

Para lo que usted hizo en Madrid en el mes de mayo, más valía que hubiera mandado una carta. Porque en una entrevista se supone que se discute, que se adoptan acuerdos, que se programan actuaciones. Y el señor Ministro le dio dos palmadas y dijo: "venga, lo que iba

a hacerse de todas las maneras". Porque si no hubiera sido así, cómo usted lo hubiera aireado.

Yo creo que hay un cambio de discurso, no sólo en eso, en la bajada del nivel de exigencia, no sólo en que es distinto predicar que dar trigo, un cambio de discurso tremendo en el tema del peaje. ¿Que es un debate antiguo? Por supuesto, por supuesto que es un debate antiguo? ¡Pero cómo se ponían ustedes cuando el debate se suscitaba hace pocos meses! ¡Por favor! Aquello era prácticamente anticonstitucional, ¡qué barbaridad hacer peajes! El Portavoz del Grupo Popular, hace pocos días, hablando de las autopistas Burgos... digo -perdón- León-Benavente y León-Astorga, prácticamente decía que ésas... incluso que ni ésas iban a ser de peajes; y hoy en día usted ha dicho que va a haber peajes. Pero no sólo lo ha dicho usted, es que lo ha dicho esta tarde en el Senado el señor Arias Salgado; y ya sabemos cuál es la primera autovía de peaje que va a haber en Castilla y León, que es el tramo entre Salamanca y Fuentes de Oñoro; eso ya sabemos que es de peaje, ésa es la primera. Lo ha dicho el señor Arias Salgado esta tarde en el Senado, y me acaban de pasar la nota. Ya veremos cuántas más caen en esa línea.

Señor Consejero, usted ha cambiado muchos discursos durante este tiempo. Y realmente, para conseguir tan poco del Ministro de Fomento, sólo conseguir que le digan que las autovías van a ser de peaje, mal, poco eficaz, poco brillante fue su entrevista con él. Para eso más valía que hubiera mandado una carta. Nada más. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor De Meer. Continuando el turno de réplica, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Otero.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señor Presidente. Comenzar por donde terminó el señor Consejero al referirse a este Portavoz, en un tono de reproche, sobre la entrevista mantenida con el señor Consejero y sobre la pregunta que este Procurador le formuló en cuanto a las autovías, o autopistas, o lo que sean, entre León-Astorga y León-Benavente. Dice que sí lo había hablado con el señor Consejero. Como la información que los Procuradores tenemos es la misma que cualquier ciudadano de a pie, es decir, nos enteramos por los medios de comunicación de las entrevistas con el señor Consejero, y solamente treinta segundos antes de comenzar una comparecencia nos pasan el documento, es evidente que yo la información la tenía por los medios de comunicación.

Se da la circunstancia de que, además, esas ruedas de prensa posteriores a la entrevista con el Ministro no las dio usted en León. Por tanto, no habló para nada de León, ciudad o provincia de la que sólo hablan cuando van a dar las ruedas de prensa en León; y como no la dio usted

en León, no habló de las autovías, o autopistas, o lo que sea, de la provincia de León. De ahí mi confusión. Yo se lo pregunté en un Pleno, en una Pregunta Oral, y usted me contestó; y yo ya quedé tranquilo y no volví a remover ese tema. Pero claro, los medios de comunicación hablaban de otras prioridades y no de León-Benavente ni de León-Astorga. Ése es el motivo que usted me reprocha y que yo le aclaro en este momento.

¿Estamos aquí para saber qué le pidió usted al Ministro, o estamos aquí para conocer no solamente qué le pidió, sino qué caso le hizo el señor Ministro? Porque para saber qué le pidió al Ministro, nos manda usted por carta, o a los Grupos, el documento este y ya está. Lo que nos interesa saber es qué caso le hizo a usted el Ministro, qué promesas, qué le dijo, a qué se comprometió, que ése es el objeto de una entrevista; lo otro es una solicitud. Una entrevista es algo más que darle traslado de unas prioridades. Es cambiar impresiones y adquirir compromisos concretos; y si no hay compromisos concretos en un momento, pues concertar otra entrevista un poco más adelante, cuando haya compromisos concretos. Por lo tanto, creemos que abarca algo más que no solamente el hecho de la petición que usted le hizo al señor Ministro.

Autopistas León-Astorga y León-Benavente desde mil novecientos noventa y dos. ¡Hombre!, eso pone en el Pacto de Financiación Autonómica, claro que pone el Pacto. Lo que ocurre es que eso nadie lo dice de la Junta de Castilla y León; ni lo decían en la campaña, ni lo decía usted en el mes de agosto -que hace bien poco- cuando le preguntaban: ¿qué va a ser León-Benavente, autovía o autopista? Respuesta suya: "Lo que se haga más rápido". Me parece muy bien la respuesta, pero la respuesta correcta hubiera sido: no, no, autopista, que lo pone el Pacto de Financiación Autonómica. ¿Qué va a ser la comunicación entre León y Astorga, autovía o autopista? Usted dijo: "Sólo se sabe que se va a hacer algo, pero no se sabe qué". ¡Hombre!, bueno, la respuesta correcta hubiera sido: autopista, y además para Aucalsa, que lo pone el Pacto de Financiación Autonómica. De tal manera que las circunstancias han ido cambiando desde la firma del Pacto de Financiación Autonómica. Y, desde luego -insisto-, salvo en ese Pacto, jamás he vuelto a oír hablar a nadie, ni de la Junta, ni del Ministerio, ni de ningún sitio, sobre la realización de autopista entre León y Astorga, y además adjudicada a la empresa Aucalsa. A lo mejor se encontraba con el mismo problema que la León-Benavente y el Consejo de Estado no daba el visto bueno al adjudicarlo antes de tiempo. En todo caso, eso es otra cuestión.

Insisto, lo importante es que se haga la autopista -creemos nosotros-, pero que se haga algo en todo caso. Porque, por preocuparnos, el tema de los peajes ya nos preocupa hasta tal punto que, en el fondo, si casi ya, qué más da que sea autovía o autopista, si se va a pagar de todas formas.

Es verdad, no podemos sustraer a este debate el hecho de que la provincia de León, merced a la "buena gestión" -entre comillas- del Partido Socialista, no tiene un solo metro de autovía; eso es verdad, eso es verdad, que la provincia de León está absoluta, o fue absolutamente marginada, fue tercermundista, y lo último que dijo un Ministro socialista fue que entre León y Astorga no había tráfico. ¿Qué iba a hacerse ahí, si ahí no había tráfico? Eso es absolutamente cierto; tan cierto como que el reproche pasado no conduce a nada, y lo que sí queremos es mirar al futuro, para intentar que no ocurra lo mismo con el Gobierno Popular. Por tanto, el reproche está ahí, y está siempre latente. Pero vamos a mirar al futuro.

Y, en ese sentido, tampoco nos gusta lo que estamos viendo. Mire, la provincia de León es una provincia que -como digo- no tiene un solo metro de autovía; pero va a seguir sin tenerlo, porque ahora, de repente, todo van a ser autopistas. Con lo cual, vamos a ser la pequeña Cataluña, en cuanto a carreteras, porque seguiremos sin autovías. Si la León-Benavente es autopista, si la León-Astorga es autopista, Asturias es autopista... ¡Hombre!, el tramo de la Nacional VI, que algún día estará terminado, y algún día habrá menos muertos, pasará por la provincia de León, y será la única autovía.

En todo caso -insisto-, el tema es de otro debate -entiendo yo-, el tema de los peajes. Pero publicado hoy en Diario de León, con la Agencia Efe como fuente, el Director General de Carreteras del Ministerio dice que se descarta imponer peajes en las actuales autovías, pero no en las futuras. O sea, que encima de ser esta Comunidad la última en tener autovías -o al menos la provincia de León-, la última en tener autovías, cuando las tenga, va a tener el premio, además, ser las primeras autovías de peaje.

Yo no entiendo nada, yo no entiendo cuál es la política. Y, en todo caso, lejos ya de los reproches, concibo esta comparecencia del señor Consejero como una comparecencia informativa, y por tanto, pues en una comparecencia informativa, voy a intentar obtener la información que me parezca oportuna, que, en definitiva, es lo que se pretende.

Yo quisiera que en el último turno que tiene el señor Consejero me explicase: figure lo que figure en el Pacto de Financiación, haya dicho lo que haya dicho la Junta, la Administración Central, ¿qué le parece a la Junta correcto entre León y Benavente, autovía o autopista?

Segundo. ¿Qué le parece a la Junta que se debe de hacer entre León y Astorga, autovía o autopista? Porque si fuera autopista, ahí podríamos entrar en el tema de la financiación. Claro, si es autovía lo va a hacer Aucalsa y va a invertir Aucalsa, pero si es... si es autopista. Si es autovía, lógicamente, habrá que ver con qué fondos. Y ahí tenemos especial interés en que sean los Fondos de Cohesión y no Fondos de Desarrollo Regional, los Feder;

aunque en último extremo -fíjese- nos daría igual, lo importante es que se haga. Pero segundo: ¿qué le gustaría a la Junta que fuera, o qué va a apoyar la Junta, que entre León y Astorga sea autopista, cumpliéndose el Pacto de Financiación Autonómica, adjudicada a Aucalsa, o que sea autovía, una especie de continuación del Camino de Santiago?

En cuanto al aeropuerto, insisto, vamos a diferir el debate para la iniciativa parlamentaria. Usted lo dijo muy bien, dice: "La obligación de la Junta de Castilla y León, de la Administración Autonómica en relación con el aeropuerto de León, esté en el PDI o no esté en el PDI..." Pues mire, si no está el aeropuerto de León en el PDI, habrá que cambiarlo, porque León tiene todo el derecho a tener un aeropuerto y que lo incluyan en el Plan Director de Infraestructuras. En todo caso, usted lo dijo muy bien. La Junta tiene dos compromisos con el aeropuerto de León: uno, el darle dinero cuando se tengan las licencias; pero el otro, pedir o instar a la Administración Central el que se den las licencias, o el que se agilicen las licencias, como está haciendo la Diputación. Ustedes deben de echarle una mano. Y a eso, hace unos días, dos días, el Partido Popular votó que no, que las gestiones hechas con el aeropuerto ya son suficientes y que no hace falta presionar más a la Administración Central para que dé las licencias, que eso es suficiente.

Bueno, como la iniciativa que vamos a defender luego es similar, dé usted instrucciones al Grupo de las Cortes, al Grupo Popular, para que apoye... Si está usted diciendo: sí, la Junta se compromete a pedir, a instar a la Administración Central para que se agilicen esas licencias. Eso es lo que pedimos en la futura Proposición No de Ley que debatiremos. Por tanto, ya imaginamos que nos la apoyarán.

Le he hecho dos preguntas: la pregunta de León-Astorga, León-Benavente...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Señor Otero, le ruego vaya concluyendo ya su intervención, que es que ha cumplido ya con creces el tiempo.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Voy concluyendo, señor Presidente. Y, además, me congratula la respuesta concreta. En eso le agradezco que haya sido muy concreto, con respecto al conocimiento que usted tiene de las partidas que se van a destinar a infraestructuras en el Presupuesto General del Estado para mil novecientos noventa y siete por parte del Gobierno de la Nación.

Me dice usted Nacional 122, Nacional 620, Autovías Gallegas y Tren de Alta Velocidad. En definitiva, nada para la autovía o autopista León-Benavente, nada para la autovía o autopista León-Astorga, nada para las rondas de León, nada para el aeropuerto; bueno, como no está en el PDI, pobre, ¡qué le vamos a pedir! Nada para las

rondas, como digo; nada para... bueno, no sé si Tren de Alta Velocidad, ahí, en esas partidas, incluirá también el ramal a León.

Pero, en definitiva, si es como usted dice -y hay que pensar que sí, porque tendrá usted relación directa con el Ministro-, para la provincia de León, en el Presupuesto General del Estado de mil novecientos noventa y siete, no hay ni una sola peseta en infraestructuras. Por consiguiente, sus peticiones no han dado resultado. Por consiguiente, su entrevista con el Ministro de Fomento ha fracasado estrepitosamente. Y, en definitiva, eso es lo que queríamos conocer. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Muchas gracias, señor Presidente. Empezando por la primera contestación que ha hecho el señor Consejero, referido a que ha reconocido que nos ha leído su programa electoral, el problema es que eso, pues no nos consuela en absoluto, porque supongo que el señor Consejero no pretenderá estar toda la Legislatura leyéndonos su programa electoral y quedándose en eso. Esperemos que algún día eso pase a ser compromisos presupuestarios concretos, que es aquí lo que estamos pidiendo. Es decir, cuál es la plasmación, a un año ya que llevamos de Legislatura, del programa electoral con que se presentó el Partido Popular, y cuáles son las partidas presupuestarias concretas para llevarlo a cabo. Porque a estas alturas ya tienen que ser compromisos concretos. Se supone que ya vale de globos sondas, que vale de ruedas de prensa, y que se supone que es el momento de los presupuestos y de la cuantificación concreta, de los compromisos en los papeles y luego, lógicamente, en la calle. Eso es lo que decimos y eso es lo que seguimos echando en falta.

Porque el que nos diga, inclusive, que en los Presupuestos del Estado se le ha dicho que va a haber esos compromisos que se ha dicho aquí... Lo que a nosotros nos gusta es la concreción concreta presupuestaria, es decir, cuáles son los miles de millones de pesetas que va a haber para esas infraestructuras en concreto. Y ésa es la cuestión. Eso es lo que realmente aquí nos tiene que servir. Estas comparecencias a estas alturas de Legislatura no tienen que ser meramente informativas, tienen que ser para exponer los compromisos concretos que se van asumiendo en desarrollo de ese programa electoral, que se supone que es el compromiso que ustedes asumieron con los ciudadanos; pero para llevarlo a cabo, no para que aquí nos lo sigan leyendo, que es que nos lo sabemos, nos lo sabemos; y de lo que se trata es de que lo vayan cumpliendo, cosa que todavía no vamos viendo.

Y si ustedes reconocen, inclusive, en el propio documento que esta Comunidad Autónoma ha sido en la etapa

pasada, pues, la Comunidad Autónoma más perjudicada en infraestructuras, en ferrocarril, en carreteras, etcétera, se supone que ustedes ahora harán lo contrario, que conseguirán que sea la Comunidad Autónoma... que va a ser la Comunidad Autónoma más beneficiada en el futuro en el tratamiento de infraestructuras que se va a dar por parte del Gobierno Central. Y eso es lo que queremos ver. Porque, claro, al revés de lo que se ha dicho aquí, nosotros lo que entendíamos es que esa reunión con el Ministerio, donde se planteaban los compromisos asumidos en el programa electoral por parte del Partido Popular con el Ministerio, con el Ministro, es que aquí vendrían los compromisos que el propio Ministro asumió, no solamente el hecho de manifestar las necesidades que esta Comunidad Autónoma tiene, que yo creo que para todos son evidentes.

Y en esas cosas concretas, pues, llama la atención, referido a que, por un lado, se diga que sí que va a haber partida presupuestaria concreta para el Tren de Alta Velocidad, y yo no sé si ahí está metido el tema de la Variante Norte, que la información que este Grupo Parlamentario tiene es que son proyectos claramente diferenciadores. Y, desde nuestro punto de vista, es imposible el plantearse el Tren de Alta Velocidad, si no se soluciona antes la Variante Norte. Y lo que tenemos entendido es que son proyectos y presupuestos totalmente diferenciadores. Y si está incluida partida presupuestaria para el Tren de Alta Velocidad, pero no para la Variante Norte, me parece que hay una pequeña, por no decir gran contradicción en esas prioridades presupuestarias que se plantean ahí.

Y una pregunta que se ha realizado anteriormente es si el anterior no se había cumplido... Porque claro, no solamente se trata cuando hay un compromiso realizado entre dos partes, pues no solamente se trata de decir que es que una de las partes lo ha incumplido. Y ¿qué ha hecho la otra para conseguir que se cumpliera? Porque se supone que el Pacto del noventa y dos le firmó también la Junta de Castilla y León, y hay toda una serie de incumplimientos que hay que decir a la Junta de Castilla y León qué es lo que se hizo para que se llevaran a cabo. Y, en ese sentido, lo que se trata es cuáles son los mecanismos que se van a articular por parte de la Junta de Castilla y León para que estos supuestos compromisos que se han asumido por parte del Ministerio de Fomento se lleven a cabo.

Y la gran duda, que, lógicamente, esta financiación que aquí se plantea y que no se ha solucionado por parte del señor Consejero, es la financiación de todas estas infraestructuras dentro de la filosofía de un Presupuesto claramente restrictivo que se nos anuncia. Hombre, es un poco sangrante que se nos diga a los ciudadanos castellano-leoneses que aquí lo queremos todo gratis. Yo creo que eso es un poco insultante para los castellano-leo-

neses, que, con el nivel de desarrollo y con el nivel de infraestructuras que tenemos, se nos achaque que tenemos este nivel de escaso desarrollo porque aquí lo queremos todo gratis. Yo creo que eso es para que mañana salga -debiera salir, desde mi punto de vista- en todos los medios de comunicación en primera página: "Castilla y León tiene el nivel que tiene porque los castellano-leoneses lo queremos todo gratis". Pero, ¿de dónde saca el señor Consejero determinada afirmación?

Yo creo que si la alternativa que tiene el señor Consejero es que consigamos el nivel de desarrollo que tiene la Comunidad Autónoma de Cataluña, pónganos usted los mecanismos para hacerlo. ¿Quién se lo impide? ¿Están ustedes acaso tomando decisiones políticas encaminadas a ello, o precisamente todo lo contrario? Están ustedes incidiendo una vez más en facilitar más desarrollo a aquellas Comunidades Autónomas que tienen más desarrollo y, lógicamente entonces, perjudicando a aquellas que estamos en menor nivel de desarrollo.

¿Cuáles son las medidas que están ustedes articulando para conseguir corregir esos desequilibrios interterritoriales, cuando precisamente ustedes están tomando... llegando a acuerdos políticos y tomando medidas políticas que van claramente en el sentido contrario? Y decir que estamos en el nivel de desarrollo que tenemos porque aquí lo queremos todo gratis, parece ser que los castellano-leoneses no pagamos impuestos, o que aquí nos hemos negado a determinadas infraestructuras porque dice que es que costaba un dinero.

Su obligación aquí en Castilla y León -y ya de paso, si tienen a bien, se lo trasladan a sus compañeros en Madrid-, en la medida que asumen una responsabilidad política, es facilitar, como dice la Constitución, el nivel de desarrollo de todos los ciudadanos de este país en igualdad de condiciones. Y en la medida que eso no se produce, ustedes tienen los mecanismos políticos para corregir esa desigualdad, y no -desde lo que es nuestro punto de vista- insultar a los ciudadanos diciendo que lo que tienen que hacer es pagar más, para conseguir un nivel de desarrollo. Ustedes tienen medidas políticas para corregir esas desigualdades y no hacer afirmaciones de esas características.

Porque desde el punto de vista de Izquierda Unida, la alternativa política está clara. Es decir, hay unas perspectivas de plantear unos Presupuestos, tanto a nivel nacional como de la Junta de Castilla y León, claramente restrictivos. Eso está en las antípodas de lo que necesita, a nivel de desarrollo, el conjunto del país, y más las Comunidades Autónomas que, como Castilla y León, tenemos un nivel de desarrollo claramente, en términos comparativos, inferior. Si ustedes van a incidir en eso, lógicamente están conculcando claramente lo que mandata la Constitución de situar el mismo nivel de desarrollo económico y social del conjunto de los ciudadanos. Si ustedes

tuvieran un mínimo de planteamiento, mínimo de voluntad política de llevar a cabo todas estas infraestructuras que necesita la Comunidad Autónoma, se estarían planteando un Presupuesto para esta Comunidad Autónoma, y facilitando o reivindicando un presupuesto a nivel nacional totalmente diferente. Y tendrían que buscar los mecanismos financieros necesarios para ello, y no estar haciendo constantemente llamamientos a los ciudadanos que nos tenemos que apretar un cinturón, que en absoluto va en beneficio de nuestros intereses, desde nuestro punto de vista.

Lógicamente, este planteamiento político está en las antípodas de esa llamada necesidad perentoria de converger con Maastricht determinados criterios, que, lógicamente, van a impedir, en esa necesidad urgente, el desarrollo que necesita nuestro país y nuestra Comunidad Autónoma, lógicamente impidiendo situarnos en el nivel de desarrollo que para poder competir en lo que tanto se habla hoy en día de la competitividad en igualdad de condiciones con nuestros competidores europeos, lo podamos hacer. Ése es el mensaje, ésa es la filosofía política. Y si ustedes optan por otro tipo de voluntad política, por otras decisiones, están claramente ejecutando una política... totalmente lo contrario a lo que aquí se manifiesta, de compromisos políticos que luego no van a tener la correspondencia de... reflejo en las partidas presupuestarias correspondientes, que eso es lo que a nosotros nos falta.

Y lógicamente, insisto -por terminar- en lo que son esas contradicciones referidas a la Variante Norte, esos compromisos ahí que estaban anteriormente de la reapertura de la Ruta de la Plata ferroviaria. Es decir, desde nuestro punto de vista, es absolutamente anacrónico que se plantee la realización de autovías, que sí consideramos convenientes, pero que habrá inclusive, de esa perspectiva de planteamiento restrictivo presupuestario de lo que ustedes tanto hablan, de conseguir una mayor eficiencia en los dineros que se invierten, en donde habrá que hacer un estudio de que, posiblemente, en algunas alternativas no sea necesario, o sí, pero sea más necesario a corto plazo, de realización de vías rápidas o la potenciación de transporte ferroviario, que desde nuestro punto de vista, como ya se ha demostrado con multitud de estudios técnicos, es más viable económicamente, medioambiental, a nivel de economía energética, etcétera, etcétera.

Y en este sentido, referirme una vez más a lo que ustedes plantean en el documento que se ha planteado: por un lado, el "hachazo", por así decirlo, que ha sufrido esta Comunidad Autónoma en los últimos tiempos de deterioro de los servicios ferroviarios, pero sin embargo, ustedes, la única alternativa que plantean aquí de mejora de los servicios ferroviarios es la supuesta realización del Tren de Alta Velocidad. ¿Y el resto de la potenciación de los servicios ferroviarios intrarregionales, en donde constantemente se están perdiendo y deteriorando servicios? que, lógicamente, también tiene que haber ese nivel de desarrollo ahí.

Y lógicamente también, en otro apartado, lo que pedimos es la concreción, si hay partida presupuestaria concreta, que todavía no se ha dicho, cómo se van a solucionar los problemas que ocasiona el paso del ferrocarril por las ciudades de esta Comunidad Autónoma, fundamentalmente de León, Valladolid, Burgos y Palencia. No se trata solamente de decir partida presupuestaria, sino cuál es la alternativa que plantea la Junta de Castilla y León. Hay polémica en esas ciudades. Pues la Junta de Castilla y León tiene el poder político y tiene que dar una alternativa y tiene que posicionarse claramente; no sirve solamente que decidan y ya pondremos dinero, porque eso, de alguna forma, es esconder la cabeza debajo del ala y decir: "mientras otro no se pronuncie, nosotros no ponemos un duro, que es lo que llevamos diciendo durante muchos años". Y si hay voluntad de solucionar los problemas, habrá que dar alternativa y, a partir de ahí, poner los dineros y asumir los compromisos concretos. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor García Sanz. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Fernando Zamácola. No.

Entonces, para contestar a los distintos Portavoces, en un turno de dúplica, tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero de Fomento, don Jesús Merino.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. En contestación, en primer lugar, al representante de Izquierda Unida, debo dejarle muy claramente y sí que me interesa, ante la posición demagógica que acaba de asumir que yo no he dicho, en absoluto, que a Castilla y León le guste todo gratis, sino que en el debate de las autovías en España, todo el mundo quiere todo gratis. Y lo vuelvo a reiterar: no es una cuestión de Castilla y León, es una cuestión de los catalanes, de los vascos, de los andaluces, de los extremeños, de los castellano-leoneses, de todos nosotros. Porque es una cuestión a la que se nos ha habituado con la política "en mi opinión" equívoca de las autovías en los últimos años. Y eso es una cuestión que lo digo y lo seguiré repitiendo mucho tiempo. No es una cuestión de los castellano-leoneses. Yo no he dicho que en Castilla y León lo quieran todo gratis; eso lo ha dicho usted, eso lo ha dicho usted. Yo he dicho que en el debate de las autovías nos gusta a todos gratis, y esa es la cuestión.

Por tanto, me gustaría que quedase claro, de cara sobre todo a los medios, a esos que usted pues conoce muy bien a la hora de dar sus titulares y después marcharse "porque es lo fácil, no dar alternativas", que es lo que habitualmente hace usted.

Porque, hombre, las partidas presupuestarias concretas se incluyeron ya respecto a nuestro programa electoral en el primer Presupuesto de esta Legislatura, que fue el del año pasado, el año noventa y seis. Ahí venían ya. Se

cumpliera peor, mejor, se gestionara peor o mejor, ya venían ahí. Por tanto, no diga usted que es que eso sólo se hace con compromisos concretos y que no se ha puesto en ninguno. Pero si ya llevamos un año y pico de Legislatura, si ya llevamos un año y pico poniendo en los Presupuestos los compromisos concretos de nuestro programa electoral; y por tanto, el cumplimiento se ha iniciado ya.

Yo no soy el Ministro de Fomento, que, por cierto, como lleva tres meses, lo tendrá que hacer él la inclusión de las partidas en el Presupuesto. A mí me cabe exigirle, pedirle, instarle, pero, desde luego, yo no la voy a poder poner. Por tanto, no me pida a mí lo que debe de incluirse en el Presupuesto del Estado. ¡Si ésa no es una cuestión mía!, por mucho que usted quiera. Pídalo usted allí, que tiene un Grupo igual que el nuestro; igual que lo he hecho yo en Madrid, que ya lo he pedido, ¿por qué usted no lo ha pedido a través de su Grupo ya? Porque usted no ha pedido nada, ni su Grupo ni ningún otro Grupo lo ha hecho todavía. Yo no sé por qué. Claro, sí lo sé, efectivamente lo sé: porque no tienen ningún compromiso claro con la Región. Prefieren la demagogia a la aportación de propuestas que algún Grupo tuvo que hacer o pudo hacer a lo largo de catorce años, y no hizo ninguna. Y a lo mejor hubiera conseguido más que nosotros, y no consiguió nada, de todos estos puntos que hemos estado discutiendo, en catorce años.

Yo no he dicho que en Castilla y León haya o no haya una política de infraestructuras mejor o peor del Estado; si está a la vista, si no hay más que verla, no hay más que verla; con ver el déficit de infraestructuras en los últimos años, por más que el representante socialista nos recuerde las circunvalaciones y rondas que se han hecho, desde luego, no hay más que verla. Ahora, en el tema del ferrocarril, que usted me diga que no tenemos una política clara... ¿ustedes la tienen? Porque ustedes están en el Consejo de Administración de Renfe y no han propuesto nunca nada respecto a la supresión de ferrocarriles de Castilla y León; nunca han propuesto nada. Yo no estoy en el Consejo de Administración de Renfe, ustedes sí que están, ¿por qué no han propuesto ustedes algo? Ustedes nunca se han opuesto al cierre de las líneas en el Consejo de Administración, que sepamos en Castilla y León; a lo mejor lo han hecho, pero que sepamos, no lo han hecho.

Y nosotros, sin embargo, ¿qué hemos hecho? Pagar con el Presupuesto de todos los ciudadanos de Castilla y León, pese a que ustedes no se han opuesto al cierre de esas líneas en el Consejo de Administración, como era su obligación. O sea que fíjese la diferencia: usted está en el Consejo y no lo hace, y yo, que no lo estoy, me toca pagar. Ésa es la cuestión, al final. Por tanto, no me diga usted a mí unas cosas que son fácilmente rebatibles por nuestra parte. Dígame usted otras en las que yo le pueda rebatir peor.

Y respecto al Grupo Mixto, debo decirle claramente que la León-Benavente y la León-Astorga lo que queremos es que se cumpla el pacto firmado, porque es que se ha firmado un pacto hace cuatro años y no se ha hecho todavía, y lo que queremos es que se cumpla. Y si no hay peajes, mejor, pero por lo menos que se cumpla, que llevamos cuatro años sin hacerse. Las rondas de León están en ejecución; pues como están en ejecución, llevarán su partida plurianual; mírelo usted en el Presupuesto. Yo no llevo las rondas de León. Yo lo que he firmado ha sido un pacto para la León-Benavente y para la León-Astorga, y en las autovías León-Benavente y León-Astorga se van a hacer por Aucalsa. ¿Cómo van a venir en los Presupuestos Generales del Estado si se van a hacer por una empresa privada? o, en este caso, pública, da igual, lo que salga en el concurso. ¿Cómo van a venir en los Presupuestos?, no tienen por qué venir en los Presupuestos, eso lo sabe usted.

Y desde luego, claro, efectivamente, lo que dice el señor De Meer, ahí está, efectivamente, en los cinco años de UCD, cuando vemos las autopistas o kilómetros de autopistas que se hicieron por año y las que se hicieron en los años del Partido Socialista, pues está clarísimo, está clarísimo, ¿cuándo se hicieron más? ¡Y sólo faltaba que no se hubiera hecho ni un kilómetro de autopista! Se hicieron porque, claro, no tenían más remedio, porque la Unión Europea, con el fondo Feder pagaba el 50%; si no, todavía estamos esperando.

Y nosotros, desde luego, dijimos, desde esta Comunidad, lo mismo sobre los peajes antes que ahora. Lo dijimos con el anterior Gobierno y lo hemos dicho ahora con éste. No hemos cambiado el discurso; por más que se nos diga, no hemos cambiado el discurso. Y sólo puedo decirle una cosa: con lo que he citado, vamos a conseguir más este año, en los Presupuestos del noventa y siete, que por lo menos en los cinco que llevo yo, que no hemos conseguido absolutamente nada de lo pedido en los Presupuestos anuales del Estado cada año; por más que lo hemos intentado, por más que hemos presentado enmiendas, ni una sola enmienda se ha aceptado por el Gobierno Socialista en los últimos cinco años, a propuestas mías, a nuestro Grupo Parlamentario en Madrid; ni una sola enmienda relativa a las infraestructuras de Castilla y León. Usted podía haberlo propuesto, y ustedes se hubieran apuntado un tanto, y no quisieron hacerlo. Y ya dije que ojalá, que ojalá hubiera tenido yo que agradecerle al señor Borrell en estos años que se hubieran hecho alguna de estas cuestiones que venimos aquí discutiendo, y que usted podía haber pedido estos años y no dijo ni pío.

Por tanto, no me cuente usted a mí historias, cuando la realidad es tan triste, que dice que León no tiene ni un kilómetro de autovía; pues tampoco la tiene ni Ávila, ni la tiene Zamora, ni la tiene un montón de provincias, si no es sólo León. Ahora, eso sí, León tiene una ronda fantástica, tiene una ronda, una circunvalación; eso es lo que se ha hecho en catorce años; eso está muy bien, una

circunvalación. Ávila tiene menos suerte, no tiene ni circunvalación. Segovia, para qué contarle, que no tiene ni proyecto. O sea que podría hablarle aquí otros quince... él ha citado como diez, yo podría citar otros quince sólo en obras menores de circunvalaciones y rondas, que es lo que él ha dicho, y, desde luego, me quedaría bastante corto.

Por tanto, hablando de infraestructuras en esta Región, en los últimos catorce años -que es el único Gobierno que hemos conocido, puesto que el anterior de UCD no era ésa la política que llevaba de autovías, era el de autopistas-, pues hablando de autovías, desde luego, no hemos conocido otra cosa; por tanto, algo tendremos que decir del anterior Gobierno. Pero cuando no se ha hecho nada, sólo lo ha hecho el anterior. No lo han hecho ni el que viene, ni el anterior a él.

Por tanto, ahí están las pruebas, la Región está como está, el déficit de infraestructuras está como está, y por mucho que nos recuerde que Palencia tiene dos circunvalaciones, pues bueno, es una cosa de risa, porque lo que realmente tenía que haber hecho son las autovías que estaba comprometido hacer y nunca cumplió. Desde el año ochenta y nueve llevaban los representantes del Gobierno Socialista diciendo que en Salamanca se iba a hacer la 620, y lo único que se ha hecho ha sido una circunvalación en Ciudad Rodrigo. Bueno, pues si eso es hacer unas obras adecuadas a las necesidades del tráfico de una red internacional, pues ahí están los accidentes y la mortalidad de la carretera Nacional 620. Tampoco nos la hemos inventado nosotros. Y ahora resulta que tenemos que empezar nosotros las obras, o el Gobierno Popular tiene que empezar las obras, porque en catorce años el Gobierno Socialista ha hecho unas cuantas circunvalaciones de unas cuantas ciudades. Y eso sí, la Nacional, I pues la ha completado entre la frontera francesa y la frontera de Marruecos, o hasta Sevilla, o hasta donde lo haya terminado; y la de Extremadura también. Y no dice por qué lo ha hecho; no dice por qué lo ha hecho. Claro, las autovías gallegas no han tenido tanta suerte, y entonces resulta que ahora, parece que ahora, a lo mejor se les da un empujón. Pero, desde luego, claro, en todos estos años pues sólo han sido los ciento veinte kilómetros entre Adanero y Benavente que, a kilómetro por año, pues da una alta proporción de construcción de autovías.

Un déficit tan grave como los 500.000 millones que yo acabo de citar, no es un invento nuestro. Son 50.000 millones ó 40.000 millones sólo por año que podía haber hecho, y que el Gobierno Socialista pues no tuvo a bien atender a esta Región como hizo a otras regiones, no sólo a Cataluña -que eso es lo de menos-, sino a otras regiones más cercanas a nivel de renta nuestro, más cercanas al Objetivo Uno de la Unión Europea -como tenemos

nosotros- y por tanto, pues, con sólo fijarnos en algunas de esas otras regiones, podemos tener la referencia de hasta qué punto ese Gobierno Socialista, hasta hace tres meses preocupadísimo por Castilla y León, ha hecho lo que ha hecho, y qué es lo que vamos a hacer a partir de este año. Y esa referencia es la que nos servirá dentro de unos años. Querer ahora que en tres meses se haga todo y se planifique y se presupueste todo lo que no se ha hecho en catorce años, pues, aparte de demagogia, es querer engañar a los ciudadanos de esta Región, que, desde luego, ni se va a conseguir, ni nosotros lo vamos a permitir. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Terminado el turno de Portavoces, ¿algún Procurador de la Comisión, que no haya actuado como Portavoz de su Grupo, quiere hacer alguna pregunta al señor Consejero? ¿Y algún otro Procurador que no pertenezca a la Comisión quiere hacer alguna pregunta u observación al señor Consejero?

Pues, entonces, nada más. Agradecer la comparecencia del señor Consejero de Fomento. Y el señor Vicepresidente primero de la Comisión dará lectura al segundo punto del Orden del Día.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR RIÑONES RICO): Segundo punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 167-I, presentada por los Procuradores don Jaime González González, don José Alonso Rodríguez, doña Inmaculada Larrauri Rueda, don Antonio Almarza González y don Ángel Solares Adán, relativa a la construcción de la autovía Ponferrada-Villablino en su totalidad, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número cuarenta y cinco, de uno de abril de mil novecientos noventa y seis**".

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

EL SEÑOR ALONSO RODRÍGUEZ: Buenas tardes. Gracias, señor Presidente. Lamento mucho que se haya tenido que ausentar ya el señor Consejero, porque, claro, yo no voy a hablar de una autovía que debieron hacer los... el Grupo Socialista o el Gobierno Socialista, sino una autovía que desde casi ocho años se viene prometiendo reiteradamente por el Gobierno del Partido Popular. Y todavía, pues... fuera de una salida de Ponferrada, que está en ejecución desde hace tres para tres kilómetros, no hemos visto nada. Me hubiera gustado... el señor Merino lo sabe, conocemos los dos el ambiente, y así, en lugar de liarnos en la demagogia, hubiéramos ido al terreno de la realidad.

La verdad que para no entretenernos más, porque es un asunto este también manido, tenemos que recordar que, gracias a una comparecencia de don Luis Alberto Solís el pasado día veinte de marzo, se rompió el encantamiento de la supuesta autovía Ponferrada-Villablino, cuando nos dijo -por fin, de una vez- que desde Toreno para allá no había tal autovía; es decir, no hay tal autovía, habrá un desdoblamiento de vía -la que se ha hecho-, y Dios sabe, Dios sabe -yo creo que Dios sí que lo sabe todo-, Dios sabe si todavía se piensa en hacer de Toreno a... perdón, de Cubillos a Toreno.

Entonces, en la comparecencia de don Luis Alberto Solís significó el primer desmentido oficial a las promesas de su Gobierno. El Director General atribuía esta rectificación, de no hacer autovía desde Toreno a Corbón, a razones topográficas y económicas. Puesto que la topografía no ha cambiado, y entendiendo que la Junta cada vez que insistía en sus promesas sobre la autovía sabía que ese compromiso tenía un coste económico, no parece de recibo que el Director General de Transportes y Comunicaciones alegue ahora -yo creo que sí de recibo era, porque desconocía el tema, y le habían dicho lo que le habían dicho- razones, para desentenderse de los compromisos adquiridos por la Junta, de carácter topográfico o de carácter presupuestario.

El Grupo Parlamentario Socialista, a través de esta Proposición No de Ley que firmamos -curiosamente- todos los Procuradores de la provincia de León, para que no se vea que es una fijación o no se piense que es una fijación local o localista de un Procurador o dos, entiende que son precisamente los condicionantes orográficos y económicos en la zona los que siguen pesando en favor de la construcción de tal autovía.

Es la orografía la que hace más sinuoso y lento el trazado de la carretera que una Ponferrada y Villablino, cuyo recorrido se hace aún más penoso en los meses de invierno.

Es, igualmente, la necesidad de mejorar las comunicaciones de la zona para fomentar alternativas a una economía industrial de monocultivo minero, basada prácticamente en la minería, la que sigue aconsejando la inversión de la Junta en la autovía para atraer otras inversiones.

Es, por último, el valor añadido de la autovía, no sólo para los habitantes del Bierzo, de Laciana o de León, sino para la comunicación interregional con Asturias, para ésta y otras zonas, lo que hace de la autovía Ponferrada-Villablino y de su correlación con el llamado Eje Subcantábrico -tan cacareado desde hace muchos años- un trazado estratégico en el marco de la planificación regional de las carreteras de nuestra Comunidad Autónoma.

Por tanto, a pesar del desmentido del señor Director General de Carreteras o Regional de Carreteras, teniendo en cuenta todas estas razones, se formula la siguiente Propuesta de Resolución: "La Comisión de Transportes de Castilla y León insta a la Junta de Castilla y León a cumplir el compromiso público, y reiteradamente adquirido, de construir la autovía Ponferrada-Villablino en su totalidad".

Y *repito* para no entretenernos más en algo que me parece que suficientemente conocido, por lo menos pienso por la gente que puede hablar de ello, aunque yo estoy seguro que muchos no han pisado ese terreno *si no, no hablarían como hablan*, pues dejo aquí la exposición, a expensas de lo que se opine en las intervenciones siguientes. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Sí. Señor Presidente, gracias. Yo desearía contestar al Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista diciéndole de antemano que nos vamos a oponer, porque yo creo que se quedó bastante claro, en la intervención que ha citado el Portavoz Socialista del Director General, de lo que se estaba haciendo con esa carretera, de lo que se sigue haciendo con ella, de los pasos que se están avanzando. Pero... donde dijo ya de forma manifiesta el Director, de forma clara, que no era una razón de la orografía, sino una razón de que inicialmente se pensaba que el tren que corre paralelo a la MSP estaba abandonado *resulta que no es así*, y donde posiblemente *yo se está a la espera de la repercusión que ello tenga*... que todo el tráfico pesado *por lo menos el minero, el importante* vaya canalizado vía ferrocarril. Entonces, veríamos como respiraba esa carretera, actualmente con las actuaciones que en ella se está haciendo, para ver si procedía o no convertir en autovía. Y por lo tanto, inicialmente, hasta no tener esa contestación, desde luego no se iba a abordar como tal, independientemente de que ya se han abordado las dos primeras fases: una hasta Cubillos y otra, ya en estudio muy avanzado de impacto ambiental, hasta Toreno.

Simplemente que sea consciente también el Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista de que, bueno, en esa carretera se ha venido actuando a lo largo 1.750 millones... si quiere se lo digo más despacio, por el ruido...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Por favor. Rogaríamos silencio.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Mil setecientos cincuenta millones en diferentes actuaciones, como es el refuerzo del firme en Toreno-Corbón, como la supresión del paso a nivel, otro desdoblamiento, nuevo paso o puente en Matarrosa. Pero, en resumidas cuentas,

inicialmente se pensó en una autovía, posteriormente se ha dejado el proyecto en dos fases *que ya las conoce*, una ya en estado avanzado de ejecución, otra en su estudio de impacto ambiental. Y el resto, digamos que se deja un poco en interrogación, *¿a qué?* A que gran parte de ese tráfico minero tan importante que usted dice *yo mucho más agudizado en invierno* pueda pasar a ese ferrocarril que se ha puesto en marcha otra vez. Y, realmente, vamos a ver cómo contesta o cuál es la contestación de ese tráfico respecto a la carretera para tomar una medida u otra.

Me parece una posición lógica, una posición adecuada, prudente, sobre todo cuando *como en todos los casos o como en todas las Comunidades Autónomas, pero en ésta más, no nos sobra el dinero. Ésa es la postura que explicó el Director General en esa fecha. Éstas son las noticias que este Procurador tiene sobre ese tema. Le puedo decir que hay trabajos más avanzados, hay licitaciones provisionales que se han dado a determinados temas y que sigue funcionando por su paso administrativo.*

Ésta es la postura que quiero dejar manifiesta *repito* basándome y apoyando las razones que en su día dio el Director General al cual se ha hecho mención. Y nada más. Muchas gracias, señor Presidente.

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

EL SEÑOR ALONSO RODRÍGUEZ: Gracias, señor Presidente. Y gracias, don Fernando Zamácola, porque yo admiro siempre su buena voluntad. Y esa exposición que hace usted *yo creo que creída, y que hace bonito incluso*, lo que sucede es que desgraciadamente, no porque usted lo pretenda, sino por la cabezonería de los hechos, pues no es así y no es tan bonito.

Entonces, mire, ya casi yo creo que vamos a estar un poco prescindiendo de lo opinable, y a ver si somos capaces de ir al rigor serio de los hechos y de las cuantificaciones de los técnicos. Es un asunto recurrente este. Y yo les puedo asegurar *lo he dicho muchas veces* que no es ninguna fijación que tiene este Procurador, porque vive allí cerca, o mi compañero don Antonio Almarza porque está en el otro extremo; no, no es ninguna fijación, aunque nos toque muchas veces recorrerla, sino porque es un asunto grave, es un asunto realmente grave, que sola... posiblemente solamente se aprecia desde allí, sobre todo si no hay una intención seria de comprender.

Y además, mire, tan grave es que en el tan cacareado Plan Regional de Carreteras del noventa y dos se califica como perteneciente a la Red Básica, Red Regional Básica de Atención Preferente. Que no fue un capricho de nadie, y ya había llovido en el noventa y dos. Y por eso lo que

se ha hecho después es un poco actuar a golpe de voluntarismo político, discrecional, sin un estudio serio, fiable, donde podamos contrastar la veracidad de los hechos que justifiquen los motivos.

Yo querría, no sé si lo ha visto -imagino que sí-, que todos viéramos este estudio, este estudio que tengo delante y que se hizo en abril del noventa y uno: "Informe sobre la viabilidad técnico económica del ferrocarril Villablino-Ponferrada", tomo primero -el siguiente es de gráficos, de planimetría, etcétera-, y que está hecho por Vías y Construcciones, S.A., encargado por la Empresa Nacional de Electricidad, a la que se le encargó a su vez la Junta de Castilla y León, con la empresa colaboradora también de INE. Está entregado en abril de mil novecientos noventa y uno. Es decir, cuando se entregó el Plan Regional de Carreteras del noventa y dos, este estudio ya era conocido por la Junta; le había costado, si no me equivoco, 11.000.000 de pesetas. No obstante, yo creo que es un estudio serio.

Tiene una dificultad. La dificultad está en que este estudio, lo que se pretendía con él es justificar la viabilidad del ferrocarril de Cubillos-Villablino, a ver si éste era justificable para la capacidad carbonífera. ¡Ojo!, no se dijo nada de algo que a mí me parece fundamental y complementario: la cuestión también de la utilización viaria por los viajeros de esa misma región, entre Ponferrada-Villablino-Asturias, y toda la cantidad de pueblos con un auténtico monocultivo de carbón que hay ahí, pero también reciclables si hay vías de comunicación.

Entonces, ahí está. Hay, que yo sepa, si no me dicen otra cosa, el único estudio serio es este "Informe sobre la viabilidad técnico económica del ferrocarril", que toca, por necesidad, también el trazado de la carretera, a ver si el ferrocarril es bastante para el carbón, a ver si hace falta una vía rápida complementaria, o a ver si sería bueno una autovía. Pero ¡ojo!, a ver si era buena una autovía para llevar todo el carbón por esa autovía. No era el planteamiento que estamos haciendo nosotros.

Entonces, con esa situación hay que estudiar este Informe; no de otra manera, porque todas las otras maneras son ganas de mentirnos y ganas de sacudirnos el polvo, para decir que algo que prometimos, ahora no se puede cumplir.

A mí la cuestión económica, ¡hombre!, claro que me interesa, pero no tanto. Hace un momento se han estado haciendo alegrías de lo que se había gastado para ir a Andalucía y lo que no se había gastado para ir a Castilla y León. Bueno, pues, por qué se gasta ahora para ir a Burgos y no se gasta para ir a Villablino. Habrá que ver, porque en todas partes hay personas. Y, desde luego, los bordes de la Comunidad, como es toda esa zona, limítrofe con Galicia y con Asturias, están enteramente abandonados. En la propaganda no, pero dígame usted las realizaciones, señor Zamácola, y usted lo sabe. Yo no digo que

sea con voluntad de hacerlo, pero de hecho es así. Y el Bierzo, y Villablino, y Lacia, no se levantan solos, sin vías de comunicación; como una vez me dijo el señor Merino aquí, que no fuera dramático, porque eran zonas muy ricas y se levantarían solas. No, no, no, no. Los muertos necesitan una fuerza externa, sea la de Dios o la que sea, para resucitar; ellos no resucitan solos.

Y entonces, vamos a ver si aquí tenemos alguna fuerza externa, como las demás. Entonces, un estudio serio -digo-, he dicho ya... y en ese estudio serio, sobre las alternativas se dice -mire usted-: "ferrocarril sólo no vale"; primera afirmación del informe. Ferrocarril sólo, no vale para el carbón. Y ahí cita... -no quiero entreteñerme, pero si hace falta, después lo leo; está en el Informe. Yo le invito a que lea la página ciento siete, ciento ocho, ciento treinta, y ciento treinta y seis del Informe, pero sobre todo la ciento siete y ciento ocho. No vale la alternativa una del ferrocarril sólo. Hace falta una carretera. Y dice ¿qué hacemos con esa carretera, una vía rápida -para llevar el carbón, se entiende-, o hacemos una autovía? La autovía no hace falta, para eso sólo, para llevar el carbón, ni sería bueno que... porque además era como alternativa para que todo el carbón fuera por la autovía. Tampoco. La solución válida -concluyen los informantes- es el ferrocarril para el carbón, más una vía rápida en que habría que construir veinte kilómetros nuevos, y habría que construir vías de adelantamientos suficientes a todo lo largo de la carretera. Todo eso cuesta algo menos que la autovía, claro. Pero además del ferrocarril, y es sólo para el carbón. Todo eso se dice aquí, no me lo estoy inventado. Entonces, qué dicen. Mire usted, pues ¿cuánto cuesta eso? Pues, hombre, la carretera, el coste nuevo, pues hay que multiplicar 264.000.000 por veinte kilómetros cuadrados... por veinte kilómetros lineales. Eso sería el coste que estiman, que no hablan de la conservación, ni de la recuperación de la actual carretera que hay que hacer; eso no se suma ahí...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Señor Alonso, le ruego vaya concluyendo ya la intervención.

EL SEÑOR ALONSO RODRÍGUEZ: Permítame un momentín, porque es un tema que si no se razona así, pues no decimos nada, y para quedarnos como siempre... Terminó lo antes que pueda.

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

EL SEÑOR ALONSO RODRÍGUEZ: Entonces, ¿cuánto valdría la autovía? Me dice: es que la autovía esa -yo lo he oído por ahí- va a valer ochenta y tantos millones de pesetas. ¿Quién lo dijo? El informe cuantifica la autovía, dice sencillamente: Mire usted, hay que valorar en pesetas del noventa y dos entre 300 y 500.000.000 por kilómetro cuadrado. Vamos a valorarlo

en el máximo, en el 500.000.000, dada la orografía y las dificultades. Bueno, pues salen 25.000 millones para los cincuenta kilómetros de autovía. Tampoco es para caerse muertos, ¿eh? Ya sé que es mucho dinero, tampoco se va a hacer en seis meses.

No se valora para nada, además, ni se cuantifica el transporte de viajeros, porque de eso no se trataba. O sea que tendríamos que añadir, para justificar ese importe, los cinco mil vehículos que se contabilizan muchos días en esa carretera, y sobre todo turismos; habría que añadirlo. Se valoran en cambio, en esas alternativas, el precio de los camiones y de los carburantes, que no sería el caso, porque eso sería para el carbón, no es para el transporte de viajeros. Tampoco se dice si va a ser de peaje o no va a ser de peaje. Nosotros, desde luego, no queremos una autovía con peaje, porque, entonces, sólo nos faltaba eso.

El valor ecológico se mide en los dos casos, y vienen siendo las mismas dificultades, no se habla para nada en el estudio de algo que a mí me movería mucho, que sería, pues, una agresividad de la obra en el trazado, en la trama de los viales para el paisaje. No se encuentra esa agresividad, porque encuentran soluciones viables, prácticas y perfectamente factibles.

De modo que, después de esto, yo cada día me convenzo más que tenemos y la gente lo tiene, desde luego, que seguir reivindicando la autovía de Ponferrada-Villablino. Pero es que miren ustedes, en todos estos ocho años, que si son galgos, que si son podencos, ni se ha hecho... ni se ha decidido la autovía, ni se ha hecho una vía rápida alternativa; si aquí la hubieran hecho o estuviera empezada, diríamos: bueno, vamos a esperar, nos callamos. Pero ni una cosa ni otra. Y ahora nos dicen: esperen ustedes que se explote el ferrocarril, que ya veremos, para allá, para el dos mil cinco, a ver qué pasa, y, mientras tanto, todos calvos. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Alonso. Para un turno de dúplica, tiene la palabra el señor Zamácola.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Gracias, señor Presidente. Empezando por lo último, señor Alonso, ¡hombre!, no me diga si serán galgos, si serán podencos, que ya se ha empezado a funcionar; que ya se están viendo obras, que se está haciendo. No lo que ustedes quieren hasta final, pero ya está funcionando el tema. Por lo tanto, no podemos decir, no podemos ser tan absolutistas. Yo, primero parto de ese punto.

De todas formas, usted tiene razón en un tema: en que es un asunto grave. Pero al igual que decía yo el día seis aquí, en otra Comisión de Transportes, todos los asuntos son urgentes y son graves, y yo vuelvo a reiterarme un poco en lo que he dicho antes, en unos presupuestos que son muy limitados, en una Comunidad

Autónoma tan grande, con tantas necesidades, creo que hay que pensarse muy bien las inversiones. Entonces, si en un supuesto, o llamémosle mejor en un presupuesto, que cuando hizo Ineco para Endesa ese Informe al que usted alude, dice claramente, dice que "la utilización del ferrocarril y dice- permitirá descargar el tráfico, tráfico pesado de la carretera 631, optimizando sus condiciones de circulación y seguridad vial". Esto no quiere decir que quite todo de la carretera y vaya todo al tren, ni mucho menos. Pero ya hay un momento en el cual dicen, oiga usted, si eso se pone en explotación debería ir parte... Pues yo me pongo en el papel un poco del gobernante, del ejecutor, y digo: bueno, antes de meterme en una obra de esos 50.000 millones que usted dice, aunque sea en una serie de años, digo: voy a ver si realmente se rentabiliza este ferrocarril, y a ver qué ocurre en una serie de años. No me digan ustedes que no se ha empezado porque ya estamos en la parte -entre comillas- llamémosle "cómoda" hasta Toreno, ya se está funcionando. Bueno, queda la parte difícil, hasta Villablino. Vamos a ver cómo responde. Yo creo que es una cuestión de lógica, de prudencia y a ver qué ocurre.

Quiero decir con esto, señor Alonso, que a lo mejor nos encontramos con que dentro de dos años o tres, pues hay que hacer la autopista porque, realmente, esa descarga no es tan fundamental, sigue siendo un problema muy serio la carretera actual... También tengo que decir y usted también lo sabe- que se ha actuado, como antes lo he indicado, y hay presupuestos para mejorar esa carretera, pero no convertirla, hoy por hoy, en autovía hasta no saber esa contestación.

Evidentemente, yo creo que una postura que hay que agradecer a cualquier gobierno, sea del PP, sea del PSOE, sea de Izquierda Unida, o de quien sea, es el hecho de *enmendalla*, y -repito- ser muy serio con los caudales públicos. Y si realmente vemos que podemos tener una solución alternativa, en parte en un cuarenta, o un cincuenta, eso habrá que verlo, cuando conteste un poco a la sociedad de cómo funciona ese tema, pues, habrá a lo mejor que rectificar y volver a insistir a esa autovía, o realmente ver que es suficiente con las obras, si realmente hay una gran descarga en el ferrocarril.

Yo repito, o vuelvo un poco a la palabra o al origen, presupuesto es pre-suponer una hipótesis, una teoría, y yo creo que las cosas tienen que ser vivas y que hay que ir actuando en la medida que se produzca. En esta situación, en esta incertidumbre que hoy por hoy se tiene, yo creo que votar a favor esa autovía así porque sí... entiéndanme y perdonenme, cuando digo el sí porque sí, no quiero decir ofender, sino con sus razonamientos y con honestos, no creemos que sea la más adecuada. Que pasan los años y vemos cómo contesta esa respuesta férrea, pues habrá que tomar la decisión. Pero, hoy por hoy, consideramos que no es oportuna, que hay que ser prudentes, que hay que ver qué ocurre con la línea del ferrocarril y, por lo tanto, nos vamos a oponer a que ahora mismo se apruebe esa proposición de decir, vamos

a hacer la autovía, antes de contestar o antes de conocer la contestación de dicho estudio. Nada más, señor Presidente. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Gracias, señor Presidente. Brevemente vamos a apoyar la iniciativa formulada por el Grupo Socialista, como ya lo apoyamos en otras ocasiones en que se debatió el mismo tema. Lo cierto es que en todos los programas electorales, en todas aquellas elecciones que el Partido Popular ha ganado en esta Comunidad Autónoma, en todas ellas figuraba como compromiso firme y solemne la ejecución de la obra de autovía entre Ponferrada y Villablino. Y yo me imagino que cuando en los programas electorales figuraba era porque el tema había sido estudiado y se había hecho un estudio de viabilidad, y se había hecho un estudio sobre la utilidad y sobre el coste; en definitiva, que se conocía perfectamente la rentabilidad que podría ocasionar esa autovía. Porque si no, tiempo ha habido de rectificarlo con anterioridad; en las elecciones -creo- del ochenta y siete figuraba en el programa, en el noventa y uno también, y en el noventa y cinco también. O sea, hace quince meses la autovía entre Ponferrada y Villablino era rentable, era necesaria, era imprescindible, y había que hacerla. Y unos meses después, ya solamente hay que hacer parte, justamente coincidiendo con el momento en el que hay que iniciar la ejecución de las obras. Y como es un compromiso adquirido a lo largo de muchas convocatorias electorales, entendemos que, teniendo en cuenta que los programas electorales, todos los partidos presumen de que son verdaderos contratos entre el partido y los ciudadanos y que, como tales, hay que cumplirlos, en virtud del aforismo jurídico *pacta sunt servanda*, pues, imagino que ese compromiso también hay que cumplirlo. Porque -insisto- no es un compromiso de un año que haya sido precipitado, que se haya calculado más, sino de tres convocatorias electorales. ¡Hombre!, puede ocurrir que las circunstancias hayan cambiado y que, efectivamente, se vea que a lo mejor hay que esperar o que hay otras necesidades prioritarias. Pero, claro, es que, en contra de eso, está tantos años afirmando que hay que hacer la carretera, tantos años, tantos años afirmando que hay que hacer esa autovía entre Ponferrada y Villablino, y no sólo la mitad.

Por tanto, yo me imagino que, si en los últimos años se veía como imprescindible, ahora se tiene que seguir viendo como imprescindible. Y nosotros, por eso, lo apoyamos antes y lo apoyamos ahora. Y, en todo caso, si hay un compromiso político de la Junta a lo largo de muchos años de realizar esa carretera, porque supone una inversión que va a redundar en el beneficio de la comarca del Valle de Laciana y de todos los pueblos que se verían afectados, y ahora mismo, en virtud del cambio de circunstancias, se va a ahorrar la Junta una cuantía importante de dinero... ¡Hombre!, si, a lo mejor, como

alternativa ustedes dicen: mire, nos vamos a ahorrar tantos millones al hacer una vía rápida, porque, con los números en la mano, no hace falta hacer la autovía más que hasta Toreno; porque, además, vamos a esperar a ver qué ocurre con el ferrocarril, a ver si lo conseguimos -soy incrédulo, por cierto, sobre la utilidad o la intensidad de tráfico que pueda derivar por el ferrocarril, pero pudiera ser así-. Pero seguimos potenciando y seguimos apostando por toda esa zona, por todos esos pueblos, por el Valle de Laciana; y prueba de ello es que lo que nos vamos a ahorrar en la autovía lo vamos a invertir en estas otras infraestructuras, que muchas -por cierto- son necesarias, porque hay muchas carreteras en muy mal estado; y que ahora recuerde, por ejemplo, entre Vega de Espinareda y Fabero, etcétera, etcétera. Se está reparando, efectivamente, hasta Vega de Espinareda, pero sigue habiendo muchas necesidades.

Si ustedes dicen: "como apostamos por esa comarca, es más útil y más rentable derivar la inversión hacia estas otras infraestructuras", pues a lo mejor nos planteábamos la idea de que, efectivamente, podría ser más rentable y podría beneficiar a toda la comarca. Pero entre autovía con determinado costo o autovía hasta la mitad, carretera rápida hasta la mitad, con un ahorro que se va a ir de esa zona, seguiremos apostando por la autovía, porque -insisto- es el compromiso electoral de muchos, muchos, muchos años, e incluso de hace quince meses solamente, cuando ustedes apostaban por la autovía; y nosotros seguimos apostando por ella. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Otero. Para fijar la posición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra don José Luis Conde.

EL SEÑOR CONDE VALDÉS: Sí. Muchas gracias, señor Presidente. Bueno, desde Izquierda Unida nos vamos a abstener, yo creo que por coherencia; el señor Alonso, Portavoz del Grupo Socialista, ya sabe las razones, pero yo las voy a exponer aquí lo más brevemente posible.

En primer lugar, partiendo de la propia comparecencia del Director General de Carreteras y transportes el día veinte, el día veinte de marzo, en concreto, en esta misma Comisión, pues dejó claro que, efectivamente, la autovía de Ponferrada a Villablino, pues, solamente era posible hacerla hasta Toreno, y de Toreno en dirección a Villablino, ese tramo de Toreno a Villablino, pues que prácticamente era imposible. Con lo cual, no he entendido muy bien las manifestaciones que ha hecho el señor Zamácola, haciendo alusiones al tren de la MSP, que si el tren funcionaba, pues, a lo mejor se podía hacer la autovía.

Bueno, en fin, yo creo que la intervención del Director General de Carreteras, pues, dejó claro que el PP, o el Partido Popular, nunca jamás -dijo textualmente- había hecho el diseño técnico de la autovía Ponferrada-Villablino en su totalidad, o al menos eso creí yo entender, o

he entendido; en todo caso, estará recogido en el Diario de Sesiones. Pero bueno, con esas manifestaciones, bueno, pues se pone un poco en claro que, efectivamente, toda la campaña que se ha hecho con el tema de la autovía, pues se ha hecho excesiva demagogia, ¿no?, en el tema de Ponferrada-Villablino. Nosotros hemos mantenido siempre el criterio... y lo digo con toda la claridad del mundo, porque nosotros desde el principio hemos sido la única fuerza política que hemos dicho que, en principio, no nos parecía muy adecuado hacer una autovía desde Ponferrada a Villablino, primero por el coste económico, en segundo lugar por impacto ambiental; y técnicamente se puede hacer, se puede hacer un túnel, como se hizo el Estrecho de Calais; o sea, que se puede hacer un túnel desde Ponferrada a Villablino sin ningún tipo de problema. Pero la cuestión era racionalizar las cosas, y... en función de los propios presupuestos, de las propias posibilidades, y en función del tiempo.

En un principio, el Partido Popular se enganchó a la idea de la autovía, y electoralmente lo ha venido utilizando desde el año ochenta y siete, en todos los procesos electorales, elecciones locales, elecciones europeas, elecciones generales, elecciones autonómicas; en todos los procesos electorales que ha habido desde el año ochenta y siete hasta la fecha, en todas, absolutamente en todas, el Partido Popular ha asumido el compromiso de hacer la autovía Ponferrada-Villablino. Y yo quiero decir claramente que el PP era consciente de que eso no se podía hacer. Se puede hacer -vuelvo a repetir-, técnicamente, se puede hacer un túnel y punto; se ha hecho -vuelvo a repetir- el de Calais, por lo tanto, ése sería mucho menos complicado.

Pero yo creo que se ha jugado un poco con las... a la demagogia y generando falsas expectativas entre la propia ciudadanía. Porque en principio se decía: tenemos unas comunicaciones tercermundistas. Lo teníamos muy claro, por eso, desde el principio, Izquierda Unida dijimos: hagamos una carretera, una carretera -no pedíamos una autovía-, una carretera, por lo menos para comprometer al Partido Popular a hacer una carretera exclusivamente. Bien, el PP decía que no, el PP decía que no era una carretera, que tenía que ser una autovía; y como consecuencia de que había que hacer una autovía, evidentemente, había que hacer los pertinentes estudios para saber si, técnicamente, económicamente, incluso desde el punto de vista medioambiental, se podía hacer o no se podía hacer.

Y hay declaraciones públicas del propio Consejero de Fomento del año, en concreto, noventa y uno y noventa y dos... no he traído aquí los recortes de prensa, pero ya en el año noventa y uno y noventa y dos el propio Consejero de Fomento decía que la Junta había hecho un estudio, en el cual se demostraba que, efectivamente, el hacer una autovía de Ponferrada a Villablino podía costar del orden de los 70.000 ó 75.000 millones de pesetas, y que se podía hacer, evidentemente; pero que había que cuestionarse si podíamos permitirnos el lujo de gastarnos

ese dinero, si podíamos permitirnos el lujo de generar ese impacto ambiental, y, después, si teníamos claro que el desarrollo de Laciana iba a poder dar satisfacción, el nivel de crecimiento poblacional, a ese gasto que, en principio, tendríamos que hacer. Mientras tanto, ¿qué ha ocurrido? Que han pasado casi diez años, y la Comarca de Laciana y la Comarca del Bierzo siguen sin tener una carretera adecuada.

Entonces, yo creo que ya vale de demagogias. Y yo creo que si, en principio, el Partido Popular ha iniciado el tramo de la autovía hasta Toreno, que, en principio, lo único que ha hecho ha sido hasta Cubillos... y en la propia comparecencia el Director General de Carreteras dijo: "Las obras hasta Cubillos ya están iniciadas". Ya lo sabemos todos, son siete kilómetros. Y dijo otra cuestión: "El tramo desde Cubillos hasta Toreno, hasta el primer semestre del noventa y siete el proyecto no estará concluido; de Toreno hacia Villablino no tenemos absolutamente nada elaborado". Por eso, la postura de Izquierda Unida es otra, la postura de Izquierda Unida es: si la Junta ya tiene el proyecto elaborado hasta Cubillos, hágase. Y por eso hemos hecho una Proposición No de Ley en este sentido, para comprometer al Partido Popular a agilizar las obras; no a hablar en tanto de autovía sí o autovía no, sino a agilizar las obras, porque el elemento sustancial para la Comarca de Laciana es poder disponer de una carretera en buenas condiciones lo antes posible. Otra cuestión es que a partir de ahí se pueda plantear la hipotética construcción de una autovía en todo el trazado. Pero lo que los ciudadanos quieren en estos momentos es poder disponer de unas buenas comunicaciones. Y, en este caso concreto, si la Junta ya ha iniciado la construcción de la autovía y dice que la autovía solamente es posible, por razones orográficas -incluso económicas-, hacerla hasta Toreno, creemos que el Partido Popular, en este caso concreto la Junta de Castilla y León, se comprometa vía presupuestos para ver cuándo está terminado el tramo en autovía Ponferrada-Toreno.

Y también queremos saber cuál es el compromiso del Partido Popular para la construcción de la carretera desde Toreno hasta Villablino. Y no queremos más excusas, ni más pegas, ni más impedimentos, para no acabar, de una vez por todas, la construcción de esa carretera. Porque, hasta ahora, cada vez que se plantea la autovía, son todos impedimentos y todo son pegas a la hora de poder establecer si es conveniente, si es necesario, si se puede o no se puede hacer.

Por tanto, no queremos utilizar la autovía como excusa para que el Partido Popular siga haciendo lo que ha hecho hasta la fecha, que no ha hecho absolutamente nada. Por eso nosotros, la posición nuestra es abstenernos. Comprendemos la posición del Partido Popular, porque es la nuestra, y todo el mundo queremos que haya una buena vía de comunicación, pero no queremos jugar más a la demagogia, no queremos jugar más a eso. Porque hace poco, en la intervención anterior, el señor Zamácola hablaba del ferrocarril. Si eso estaba claro: la

empresa MSP ha pasado ahora a otras manos; en este caso concreto, al grupo Vitorino Alonso. Y la idea era clara: el carbón, por el ferrocarril; pero haya o no haya autovía, eso está claro, o tiene que quedar mínimamente claro. O sea, que la construcción de una autovía no está aquí en función de que el carbón se baje o no se baje por la carretera; entonces, si se baja por la carretera, hay que hacer dos pistas, una autovía, para que el carbón... el transporte pesado no colapse la circulación. El carbón tiene que ser por el ferrocarril, primero, porque es un transporte más barato, más ecológico, menos contaminante y es mucho más rentable para la propia empresa; y eso ha quedado claro. La cuestión es: económicamente y desde el punto de vista medioambiental, ¿qué es lo que más nos interesa, a partir del tramo de Toreno a Ponferrada?, pero para hacerlo de manera inmediata, no para dejarlo ahí en un estudio *per saecula saeculorum* y que pasen otros diez años.

Entonces, la posición nuestra, en este caso concreto de la carretera Ponferrada-Villablino, es: hágase el tramo desdoblado hasta donde orográficamente el terreno lo permita; y a partir de ahí, una carretera sencilla, normal y corriente, con buen firme, con buena señalización, tanto horizontal como vertical, eliminando las curvas peligrosas, poniendo los carriles de vía lenta en aquellos sitios donde el terreno lo permita, y punto. Y yo considero que ese proyecto global del trazado de la carretera desde Ponferrada hasta Villablino, teniendo en cuenta que ya no es autovía todo el trazado, permite adelantar las obras, permite en el tiempo ganar la posibilidad de que tengamos, de una vez por todas, una carretera que permita unir dos comarcas importantes, como son Laciaña y El Bierzo. Ésa es nuestra posición.

De ahí que en la propuesta de resolución en una Proposición No de Ley que hemos presentado pedimos a la Junta que presente en un plazo de seis meses el proyecto total de la carretera. Que no nos diga: vamos a hacer el proyecto... vamos a hacer el proyecto desde Cubillos hasta Toreno para el año noventa y siete, y después ya lo miraremos. Nosotros lo que queremos es que la Junta, que ya ha tenido tiempo en diez años de hacerlo, presente el trazado completo de la carretera, diciendo: de Ponferrada a Toreno, carretera desdoblada; y desde Toreno a Villablino, carretera; y esto estará concluido para tal época; y en los Presupuestos del noventa y siete va a haber esta partida, en los del noventa y ocho ésta, etcétera, etcétera.

Y esto va enlazado con un compromiso también del Partido Popular de acabar con el Eje Subcantábrico en el año dos mil. Y, que yo sepa -salvo que el Partido Popular no haya cambiado de idea-, el tramo Ponferrada-Villablino forma parte del Eje Subcantábrico. Entonces, si la totalidad del Eje Subcantábrico la queremos tener terminada para el año dos mil, está claro que la carretera que enlaza, o que tiene que enlazar Ponferrada con Villablino, dentro del año dos mil tiene que estar finiquitada. Por lo tanto, el Partido Popular lo que tiene que hacer es asumir

ese compromiso; ya no digo el de la autovía, sino hacerla lo más rápidamente posible. Que ese trazado que queda por definir en el proyecto, que es el de Cubillos-Toreno, se meta ya en los Presupuestos del noventa y siete, pero también que presente a esta Cámara el trazado completo de la carretera, con los... porque eso... ya han pasado diez años, ¿no?

Por lo tanto, ésa es nuestra posición, y por eso nos abstenemos, no porque estemos en contra de la posibilidad de que pudiéramos tener una autovía hasta Villablino. Por nuestra parte, habría autovías en todos los sitios; el problema es la realidad con la que nos podemos encontrar.

Pero, no obstante, yo sí quiero criticar -y aprovecho la ocasión- al Partido Popular, porque lleva diez años y sigue utilizando demagógicamente todavía la autovía de Ponferrada-Villablino. Porque da la casualidad que los dirigentes del Partido Popular en El Bierzo todavía siguen hablando de que hay que hacer la autovía.

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

EL SEÑOR ALONSO RODRÍGUEZ: Gracias, señor Presidente. Y gracias a los Procuradores de los Grupos Parlamentarios presentes, Mixto e Izquierda Unida, que aunque Izquierda Unida, realmente, mantiene otra postura, y mantiene la abstención, sin embargo yo la entiendo, la coherencia con su Proposición No de Ley que ha presentado y con las razones que ellos entienden, que yo estaría dispuesto a admitir como razones. Lo que pasa es que, a mi entender y al entender el Grupo Socialista, hoy nosotros, después de todo lo llovido y, además, dadas las posibilidades técnicas, que hoy son mayores, y dadas las posibilidades... que no hace falta un pasadizo subterráneo, se pueden hacer maravillas -bueno, costará un poco o un poco menos-, pues creo que ya no es tiempo de presentarnos en eso, aunque ya quisiera yo, ya me gustaría a mí que le aceptaran el reto en su día y se construyera la vía rápida, que ya tendría que estar construida. Podría ser una primera fase; la vía rápida no excluye otra segunda vía rápida, que serían los dos carriles de la autovía, si se hace con cabeza. Nadie piensa que todo se puede hacer de una vez.

De manera que agradezco a los dos el acatamiento, por lo menos, de las razones que se han expuesto.

Y solamente quiero decir... el señor Zamácola dice: "pasan unos años, han pasado unos años...", es que están pasando. "Pasan los años", parece el título de una canción o algo parecido. Y están pasando, y van a seguir pasando; y en esto estoy de acuerdo con lo que decía el Portavoz de Izquierda Unida: lo malo es eso, que pasan los años, y ya nos vamos volviendo cada vez con la cabeza más blanca, y a lo mejor nuestros nietos, pues, tienen que peinar canas antes de ver nada.

De todas maneras, yo vuelvo al estudio que tengo delante, y que es lo único serio que tengo, con rigor. Dice ahí: "Hipótesis de transporte uno, es decir, ferrocarril. El ferrocarril transporta el volumen de carbón producido por MSP de Ponferrada..." -perdón- "...MSP, desde el lavadero de Villablino. Por carretera se transporta el carbón producido por Antracitas de Gaiztarro, Antracitas del Bierzo y Victorino González". Hoy, este segundo plan ya se puede unificar: todo son de Victorino. Entonces... o Coto Minero del Sil.

Digan lo que digan, según este Informe -y lo han estudiado bien, porque dos cosas-, hace falta la vía rápida, por lo menos de carretera, para esos... para esos tres conjuntos aportes de minería. Eso no lo soluciona el ferrocarril, y hoy son muchos, ¿eh?

Entonces no vale "bueno, vamos a ver qué pasa con..."; no puede pasar nada. Con la carretera que tenemos actualmente y con el ferrocarril este no puede pasar nada nuevo. Y así estaremos esperando eternamente.

De modo que... se lo digo al señor Zamácola, porque está todo dicho, no nos inventamos nada. "Hipótesis Transporte dos: el ferrocarril transportará todo el carbón susceptible de utilizar este modo"; esto lo niega. "Hipótesis de Transporte tres: el ferrocarril si no transportara carbón, siendo la carretera quien lo transportara", que sería la solución a la autovía. Tal como ha aparecido en ellos, solamente

Bueno, pues no. Usted dice que se están... yo no quiero entrar en los tramos ahora mismo, primero, de Ponferrada a Cubillos, porque será objeto, seguramente, de otra PNL, una vez que me contesten a una pregunta que ya he hecho por escrito. Y yo veo todos los días cómo está aquello. Y, créame, es de pena; llevamos tres años con esa obra. Bueno, pues pasen por allí. ¿Para qué vamos a evitar... a andar diciendo palabras? Y algunas cosas ya las anticipé yo en su día. Claro, los que estamos allí, al borde, es natural que conozcamos las cosas un poco mejor. Y no se trata de incordiar, no es ésa la intención. Se trata de ser realistas. Y ya comprenderán que estamos cansados de promesas y decir "se va a hacer y se va a hacer". Porque en el año noventa y tres, el señor Merino me dijo a mí, en una transacción que hicimos en un Pleno, que en el año noventa y tres empezaba esa obra. Se empezó un mes antes de las elecciones del noventa y cinco.

En fin, la solución alternativa yo sigo pensando que es la autovía; usted me dice que está haciendo arreglos también desde Toreno. Mire, primero, me parece que que se iban a emplear 180.000.000 de pesetas, después leí 200, y ahora creo que en la convocatoria de esa obra -me parece-, en la licitación se ha puesto 300.000.000. Nada. Si conocemos cómo está aquello, 300.000.000 ahí es que no sirven absolutamente para nada; hay que ser realistas, hay que ser... Si vale 600 la

parte que están haciendo desde Toreno hasta Bembibre, y es de mucha menos dificultad.

De modo que, mire, soluciones, nada; parches y nada más. De modo que, mire, pienso que es una vía -como dije antes- al borde de Asturias y de Galicia. Yo esperaba que tuviera algún impulso de creatividad también aquí -y si hubiera estado el señor Merino, mejor- para decir: hombre, a ver si nos ponemos también en contacto con el señor Presidente de la Xunta de Galicia y con el del Principado de Asturias, y con el Gobierno Central. Y puesto que es una vía esa del Subcantábrico... Por cierto, que en el Plan Regional de Carreteras del noventa y dos se le llama autovía, y está marcada en trazo fuerte hasta Corbón; en el noventa y dos, después de ese estudio, ¿eh?

De modo que... que yo quería ponerse en contacto con estos; vamos a buscar una solución que nos viene bien a las tres Comunidades. Y, como es de otras Comunidades, también el Gobierno Central que eche una mano. Y, entonces, 25.000 millones entre cuatro que podían ser, pues sería coser y cantar. Y sería un hito que el Partido Popular podía... podía dejar ahí, en la Comarca del Bierzo, a la que quiere tanto, pero a la que tiene... no me lo tomen a mal, pero está abandonada, no de la manos de Dios -que ha hecho la Comarca muy fructífera, o de la naturaleza-, sino de la mano del Partido Popular. De verdad.

Entonces, miren ustedes a ver si... yo, viendo otra vez otra solución... si a veces me han dicho a mí "es que tú solamente les das ideas". Es que yo le doy todas las ideas que se me ocurran y quieran. Háganlo. Y nada más, muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Alonso. Concluido el debate, vamos a someter a votación la Proposición No de Ley debatida. ¿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 de la Proposición No de Ley: seis. Votos en contra: nueve. Abstenciones: una. En consecuencia, queda rechazada la Proposición No de Ley debatida.

Pasamos al tercer punto del Orden del Día, al que dará lectura el Vicepresidente de la Comisión.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR RIÑONES RICO): Tercer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 185-I, presentada por el Procurador don Joaquín Otero Pereira, relativa a la utilización del aeropuerto de León "Virgen del Camino", para el tráfico comercial y general, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número cincuenta y dos, de veintinueve de abril de mil novecientos noventa y seis**".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Vicepresidente. Para la presentación de la Proposición No de Ley, tiene la palabra don Joaquín Otero.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señor Presidente. Dado lo avanzado ya del debate y de la hora en la que estamos, vamos a omitir la lectura de los antecedentes –que suponemos ya son conocidos por todas Sus Señorías, al venir en el Diario de Sesiones y al tenerlo cada uno de ellos en su lugar–, para justificar lo que ya se ha justificado hasta la saciedad, y es la necesidad urgente, ya imperiosa, de que León cuente con un aeropuerto, y de que la Junta utilice los medios de presión política que tiene para que se desbloqueen esos permisos. En una palabra, para que ayude a la Diputación, que en solitario está batallando para obtener esos permisos.

Noticia hoy titular en el Diario de León: "Air Europa urge una pronta solución para el aeropuerto de León. Air Europa tenía previsto inaugurar sus primeros vuelos en el aeropuerto de León en el próximo mes de noviembre, pero no podrá ser. La lentitud de las negociaciones entre la Diputación leonesa y Aeropuertos Españoles hace inviable, por ahora, este proyecto".

En segundo lugar, el señor Consejero de Fomento, hace escasamente una hora, dijo –no textualmente, pero con palabras muy aproximadas, y todos las pudimos oír–: no hemos pedido ayuda para el aeropuerto de León, porque no se encuentra en el Plan Director de Infraestructuras, y, por tanto, no compete al Ministerio dar ayudas para el aeropuerto de León. La Junta, únicamente se puede limitar a dos aspectos: primero, invertir en el aeropuerto de León cuando estén los permisos concedidos; y segundo, instar y presionar a la Administración Central para que esa autorización se desbloquee y se dé cuanto antes.

Eso es lo que dijo el Consejero de Fomento, señor Merino. Y eso es, ni más ni menos, lo que pedimos en nuestra Proposición No de Ley, que parece que hasta el señor Merino la ha leído: "Que las Cortes de Castilla y León insten a la Junta de Castilla y León para que, adoptando los medios de presión política necesarios –como es lógico y evidente–, exija a la Dirección General de Aviación Civil –o sea, a la Administración Central– la concesión, de forma inmediata, de la autorización para utilizar el aeropuerto de León "Virgen del Camino" con aeronaves civiles de tráfico comercial y general". Porque si Aviación Civil da los permisos, AENA inmediatamente se implica en la gestión del aeropuerto. Pero de forma inmediata, porque ése es el problema de que vayan lentas las negociaciones entre la Diputación y AENA, que no están los permisos.

Pues el señor Consejero de Fomento dijo que a la Junta le compete el utilizar los medios o instar a la Administración Central para que dé los permisos. Y

como lo dijo el Consejero y como es lo que nosotros pedimos –exactamente lo mismo que nosotros pedimos–, estamos seguros de que el Grupo Popular en las Cortes, autónomo para decidir, pero imaginamos que coordinado con la Junta de Castilla y León, va a apoyar la iniciativa. Si no, sería dejar mal al aeropuerto de León, dejar mal a los leoneses y, sobre todo, dejar mal al señor Consejero de Fomento, que acaba de decir cuál es la opinión de la Junta. Y mucho nos sorprendería que la opinión de las Cortes no fuera la misma que la opinión de la Junta, puesto que ambas están gobernadas por el mismo Partido.

Y a la espera de conocer las posiciones de los diferentes Grupos, pues... quedamos.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Otero. Para consumir un turno en contra, tiene la palabra doña Natividad Cordero.

LA SEÑORA CORDERO MONROY: Muchas gracias, señor Presidente. Vamos a intentar centrar el tema, después de los intensos debates en las tres Comisiones últimas, sobre el hoy todavía aeródromo de León.

Y la postura del Grupo Parlamentario, en este caso, lleva la misma línea que en las anteriores Comisiones, y nos parece la más razonable.

Pero queremos aclarar lo siguiente: el Grupo Parlamentario Popular apoya el proyecto del aeropuerto de León. Lo que hemos votado ha sido en contra de la Proposición No de Ley del Grupo Mixto, porque nos parece que la Propuesta de Resolución no plasma exactamente lo que se debiera de pedir para el aeropuerto de León.

Dicho esto, vamos a hacer una brevísima historia –si me permiten Sus Señorías–, para a ver si llegamos a una conclusión clara.

Bien, las personas e instituciones que tienen en su momento –y en este momento– la responsabilidad de Gobierno han apoyado públicamente al futuro aeropuerto de León. Léase instituciones provinciales, con la Diputación Provincial de León a la cabeza, que es la titular de las instalaciones y que está realizando numerosas gestiones para llevar a efecto este gran proyecto para nuestra provincia; el Gobierno Civil de León, que se ha prestado a mediar en las negociaciones; el Ayuntamiento de León; el senador... especialmente el señor Prada, que también se ha brindado y está... bueno, pues, poniendo todo su esfuerzo para negociar con AENA y con la Diputación Provincial. Y, a nivel autonómico, ¡qué le voy a decir!. El Ejecutivo Regional lo ha dicho reiteradamente: tanto el Presidente de la Junta de Castilla y León como el Consejero de Fomento se han comprometido con el futuro proyecto del aeropuerto de León.

Luego, la implicación y el compromiso están ahí y es muy claro.

Por otro lado, el Grupo Parlamentario Popular, consciente de la trascendencia que tiene el aeropuerto para la provincia de León –concretamente para nuestra provincia–, apoya este proyecto. Pero consideramos que es imprescindible que se solventen todos los trámites que quedan en este momento por resolver, y que, desde luego, no afectan directamente a estas Cortes Regionales. Ya sabe Su Señoría que se está pendiente del permiso de Aviación Civil y que es la Diputación Provincial de León, como titular de las instalaciones, quien tiene que negociar el permiso.

Estamos hablando en las Cortes de Castilla y León, en una Comisión de Transportes y Comunicaciones. Quizá, Señoría, si estuviéramos en la Diputación Provincial, el debate sería en otro tono. Pero dejemos en este caso a la institución que tiene la titularidad de la instalación y la apoyemos, la apoyemos después de que se consiga esa negociación.

Por otro lado, debemos decir –porque se ha repetido reiteradamente en esta Comisión– que no nos parece lógico que se siga comparando al aeropuerto de León con el de Valladolid, el de Villanubla, porque estamos cometiendo un grave error. El aeropuerto de Valladolid se encuentra en pleno rendimiento y con claras expectativas de futuro –y nos alegramos todos los castellanos y los leoneses–, mientras que el de León, en este momento todavía no cuenta con la denominación de aeropuerto.

Por lo tanto, tratémosle como un proyecto específico de León y dejemos de vincularlo con el de Villanubla, porque vamos a caer en un agravio comparativo, Señoría, que lo único que va a hacer es seguir perjudicando a la provincia de León.

Volvemos a repetir que no puede quedar duda de que el Ejecutivo Regional se ha comprometido e implicado con el proyecto. En primer lugar, en el Plan Regional de Transportes de la Consejería de Fomento se establece, como objetivo específico, "incluir e integrar, entre otros," –estoy leyendo textualmente– "al hoy aeródromo de León en la unidad nacional de vuelos de tercer nivel", y que la Junta se compromete, en ese Plan Regional, a ayudar a acondicionarlo para poderlo integrar en esta red.

Por otro lado, Su Señoría también sabe que existe un protocolo de colaboración con la Diputación Provincial, según el cual la Administración Autonómica ha aportado una importante cantidad de dinero, más de 125.000.000 de pesetas, que están destinados a las obras de balizamiento y ayudas al tráfico aéreo. No olvidando que la Diputación Provincial de León tiene que afrontar importantes inversiones para construir los accesos.

Y aquí debo recordar a Sus Señorías –aunque quizá no guste demasiado– que el anterior equipo de Gobierno de la Diputación Provincial, quizás por un afán de protagonismo, lo único que hizo fue inaugurar el aero-

puerto –todos lo sabemos– sin accesos, sin obras de balizamiento; pero, eso sí, eso sí, nos puso un gran letrero a la entrada de la "Virgen del Camino" señalizándonos el aeropuerto.

Señorías, eso no lo consideramos serio; hay que hacer las cosas de otra manera. Y de aquellas actuaciones, nos estamos encontrando hoy con estos problemas y estos reiterados debates en esta Comisión de Transportes y Comunicaciones. Porque lo que hay que solventar inmediatamente –y se lo he repetido con anterioridad– es obtener el permiso de Aviación Civil. Lo ha dicho usted muy bien: "objetivo prioritario, involucrar a AENA", que es el ente público que controla los aeropuertos nacionales, para que CIDETRA, la Comisión Interministerial, pueda dar definitivamente, bueno, el visto bueno al aeropuerto.

Y dicho esto, mi primera intervención, quiero decir y reiterar el apoyo del Grupo Popular al proyecto. Nos vamos a oponer, en este caso, a la Proposición No de Ley, porque creemos que la Propuesta de Resolución no plasma exactamente o es muy drástica en los términos que emplea. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para consumir un turno de réplica, tiene la palabra el señor Otero.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Gracias, señor Presidente. Me ha descolocado Su Señoría cuando ha dicho que la Propuesta de Resolución es muy drástica. Voy a leerla, no vaya a ser que me haya pasado, efectivamente, en la redacción. Pero a mí me parece que lo que pide es lo que dijo –insisto– el señor Consejero de Fomento hace un momento, exactamente lo mismo: "Que las Cortes de Castilla y León insten a la Junta de Castilla y León para que, adoptando los medios de presión política necesarios –ningún otro–, exija a la Dirección General..." –a lo mejor no le gusta el exija– "...pues pida a la Dirección General de Aviación Civil la concesión de forma inmediata de la autorización..." –o no le gusta de forma inmediata, pero eso sí que no lo cambio– "...para utilizar el aeropuerto de León 'Virgen del Camino' con aeronaves civiles de tráfico...". No veo yo en qué es drástica, Señoría. Lo que pasa es que no tienen voluntad.

Mire, ha hecho una intervención en la que para nada ha hablado del tema que estamos debatiendo. Me habla... me ha contado –sí, efectivamente– la historia del aeropuerto de León. Si yo eso lo comparto, si yo, además, no niego que la Junta ha comprometido ayuda para cuando tenga las licencias. Si eso no lo niego, si eso lo sabemos todos. Si lo que se pide en la Propuesta de Resolución es que la Junta utilice los medios de presión... Mire, las Cortes, dice usted que eso a las Cortes no le interesan para nada. Las Cortes y la Junta de Castilla y León tienen dos misiones, sobre todo la Junta: ejecutar sus competencias, ¿eh?, e instar a otras Administraciones

para que ejecuten las suyas propias en beneficio de esta Comunidad. Pues esto segundo es lo que yo estoy pidiendo, y es lo que el señor Consejero "insisto" ha dicho que estaba haciendo, o que iban a hacer o que querían hacer. Eso; ni más ni menos.

Por tanto, yo lo que les pido es que el Partido Popular en estas Cortes, en la Junta de Castilla y León, o la Junta de Castilla y León "es que ya no sé cómo decirlo, porque lo he dicho tantas veces", que presione en Madrid para que dé unos permisos. Mire, ahí no le van a decir que no, estoy seguro de que no le van a decir que no, porque ahí no se puede hablar de recortes. El Partido Popular tiene un problema de dinero con los recortes, pero es que una licencia para un uso en el aeropuerto no cuesta dinero, no supone ningún recorte presupuestario de ningún sitio. Es que estoy seguro de que les van a decir que sí, segurísimo. Pero, claro, hace falta negociar en serio. La pobre Diputación hace lo que puede, pero tiene mucho más peso en el Gobierno de la Nación lo que diga la Junta de Castilla y León. Eso es evidente.

Eso es lo que les pido yo que hagan ustedes. Ya veremos luego lo del dinero, ya veremos luego que quieren hacer con el aeropuerto de León... Dije que no se puede comparar con el de Villanubla, ¿por qué no se puede comparar? ¿Por qué no van a tener el mismo aeropuerto León que Valladolid? ¿O es que el de Bilbao es distinto del de Vitoria y el de San Sebastián? ¿O es que es distinto el aeropuerto de La Coruña o el aeropuerto de Santiago de Compostela? Claro, evidente, ustedes lo que pasa es que quieren un aeropuerto de transporte de mercancías, con tráfico interregional, avionetas, recreativos, funciones deportivas, ultraligeros, paracaidismo. Para eso no queremos aeropuerto; para eso vamos a Port Aventura y ya nos divertimos allí, en Port Aventura; no necesitamos un aeropuerto para hacer paracaidismo, ni ultraligeros, ni cosas de esas. Esto, además, tienen ustedes la desfachatez de tenerlo expuesto en León. O sea, en la exposición que tienen en la Delegación Territorial de la Junta tienen expuesto esto que es, ni más ni menos, lo que quieren para el aeropuerto de León. Pero "insisto" es materia de otro debate. Sea el aeropuerto que sea, ya debatiremos que va a ser del aeropuerto de León... Además, Air Europa parece que, además de paracaidismo, también vuela con viajeros y quiere utilizar... A ver si se lo van a impedir ustedes, porque como no es mercancías ni aviones de pequeño tamaño.

En definitiva, ése es otro debate, vamos a centrarnos. El señor Consejero "insisto" ha dicho que tienen dos obligaciones: dar dinero cuando estén los permisos y, mientras no estén los permisos, presionar, instar a la Administración Central. Y si ustedes instan a la Administración Central, pero de forma seria, de forma convencida, como lo harían para otras cosas, en cuestiones que no le suponen dinero a la Administración Central, que no le suponen dinero, que no están afectadas por los recortes, les van a decir que sí. Lo dije el otro día "e insisto": una llamada del Presidente de la Junta al Presi-

dente del Gobierno, y estoy casi seguro que el problema del aeropuerto de León estaba solucionado, pero estoy casi seguro que estaba solucionado.

De modo que si votan en contra de esta iniciativa porque les parece drástica, pues allá ustedes, pero vamos... ¿Y por qué lo rechazaron? Porque era muy drástica. Bueno, pues leamos y a ver qué es lo drástico de la iniciativa. Si ése es el motivo, pues poco motivo es para no apoyar esta iniciativa, que es absolutamente razonable: es que apoyen el aeropuerto y que, además, trasladen ese apoyo... Que las Cortes y la Junta de Castilla y León tienen esa obligación, ejecutar sus competencias y pedir a otras Administraciones que ejecuten las suyas en beneficio para esta Comunidad, en beneficio para una provincia de esta Comunidad. De modo que no veo ninguna justificación para que ustedes no apoyen la iniciativa más que la falta de voluntad política. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Otero. Para consumir un turno de dúplica, tiene la palabra doña Natividad Cordero.

LA SEÑORA CORDERO MONROY: Muchas gracias. Señoría, yo no sé si es que no me ha entendido o no me he expresado suficientemente claro. Pero la postura del Grupo Parlamentario Popular yo creo que es clarísima, y voy a puntualizar una serie de cuestiones en torno a la Propuesta de Resolución.

El Grupo Parlamentario Popular, en la última Comisión no, en la anterior, de junio, presentó una Enmienda de Sustitución que considerábamos que tenía un texto muy concreto y preciso, y que a Su Señoría... pues no nos dio el beneplácito. Bien. Dicho esto, tenemos ya, entonces, que anunciar, en este momento y en esta Comisión de Transportes y Comunicaciones, que el Grupo Parlamentario Popular va a presentar una Proposición No de Ley de inmediato, porque entendemos que va a plasmar más el texto que consideramos que es el adecuado para la propuesta que merece tanto el aeropuerto de León como el proyecto en sí. Y, desde luego, va a plasmar, eso sí, la voluntad política y el apoyo de este Grupo Parlamentario Popular al futuro aeropuerto de León.

Dicho esto, le tengo que puntualizar, efectivamente, que en su Propuesta de Resolución usted, Su Señoría utiliza unos términos como es el "exigir", "presionar" o de "inmediato". Bien. La Junta "le voy a aclarar una serie de cuestiones, quizás no esté de acuerdo, pero nosotros lo tenemos como muy claro", la Junta puede adoptar los medios a su alcance, la Junta puede contribuir al cumplimiento de los requisitos, puede hacer una recomendación. Pero lo que no puede ni debe es presionar ni exigir al Gobierno. Y me explico, le diría más: quizás no esté legitimada para ello. ¿Por qué? Por una razón muy clara: porque la Junta de Castilla y León no es la titular de estas instalaciones.

Y menos procedente, Señoría -y voy a tomar el testigo de lo que acaba de decir usted-, es que en la última Comisión -y lo ha vuelto a repetir ahora- usted dijo que, efectivamente, levantando un teléfono el Presidente de la Junta llamando al Presidente del Gobierno se resuelven los temas. Bueno, consideramos que ése no es el cauce adecuado, porque un proyecto de tal envergadura no se puede gestionar a golpe de teléfono. Eso lo tendrá claro usted, y me imagino que el resto de Sus Señorías que están en este momento aquí en este debate. Ése no es el cometido ni de la Junta de Castilla y León, ni de estas Cortes Regionales.

Igualmente, consideramos que es impreciso decir o afirmar que la Diputación Provincial en solitario no va a conseguir el aeropuerto, porque la Diputación Provincial de León está apoyada por toda la Comunidad Autónoma, en este caso por el Ejecutivo Regional.

Tampoco consideramos lícito, desde luego, el utilizar -como ha dicho usted- los métodos políticos de presión. Es decir, son términos suficientemente drásticos para que en este momento el Grupo Parlamentario Popular consideremos que se puede presentar una Proposición No de Ley con otro texto, y que ahí se va a ver la voluntad política de todo el Grupo Parlamentario, y deseamos y esperamos contar con el apoyo del resto de los Grupos.

Por lo tanto, el Grupo Parlamentario Popular considera que los pasos a dar son los siguientes: en primer lugar, depurar con Aviación Civil cuantos problemas existan, tratar de darle solución a la mayor brevedad posible para que pueda obtener, se pueda obtener la ansiada autorización del aeródromo de León para operar dentro de los vuelos de tercer nivel.

Y estas gestiones, Señoría -y se lo he repetido reiteradamente-, las tiene que llevar a cabo la Diputación Provincial de León como titular de las instalaciones. Yo no sé si es que hablamos distinto idioma o quizás no lleguemos a un acuerdo en el debate, pero esto es así. La Junta puede asesorar, instar, orientar, pero nunca exigir nada.

Le puedo recordar que el anterior responsable de AENA, el señor Abejón, estuvo dilatando en el tiempo el tomar una decisión; usted lo sabe. Bien. El actual responsable, señor Piña, responsable de AENA, ya está teniendo gestiones y negociaciones con los responsables de la Diputación. Es más, hoy en la prensa -que usted no leyó todo- dice que en la próxima semana se reúnen AENA con la Diputación Provincial. Vamos a desear y esperar que todo lo que queda por hilvanar se resuelva y la próxima semana tengamos ya una solución definitiva.

Y, en segundo lugar -y para terminar, señor Presidente-, solventados los problemas enunciados en el punto anterior, estas Cortes ya sí pueden instar a la Junta de Castilla y León para que siga apoyando, en los términos

que se consideren oportunos, la puesta en marcha de esta infraestructura aérea, tal y como se refleja en el Plan Regional de Transportes de la Consejería de Fomento.

Y dicho esto, simplemente decir que nos vamos a oponer a la Proposición No de Ley del Grupo Mixto por lo que he reiterado con anterioridad. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Muchas gracias, señor Presidente. Vamos a votar a favor de la Proposición No de Ley presentada por el Grupo Mixto, porque consideramos que, dentro de lo que tendría que ser o de lo que debe ser una política global que contemple todo el conjunto de las infraestructuras, en este caso las infraestructuras aéreas, consideramos que esta Comunidad Autónoma requiere de una potenciación de esas infraestructuras aéreas, en el caso concreto del aeropuerto de León que se está planteando aquí.

Y, lógicamente, las largas que contemplamos que están dando por parte de la Junta de Castilla y León -apoyo, dinamización de determinados aeropuertos-, lo vemos en esa falta de convencimiento en la necesidad que hay de dotar a esta Comunidad Autónoma de estas infraestructuras aéreas, que una vez más, pues, nos sitúan en un nivel deficitario en comparación con otros ámbitos geográficos de nuestro país y que, lógicamente, nos impiden un desarrollo al que tenemos derecho al igual que otros.

En ese sentido, apoyamos la Proposición No de Ley y, como lógicamente la apoyamos, pues no nos podemos oponer. No entendemos este galimatías al que a veces se nos tiene acostumbrados en estas Cortes, de apoyar y no votar a favor; no consideramos como muy lógico, como muy coherente este tipo de disquisiciones, también a veces dialécticas, en lo que tiene que ser la terminología de exigir, instar, pedir, etcétera, en lo que nosotros consideramos está claro que desde estas Cortes se debe presionar políticamente, se debe exigir políticamente, se deben tomar las medidas que se consideren oportuno en lo que se considera que... si así se considera, en aquellas cuestiones que no se satisfagan las necesidades que se pueden considerar que tienen los ciudadanos. Si no es así, lógicamente, es porque se tiene otra valoración política y bastante... una diferenciación bastante más allá de lo que es la terminología.

A nosotros, la verdad, nos gustaría una mayor clarificación de lo que son las posiciones políticas, y no hacer disquisiciones lingüísticas en las que a veces se intenta encubrir... el intentar no ridiculizar, pero sí discrepar en base a la terminología dialéctica, lo que yo entiendo que son discrepancias políticas de fondo. Por eso, lo que sí

haríamos es un llamamiento a que, de una vez por todas, se clarifique el Grupo Popular, o los Grupos políticos, en definitiva, la Junta de Castilla y León, de lo que tendría que ser un apoyo más decidido al conjunto de las infraestructuras, en este caso aéreas y en concreto el aeropuerto de León, y dejarse de este tipo... en definitiva, marear la perdiz que, en definitiva, clarifica poco lo que tiene que ser soluciones.

Y, lógicamente, en este momento lo que está planteando no son cuestiones inclusive de que está planteando competencias directas de la Junta de Castilla y León, sino que haya un posicionamiento político por parte de la Junta para dinamizar estas decisiones que tendría que tomar. Y, en ese sentido, estamos totalmente de acuerdo de apoyar esta Proposición No de Ley. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor García Sanz. Para fijar la posición del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su Portavoz, don Antonio Almarza.

EL SEÑOR ALMARZA GONZÁLEZ: Sí, muchas gracias, señor Presidente. Vamos a apoyar la Proposición No de Ley que presenta el señor Otero. Y yo voy a decir que esta intervención que voy hacer podía figurar en el Diario de Sesiones como hecha por el señor Díaz Ripa, anterior Delegado... Director General de Transportes de la Junta de Castilla y León. Y dice textualmente, este Director General de Transporte dice que "la Junta ya ha dicho la semana pasada y en varias ocasiones que se compromete de una manera realista a participar en la financiación del aeropuerto civil de León". Añade que "no se debe en esta cuestión quedarse cortos, ya que se está hablando de la construcción de una pista más o menos larga, de unas u otras características técnicas en su pavimentación, pero ha de irse a más. En Castilla y León se hacen las cosas a medias tintas y, apostando la Junta muy decididamente por León y su provincia, en cuanto a su desarrollo, por unas mejoras de infraestructuras de las que carece, no se puede quedar en este proyecto en una simple construcción de la pista, cuando hace falta, además de la terminal, el balizamiento, otros servicios complementarios, etcétera. Quizá todo ello cueste mucho dinero, pero hay otras instituciones con las que se debe contar y que deben participar en la financiación del coste... del coste. Nosotros -continúa diciendo-, la Junta por supuesto, en base al documento firmado en mil novecientos noventa en orden a la participación en la financiación del aeropuerto, quedamos comprometidos y vamos a seguir comprometidos y obligados. El compromiso de aportar por terceras partes la Diputación, el Ayuntamiento y la Junta de Castilla y León lo mantene-mos y asumimos. Personalmente me comprometo a llevarlo a cabo, pero ocurre que existe un párrafo que dice: ...y se obliga según el qué... Para la financiación de obras se pedirá ayuda a instituciones y organismos que proceda..."

Y resulta que el más obligado es Aena, en este caso lo que solicita el Procurador de la UPL en las Cortes de Castilla y León del Grupo Mixto, esto es, Aeropuertos Españoles. "Este organismo es el que está haciendo todos los aeropuertos de... en España, incluso el de Jerez de la Frontera, y aún cuando se han levantado las instalaciones militares, Aeropuertos Españoles se ha gastado unos 6.000 millones en la construcción del aeropuerto civil comarcal de esta ciudad gaditana -señalo comarcal por- que lo recalca él muy... finamente comarcal ya- y que ya está en funcionamiento." Y concluye diciendo que "no debemos ser menos que otros, que Aeropuertos Españoles ha de contribuir y participar, y que la Junta de Castilla y León está comprometida, que respeta su compromiso, que cumplirá con León y que es ésa tercera parte que se pide a la Junta, la que va a aportar".

"En definitiva, la Junta de Castilla y León está apostando realmente y comprometida con el aeropuerto de León."

Y eso es lo que pide la Proposición... la propuesta de Resolución que presenta el Procurador del Grupo Mixto en las Cortes de Castilla y León. Pero, mire por dónde, ya nos anunciaba el Diputado de Infraestructuras esta mañana en la prensa -entonces por la mañana los Procuradores que somos de León, leemos la prensa de León- ya nos anunciaba que iban a votar en contra. Por lo tanto, lo que creo es que ni se apuesta desde el Grupo Popular por la infraestructura del aeropuerto de León; y buena prueba es lo que decía antes el Procurador del Grupo Mixto de la exposición que se está haciendo en León, que, por lo que se ve, quieren que vuelen aviones de papel o aterricen aviones de papel en aquel aeropuerto.

Y a la señora Cordero le diría que cuando no se está de acuerdo en una Proposición No de Ley, el Reglamento es claro en esto: se hace una Enmienda y se presenta, y podemos debatir esa Enmienda. Sin embargo, se nos va a presentar otra Proposición, diciendo no sé qué cosas, que van a ser las mismas que usted dice prácticamente... Instar, hay que instar al Gobierno, a AENA, que se moje, como decía el señor Díaz Ripa, yo creo que muy acertadamente, además lo recalca bien recalcado; y recalca sobre todo lo del aeropuerto comarcal. Éste es un aeropuerto en una provincia que es la más poblada de Castilla y León, y donde la situación que está pasando la industria, pues hace falta tener una infraestructura aeroportuaria en condiciones.

Y no puedo pasar por alto lo del letrado que puso el anterior equipo de Gobierno de la Diputación. Yo creo que es un letrado de unas dimensiones correctas, para señalar que allí está el aeropuerto, que hay una pista, que ustedes van a tener que llevar a efecto todo lo que están prometiendo en una provincia como es León. Y que lo que sí llama la atención en León, y sobre todo en León oeste, que es por donde yo más circulo, son los grandes carteles que ha puesto la Junta de Castilla y León:

Conservación de carreteras... Vamos, con unos colores llamativos totalmente. Dice: Conservación de carreteras, zona oeste Y todo lo que hacen esas empresas, además de bachear algo... también están bacheando, es dejarnos por las cunetas unas bolsas de color butano que parece que vayamos a estrellarnos de noche contra aquellas bolsas de color butano. Y digo esto para que no hagan tanta referencia a los letreros. Yo creo que el otro día, en un documento gráfico que se presentaba en esta Comisión por mi compañero Ángel Solares, se veía claramente cuáles son los letreros, los letreros anunciantes de las infraestructuras de unas Comunidades y otras, y había el contraste de León con la Comunidad de Castilla León. Unas carreteras en debidas condiciones, con las cunetas hechas, bien señalizada tanto vertical como horizontalmente, y las carreteras de Castilla y León sin ninguna señalización, más que el gran cartel anunciando que entramos en una carretera de la Comunidad de Castilla y León. Yo alguna vez ya he dicho que no hace falta que nos anuncien; sabe todo el mundo cuando entra en Castilla y León.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para cerrar el debate, tiene la palabra por parte de... el Procurador proponente de la Proposición No de Ley, el señor Otero.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señor Presidente. Gracias también al Grupo Socialista y al Grupo de Izquierda Unida por apoyar la iniciativa. Señoría, no nos entendemos, no nos entendemos, porque cuando dos no quieren, pues, es imposible que se entiendan.

Mire, me dice usted, en primer lugar, que las Cortes... o la Junta, que eso es de la Diputación, que la Junta ya hará lo que tenga que hacer en su momento, pero que eso es competencia de la Diputación y que usted no se puede meter.

Mire, esto que nos ha dado el Consejero, este cuaderno, son todo reivindicaciones que la Junta hace en aspectos y materias que no son de su competencia. Fíjese si la Junta tiene la obligación de pedir cosas que no son de su competencia. Todo esto son materias no competencia de la Junta de Castilla y León, y sí competencia de la Administración del Estado, como lo es el conceder la licencia para usos civiles para el aeropuerto de León.

En segundo lugar, y relacionado con esto, dice usted -insisto- no es quién las Cortes ni la Junta para pedir, y ustedes van a presentar una Proposición No de Ley pidiendo lo mismo. Pero si no son competentes ¿cómo lo van a pedir? No presenten ustedes, no vayan a ofender a la Administración del Estado; segunda contradicción.

Y en tercer lugar, para terminar, si es que no... tampoco hay que alargar mucho el debate. En tercer lugar, hacen ustedes una... lo que se podría llamar una

Oposición gramatical, es decir, porque no les gusta alguna de las palabras que se utilizan en la Propuesta de Resolución. ¡Bah!, eso es la disculpa, y al final pues todos hemos sabido ya por qué se van a oponer ustedes a esta iniciativa, porque no la presentan ustedes. Porque ahora la van a presentar ustedes en los mismos términos o parecidos, con un contexto igual, es decir, la interpretación finalista va a ser la misma, a lo mejor la ésa... y la van a apoyar. De tal manera que ¿qué ocurre? Que están intentando obtener no rentabilidad política de este tema, que no la van a obtener, sino el menos desgaste político que puedan, porque les está desgastando el tema del aeropuerto de León políticamente, el menos desgaste político que puedan, por medio de rechazar esta Proposición, porque no la presentan ustedes, pero apoyar una parecida inmediatamente.

Ésas son malas artes parlamentarias, porque unas imprecisiones gramaticales como ustedes las consideran -que yo creo que es muy justo pedir, o exigir-, se subsanan mediante una Enmienda; hacen ustedes una Enmienda de sustitución, cambian lo que quieran y, con la misma filosofía, ya verán ustedes cómo yo aceptaba esas Enmiendas sin ningún problema, y aquí se aprobaba el apoyo por unanimidad para el aeropuerto de León. De tal manera que el tiempo nos lo dirá: si ustedes cumplen su promesa y presentan una iniciativa, ya veremos a ver, si pide lo mismo, o no pide lo mismo.

Ahora bien, si es en favor del aeropuerto de León, aun con imprecisiones gramaticales que nosotros podamos considerar, aun con eso, la vamos a apoyar y vamos a votar a favor, lamentando que en este caso vuelvan a votar en contra. Pero ¡allá ustedes! y el desgaste político al que se están sometiendo por culpa del tan traído y llevado aeropuerto de León. Muchas gracias.

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

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

Entramos en el cuarto punto del Orden del Día, que dará lectura el Vicepresidente de la Comisión.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR RIÑONES RICO): Cuarto punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 191-I, presentada por el Procurador don Felipe Lubián Lubián, relativa a suscripción de un convenio por el MOPTMA para refuerzo y mejora del firme de la carretera entre el río Leira y el viaducto de Briallo, con la A-52, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 53, de tres de mayo de mil novecientos noventa y seis**".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para la presentación de la Proposición No de Ley, tiene la palabra don Felipe Lubián.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Gracias, señor Presidente. A estas horas, convendría, para ilustrar un poco y centrar a los cansados Procuradores, pues que... yo rogaría a la Presidencia el reparto de un mapa, para ver dónde estamos y de lo que estamos hablando. Muchas gracias.

El Ministerio de Fomento está actualmente realizando ya el tramo de la autovía denominada de las Rías Bajas, entre Benavente y Porriño, entre Benavente y la Portilla de la Canda, por lo que respecta al ámbito territorial de nuestra Comunidad Autónoma.

Esta obra consiste en la construcción de la autovía, sin desdoblarse –insisto–, sin desdoblarse la carretera Nacional 525... Al objeto de que no pierdan el tiempo buscando, pues se vayan al sur y a la izquierda lo más posible en donde pone Lubián, en donde pone Portilla de Padornelo y Portilla de la Canda, para ver de lo que estamos hablando.

En consecuencia, en un futuro muy próximo, tal vez dentro de dos o tres años –si los túneles no se caen, como se han caído uno de los que están construyendo el viernes–, habrá autovía y también habrá carretera entre Benavente y Porriño, entre Benavente y Padornelo, en este caso concreto en nuestra Comunidad, ésta última como vía de servicio para el tráfico local y muy probablemente, si alguna vez se ponen peajes, como vía alternativa, porque puede ocurrir también eso.

Pero hay un tramo excepcional que afecta, sin duda, a la Junta de Castilla y León, porque es de su titularidad; es el tramo comprendido donde ahí digo río Leira, es un poco más adelante de Padornelo y el viaducto del Briallo que es donde vuelve a tocar otra vez esa carretera, que va por el norte haciendo curvas, a la carretera Nacional 525. Bueno, pues ahí, por el norte vemos la carretera serpenteante, que es la antigua carretera Nacional 525, y por el sur, en ése mismo tramo y mucho más corta porque no tiene esas curvas, vemos la actual Nacional 525. Aquí en este pequeño tramo, en este pequeño tramo, que por la autovía son cinco kilómetros y por la carretera serpenteante son trece, pues sí utilizan la carretera actual para uno de los carriles de la autovía, y, en consecuencia, queda como vía alternativa la antigua carretera Nacional, que actualmente es titularidad de la Junta.

Como además, es de suponer que la carretera desde Benavente hasta Padornelo, una vez que concluyan las obras de la autovía, sea transferida también a la Comunidad Autónoma y quede la autovía de titularidad del Estado y toda la carretera actual Nacional 525, incluido

ese tramo de trece kilómetros, que luego, si ven ustedes, otra vez vuelve a tocar a la carretera, todavía queda un tramo de unos tres kilómetros o cuatro kilómetros que vuelve a haber carretera y autovía, ambas a la vez –porque ahí tampoco desdoblarse, en lo que es la subida de la Portilla de la Canda–, afecta única y exclusivamente este problema a esos trece kilómetros que unen, además, todos los pueblos o casi todos los pueblos que pertenecen al Concejo, al Municipio de Lubián.

Así es que nos podemos encontrar con una carretera entre Benavente y Vigo, entre Benavente y Porriño, allí en las puertas de Vigo, que tendrá unos trescientos cuarenta kilómetros de longitud, carretera alternativa –como digo– de la autovía, pero con un paréntesis de trece kilómetros –de titularidad de la Junta ya ahora–, con unas características muy inferiores... bueno, infinitamente inferiores a los otros trescientos veintisiete, lo que resulta discriminatorio para los ciudadanos más periféricos de nuestra Comunidad Autónoma y también, pues, para los que quieran utilizar la vía alternativa, por cualquier circunstancia, en lugar de la autovía.

Y por todo ello es por lo que, pues, queremos instar a la Junta de Castilla y León a la firma de un convenio con el Ministerio de Fomento, para dotar esos trece kilómetros de carretera autonómica, anteriormente descritos, de un refuerzo del firme y aquellas otras mejoras que acerquen sus características; ya no decimos que las iguale, porque sería imposible, pero nos estamos refiriendo fundamentalmente a una capa de rodadura encima del firme que tiene ya, para acercarla al resto de la calzada, acercar sus características al resto de la calzada de la que va a formar parte, en un futuro muy próximo, entre Benavente y Porriño o Vigo. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Lubián. Para consumir un turno en contra, tiene la palabra el señor Zamácola.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Muchas gracias, Presidente. Al señor Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista tengo que darle las gracias por el mapa, pero he de decirle que como mínimo, como mínimo, dos veces al año, desde hace cuarenta y ocho años, paso por esa carretera y me conozco muy bien la 525 antigua, la 525 actual, y todas las obras de

En principio, nosotros nos vamos a oponer, y le voy a decir el porqué. Esa carretera que en ese tramo es vía alternativa, ésa es la razón de que el Ministerio duplique la actual 525 –bueno, son los nuevos accesos a Galicia–, la duplique. Porque cuando se hizo la actual 525 eliminó las poblaciones dejando la antigua 525 vieja, que... como conexión de la agitación local, del movimiento local. Entonces, previendo ese tema, actualmente el Ministerio dice: si tengo hecha una carretera ya en una línea, en ese tramo que usted indica, en muy buen estado, tengo una

alternativa, voy a duplicar. ¿Qué ocurre? Que nosotros consideramos que, primero, no hace falta hacer un convenio con el MOPTMA, porque es una carretera transferida; lo hacemos nosotros solos. Pero es que, además, creemos que en el mantenimiento normal que tiene la Consejería de Fomento es suficiente el que esa carretera, en sucesivas épocas, vaya mejorándose, como todo el resto de la Comunidad. Pero además, cuando usted sabe tan bien como yo que el índice de densidad media es bajísimo, y que los pueblos de Aciberos, Hedroso, Las Hedradas, están perfectamente conexiados. Sí coincido con usted, porque es un firme de hace muchos años, que tendrá que ir mejorándose, pero no con un convenio nuevo, sino con un mantenimiento normal de las carreteras. Nada más, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Zamácola. Para consumir un turno de réplica, tiene la palabra el señor Lubián.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Bien. Hace cuatro o cinco años, leíamos en los medios de comunicación que había 100.000.000 de los Presupuestos de la Comunidad Autónoma para dar una capa de rodadura a este tramo. Nunca hemos comprobado si era cierto o era un error periodístico, pero yo recuerdo haberlo leído.

Usted nos dice que no hace falta un convenio, porque la titularidad es de la Junta, y para qué vamos a pedirle al Ministerio que nos ayude a condicionar este tramo. Razones hay, y pasaré ahora a explicárselas. Pero si usted dice que no hace falta, si usted dice que conoce exhaustivamente, señor Zamácola, no solamente la carretera nueva, sino la vieja -supongo que la conocerá de haber pasado por ella hace veintitrés, veinticuatro años, porque no creo que haya pisado en ella en estos últimos veintitrés años-, pues sabría también, entonces, de la necesidad que tiene. Porque los coches que tenemos los que vivimos allí también se estropean con el traqueteo, y el traqueteo que lleva aquello hace que, en lugar de coches, parezcan carros al poco tiempo.

Pero no se trata simplemente de solicitar esto porque nos interese a los vecinos de todos esos pueblos que usted muy bien ha citado, sino porque es una carretera de la Comunidad Autónoma, como todas las demás. Y si usted dice que, efectivamente, habrá que ir -según se va pudiendo- arreglándolas, pues arreglemos ésta también. Pero fíjese, ¿por qué...?, porque tiene que haber una razón. ¿Por qué este Procurador presenta esta PNL y por qué hace alusión al Ministerio de Fomento -en la PNL pone Ministerio de Obras Públicas, porque era la nomenclatura que entonces tenía-? Pues porque nos hemos dirigido previamente desde Ayuntamientos afectados, cuando vimos el proyecto de la autovía, nos hemos dirigido al Ministerio con la intención de que si consideraba... porque si pone una vía alternativa en todo el itinerario, al que antes ya hemos hecho referencia, ¿por

qué no dedica algún presupuesto -y nos lo ahorra a la Junta de Castilla y León, a nuestra Comunidad- a este tramo? ¿Por qué no? Porque es que, incluso, hubiera sido, pues, bueno hasta para las propias obras de la autovía, para regular el tráfico de una manera más lógica, por ejemplo, de lo que se ha hecho durante este mes de agosto. Porque para turismos se podía haber utilizado, antes que paralizar el tráfico y hacer horas enteras de espera, como hemos hecho durante el mes de agosto. Pero no solamente por las obras de la autovía, sino también por las obras de reciclaje y reacondicionamiento, y renovación del firme de la carretera actual.

Fíjese, señor Zamácola, efectivamente, tiene usted razón: ahí consideraron que, en lugar de pasar por todas esas curvas y por las poblaciones, era mejor hacer una alternativa que no pasara por las poblaciones. Lógico. No se hizo en otras zonas porque, tal vez, consideraron que era aquí donde lo tenían que hacer; no viene al caso ahora. Pero esto motivó que desde Benavente a Padornelo sólo hubiera una carretera, y desde Padornelo a La Canda hubiera dos, como ve ahí, una vieja y otra nueva. Ahora, sin embargo, va a haber dos carreteras desde el principio al final, y una de ellas de unas características -como todas las nacionales que hay ahora en España-... construida hace veintitrés años; incluso se pensaba en la posibilidad de utilizar toda la carretera en Las Portillas como un carril para la autovía, porque tenía unas condiciones bastante buenas, porque fue donde más inversión se hizo cuando lo de accesos a Galicia.

Pero nos encontramos con que aquí va a haber dos carreteras, una autovía y una carretera muy buena, que incluso ahora están invirtiendo más de 1.000 millones entre Benavente y Padornelo; y luego hay otro tramo de carretera que está mala, y va a continuar estando mala. E incluso tenían pensado invertir parte de esos 1.000 millones el Ministerio entre Padornelo y La Canda, y se les dijo en su día -en escrito enviado desde el Ayuntamiento de Lubián- que cómo iban a invertir en ese tramo parte de esos 1.000 millones, si lo iban a destrozar con la construcción de la autovía, para luego volver otra vez a hacerlo, con cargo al presupuesto de la autovía. Y le pedíamos entonces que ese dinero lo utilizaran, poniéndolo en conocimiento de la Junta de Castilla y León, para echar una capa de rodadura a esos trece kilómetros, que no es necesario llegar hasta el alto de La Canda; y se nos contestó diciendo: "Esa carretera no es nuestra, esa carretera es de la Junta de Castilla y León".

Esto es lo que ha motivado que digamos: bueno, pues aprovechemos que el Estado está invirtiendo dinero ahí, en una carretera que va a ser de la Junta -porque va a ser de la Junta; estoy anticipando acontecimientos, pero es lógico que sea transferida en todo su itinerario-, y está invirtiendo más de 1.000 millones. ¿Por qué no invertir

100.000.000, 130.000.000, en esos trece kilómetros, echando una nueva capa de rodadura? Esto es lo que ha motivado el hecho de que buscáramos un convenio con el Ministerio. Pero si no es necesario y la Junta asume que ella misma, con sus propios recursos, debe de afrontar esta obra, ¡pues bendito sea Dios! Adquiramos el compromiso y hagámoslo cuanto antes, hagámoslo cuanto antes. Nada más, señor Zamácola... señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Lubián. Para consumir un turno de dúplica, tiene la palabra el señor Zamácola.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Gracias. ¿Que por qué este Procurador está haciendo esta propuesta? Bueno, es lógico, es su obligación, es usted un Procurador que, aunque es de todo Castilla y León, vive en esa zona, tiene que defender su zona. Hace muy poco presentó otra Proposición No de Ley, otras veces ha presentado otras. Luego la cuestión es clara. Y si no ésa, mañana buscará cualquier otra deficiencia que haya por ahí, porque por desgracia las hay, y las tendrá. Luego no le demos más vueltas; es su obligación, la trae y punto.

Pero, vamos a ver, no me utilice el razonamiento de que en trescientos veintisiete es una carretera maravillosa y en trece mala. Mire usted, señor Lubián, cuando se decide desdoblarse una carretera es porque en ese tramo, ¿eh?, hay vía alternativa. Y no me vale Benavente-Padornelo, porque la actual 525, única vía, obliga a hacer una autopista... perdón, autovía paralela. Que va a quedar pistonada "no le quepa la menor duda" la actual general; sí, le va a quedar de chupa de dómine, de locura. Y van a tener la suerte de, desde Padornelo hasta Benavente, tenerla así; como en otros tramos en Galicia, donde debido a su línea, al no haber alternancia, se hace duplicado. ¿Qué pasa? Que nos toca la china en esos trece kilómetros, que usted hace bien defendiéndolo. Pero no quiera comparar, como un niño que tiene rabieta: todos lo tienen fenómeno y por esto. Mire usted, no.

Lo que hay que hacer es, en esos trece kilómetros, y ya que esa carretera va a ser de la Junta, habilitar los medios para que "repito" en su mantenimiento normal se efectúe como se efectúa en otros lados; pero nunca podrán tener los pueblos de Las Hedradas, Lubián, etcétera, nunca... Hedroso, nunca podrán tener una carretera tan fenomenal como el resto, como la actual Nacional VI. Eso es de cajón, luego no me lo trate usted "perdone la palabra" demagógicamente en su Proposición No de Ley. Ahora, ¿que hay que arreglarlo? Evidentemente. Con el MOPTMA no, nosotros. Y creemos que hay suficiente con un mantenimiento anual.

Pero es que, además, le digo una cosa "y usted antes se ha contestado": si yo fuera Ministerio digo "una carretera que es de ustedes, hacerla ustedes". Eso estamos así de habituados, hasta hace muy poquito, así de

habituados con la Administración Central. Y yo creo que conozco un poco ese tema, ¿eh? O sea, si es compartido, a luchar con él; pero, si no, allá tengáis ese problema, que yo tengo ese dinero del Estado para otros temas del Estado.

Entonces, yo "repito otra vez" pienso que tiene la mala suerte esa zona de tener una carretera antigua 525, en estado que, evidentemente, no es comparable con la que va a quedar, como la actual Nacional VI "va a quedar, por ejemplo, de Benavente a Padornelo, ¿eh?", pero que yo creo que con un mantenimiento normal de la Consejería de Fomento se puede solucionar el problema sin ningún convenio de ningún tipo.

Pero "repito", sobre todo quite usted... porque "vuelvo a decir lo mismo" hace una comparanza muy curiosa de decir: todo fenomenal, y nosotros unos paupérrimos. Pues, mire usted, no; hay gente que ha tenido suerte, como, por ejemplo, en Castilla y León, fabulosa de Padornelo a Benavente, como la puede haber en el resto de Galicia, y es Castilla y León. Lo que pasa que... Ese tramo malo vamos a intentar arreglarlo, pero de una forma adecuada y no de forma especial, como usted propone. Nada más, señor Presidente.

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

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señor Presidente. Resulta difícil fijar una posición cuando no se conoce el lugar más que a través de un mapa. Pero, ciertamente, conociendo el estado de las carreteras, en su mayoría, de la Comunidad Autónoma y, ciertamente también, cuando un Procurador presenta una iniciativa pidiendo, en una zona que conoce bien y por la que transita habitualmente "me imagino", la reparación de una carretera, algún fundamento tendrá. Y, por tanto, pues apoyamos la iniciativa formulada por el Grupo Socialista. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Otero. Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, para fijar la posición de su Grupo, tiene la palabra don Luis García Sanz.

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Sí. Muchas gracias, señor Presidente. Para manifestar el apoyo a la Proposición No de Ley del Grupo Socialista. Y en lo que, una vez más, las contradicciones que vemos de considerar que hay que arreglar cosas, que hay que hacerlas, pero que luego, sin embargo, se vota en contra; bien sea, hoy en día, a través de acuerdos con el MOPTMA, en la medida que tiene esa competencia, o por la propia Junta, si se asume ese compromiso de que hay que arreglar, no entendemos por qué se manifiesta el rechazo a la Proposición No de Ley.

Yo creo que aquí, pues, un poco, lo que comparábamos o hacíamos referencia antes, en la comparecencia del señor Consejero, que no solamente hay que hablar de las grandes carreteras, de las grandes infraestructuras en nuestra Comunidad Autónoma, sino también de la preocupación -que tiene que ser constante- por parte de la Junta de Castilla y León en la mejora de la infraestructura interregional. Y yo creo que en sitios, inclusive, tan apartados, de la propia Comunidad Autónoma, como éste también se tiene el derecho a que dispongan de las infraestructuras al mismo nivel que cualquier ciudadano del conjunto de este país.

En ese sentido es por lo que apoyamos la propuesta del Grupo Socialista. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor García Sanz. Para cerrar el debate, tiene la palabra don Felipe Lubián.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Gracias, señor Presidente. Mala suerte, mala suerte; las zonas periféricas no la tienen solamente por este acontecer de ahora, de que allí tengan que utilizar la carretera nacional para autovía y nos quede esta carretera. No solamente mala suerte en eso, mala suerte el estar tan lejos de los centros de interés, de los centros en donde se debaten estas cuestiones. Y tenemos también la mala suerte de que Sus Señorías no tengan que pasar con frecuencia por una carretera de estas características; porque, evidentemente, mirando un mapa, pues, es difícil entenderlo, aunque se entiende un poco mejor, ¿no?

Yo agradezco a los Grupos que han ofrecido su voto a favor, aun sin conocer detalladamente esto. Pero voy a decirles que... para que lo conozcan un poco mejor, es una carretera, la antigua carretera Nacional 525, que ha sido transferida a la Junta desde la existencia de la Junta; que está sin haberle hecho... no ha visto el alquitrán, ni un solo vasito de alquitrán desde el año mil novecientos sesenta... no sé si sesenta, sesenta y cinco, desde la década de los sesenta. En el año setenta y tres fue cuando se construyó esta carretera. Que su firme es arrugado; no es que tenga baches, es que está arrugado. El firme era bueno, porque era una carretera nacional; se le ha quitado el tráfico pesado, pero van permanentemente bailando los coches; los autocares que pasan por allí, de línea, están siempre renegando de entrar por allí. Es una carretera atormentada, arrugada, retorcida.

Y no pedimos... incluso aunque no se firme convenio, y si se firmara convenio... si eso es lo de menos, el caso es que se arregle. Y si se arregla con fondos de la Comunidad Autónoma, pues qué más nos da. No pedimos equiparar sus características con la carretera actual Nacional 525, es imposible; no es eso, somos mucho más humildes. Simplemente pedimos, encima del firme que tiene, una capa de rodadura, de éstos que llevan, pues, no sé si cinco o diez centímetros de espesor. Es lo único que

pedimos. Así es que no estamos pidiendo ninguna cuestión inalcanzable.

Yo podría decir que como la proporcionalidad es exacta, utilizándola como proporcionalidad directa, para los Presupuestos de la Junta el arreglar esta carretera, ya olvidándome del convenio -que era una manera de facilitar, quizá, de tratar de atraer recursos de otra parte-, pues utilizando -como digo- una proporcionalidad directa, yo, que tengo un hijo de diecinueve años, sería... arreglar la Junta esa carretera, en estos términos en que digo de echar una capa de rodadura, sería como, para mí, darle un domingo 1.300 pesetas a mi hijo, que no le llegarían probablemente para tomarse unas copas. Nada más, muchas gracias.

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 de la Proposición No de Ley? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?

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

Y entramos en el quinto y último punto del Orden del Día, que dará lectura el Vicepresidente de la Comisión.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR RIÑONES RICO): Quinto punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 215-I, presentada por los Procuradores doña Isabel Fernández Marassa, don Jesús Cuadrado Bausela y don Felipe Lubián Lubián, relativa a inclusión en las obras de mejora de la plataforma de la C-622 de la dotación de firme y asfalto al tramo C-622-Lanseros, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 56, de catorce de mayo de mil novecientos noventa y seis**".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para la presentación de la Proposición No de Ley, tiene la palabra don Felipe Lubián.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Muchas gracias. Señor Zamácola, esta mala suerte a la que usted hacía alusión, hace que este Procurador esté presentando a estas horas de la tarde, pues, PNL como éstas, que parecen muy localistas -y lo son- pero quizá, porque al vivir en un sitio donde tenemos tanta mala suerte, pues tenemos que ir desbrozando toda la problemática que tenemos alrededor, antes de alcanzar a comprender otras problemáticas mucho menos localistas y más importantes para

la Comunidad. Permítame, por consiguiente, un localismo más a estas horas de la tarde. Sirve el mismo mapa, el mismo mapa, y voy a hacerlo lo más breve posible. Ahora, busquen Puebla de Sanabria en el centro del mapa aproximadamente, y a la derecha verán, donde pone Palacios de Sanabria, que ahí sale una carretera, que es la Comarcal 622, que conduce a La Bañeza, a enlazar con la Nacional VI, y por donde se puede continuar incluso hasta León.

Bueno, pues como ven, ahí existen, se va separando una carretera de la otra, y hay pueblos que quedan, en la Comarca de la Carballada, ubicados entre ambas carreteras, en donde hay algunas carreteras ya transversales norte-sur, y hay otras que no llegan a... de una carretera a la otra, y se quedan a mitad de camino. Ahí, busquen el pueblo de Lanseros y verán que entre Lanseros y la Comarcal 622 hay un tramo de camino -que no es carretera- de dos kilómetros de longitud. Ese camino fue construido en su día por la Junta de Castilla y León, como camino para atajar espacio cuando se va a apagar incendios -es un camino forestal-, o hacer reforestaciones, o simplemente para la vigilancia de los agentes forestales, puesto que por ahí pasa también un río truchero, como es el Negro.

Simplemente arreglando ese camino conseguiríamos, por ejemplo, que los habitantes de Lanseros, para ir a la consulta del médico que tienen en Espadañedo, no tuvieran que dar un rodeo de dieciocho kilómetros por un lado, o de veintinueve por el otro, y pudieran ir en seis kilómetros. Y, también, teniendo en cuenta, como se dice en los antecedentes de la Proposición, vemos ahí la localidad de Mombuey, en donde está ubicado el centro de salud, la Guardia Civil y algún servicio más, farmacia y demás.

Bueno, pues para ir, los habitantes todos, desde Anta de Rioconejos, Rioconejos, Carbajales de la Encomienda, Leztrillas, Utrera de la Encomienda -al menos estos pueblos-, pues acortaría en gran medida para las urgencias, tanto para que los médicos atendieran las urgencias a domicilio, o bien para que los pacientes acudieran a urgencias, acortaría en gran medida también... Estamos hablando de dos kilómetros de carretera, de dos kilómetros de carretera. Y como... vamos a aprovechar ahora... he querido aprovechar yo que se va a arreglar la carretera Palacios de Sanabria hasta el límite con la provincia de León, es por lo que, aprovechando esa circunstancia, pues, pretender que se haga un reformado del proyecto y se contemple el acondicionamiento más humilde posible -yo tampoco pido una carretera de las características de la Comarcal 622-, sino pavimentar ese camino con asfalto, asfaltarlo, para que se pueda transitar por él con vehículos rodados, y dado el pequeño tráfico que iba a tener, pues simplemente con la anchura que tiene, o un metro más, o alguna cosa así. No lo sé. Nada más. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Lubián. Para consumir un turno en contra, tiene la palabra don César Huidobro.

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Gracias, señor Presidente. El señor Lubián trae a esta Cámara la preocupación que la mayor parte de los Procuradores que formamos parte de la misma sentimos por la mayor parte del territorio de nuestra Comunidad Autónoma. El problema que acaba de plantear se podía plantear posiblemente de cualquier pueblecito de la provincia de León, de Burgos... posiblemente de cualquiera de las provincias.

Pero yo le quería decir lo siguiente, en la Proposición No de Ley habla de que hay que irse a la Junta para que, con cargo a la partida de previsión para modificados -decía- del presupuesto, de un presupuesto de una obra que ya está en marcha, que es la obra de la carretera Comarcal 622, se arregle esa otra... esos dos kilómetros de un camino que, en principio, se nos dice que es un camino de la Junta de Castilla y León, que es una carretera de la Junta de Castilla y León.

Por lo tanto, los elementos de esta Proposición No de Ley son: que sea con cargo a las previsiones de modificados, que se incluya en las obras de... que ya se están realizando, de la 622, y que el tramo es un tramo que no está contemplado en el proyecto inicial. Y eso resulta totalmente imposible, como usted sabe muy bien. Porque usted sabe muy bien que no se puede incluir en un proyecto de una carretera, en un proyecto determinado, no se puede incluir un tramo distinto de los que el proyecto inicialmente contempla. El modificado comprendería otra cosa; se tendría que referir al tramo de carretera que ya está proyectado.

Para ese proyecto del que nos está hablando, de dos kilómetros, sería necesario hacer un nuevo proyecto, sacarlo a información pública, hacer todos los trámites que la Ley de Contratos del Estado exige, para poder hacer un camino nuevo, o para modificarlo, o para hacer la obra en él. Usted dice: "un simple asfaltado"; bueno, un simple asfaltado... también ha dicho un asfaltado, una corrección de curvas, o un afirmado de la carretera, porque no exige mucho tráfico.

La siguiente... el siguiente tema es: toda esa malla de carreteras, que se ven perfectamente en ese plano que nos ha entregado, es una malla de carreteras que comunican localidades de esa zona, de esa... Y, por lo tanto, son carreteras que están cumpliendo una finalidad, que es la finalidad que tienen que cumplir las Diputaciones Provinciales; es decir, no es, no puede ser una carretera de la Junta de Castilla y León, no puede ser una carretera regional esas carreteras que comunican pueblos de esa misma zona.

Existe, por lo tanto, una imposibilidad de todo tipo para que la Junta de Castilla y León, con cargo al modificado al proyecto... a las previsiones del modificado

do de ese proyecto inicial, arregle una carretera que por su propia funcionalidad, que es la de comunicar pueblos de una misma zona, sea... o sea, se realicen obras dentro de esa carretera. Ni la carretera es ni puede ser de titularidad regional, ni el dinero de ese modificado se puede invertir, precisamente, en algo que no está previsto en el presupuesto inicial. Por esas razones fundamentalmente es por las que el Grupo Popular se va a oponer a la aprobación de esta Proposición No de Ley.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Huidobro. Para consumir turno de réplica, tiene la palabra el señor Lubián.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Gracias, señor Presidente. Imposibilidad de llevar a cabo un modificado, y me dice que yo lo sé muy bien; si lo supiera muy bien, pues tal vez no lo hubiera planteado. Eso quiere decir que no lo sé muy bien, porque hasta ahora, pues no ha estado dentro de mis competencias el analizar con profundidad todo este tipo de cosas. Pero existe, además de la partida del modificado... para modificados, de previsión para modificados... que normalmente los modificados de los proyectos se suelen hacer sobre la marcha. Usted me dice eso, pero yo he estado en alguna Diputación, en donde cuando se está haciendo la obra decide el director de la obra que hay que hacer un modificado, o plantea incluso el propio ejecutante del proyecto, la empresa actuante, que es mejor otra alternativa, y se hace un modificado del proyecto siempre que no rebase en un determinado porcentaje del presupuesto total -que debe de andar en torno al 10%, o una cosa así-, y se pueden emprender modificaciones de la obra. Incluso en las obras de la autovía -lo sé muy bien, porque lo vivo allí- se están haciendo modificaciones que plantea la propia empresa ejecutante, y que el Ministerio de Fomento acepta porque le resulta más barato, o porque resuelve mejor la problemática planteada. Y además, de esto tenemos también -aunque yo no lo ponga ahí-, pues, otra partida que dice "incidencias y nuevas actuaciones", la cual está dotada de ochocientos seis millones y pico de pesetas.

Y claro, evidentemente, sabía que me iban a decir que esto es una cuestión tan menuda, que es más bien competencia de la Diputación Provincial que de la Junta de Castilla y León. Y es lógico que me digan eso. Lo que ocurre es que no parece estar por la labor aquella Diputación, y, por otra parte, como es un tramo... yo, si fuera una carretera de siete u ocho kilómetros, pero es un tramo que parece casi como si fuera, pues, un trocito más de esa misma; es una mejora para aquellos vecinos de allí. Que sí es competencia el tratar... es competencia de la Junta de Castilla y León el tratar de conseguir mejorar lo más posible las condiciones de vida de aqué-

llos, y es también -creo- obligación de los Procuradores que aquí nos sentamos el tratar de hacer posible que así sea.

Es por lo que me he atrevido a pedir esto. Y si antes decía que con 1.300 pesetas para mi hijo mayor no es nada para mi presupuesto, esto supondría, aproximadamente, unas 200 pesetas para otro pequeño que tengo, de nueve años, que comprara un helado. Más o menos viene a ser lo mismo. Nada más. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para consumir un turno de réplica, tiene la palabra el señor Huidobro.

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Gracias, señor Presidente. El señor Lubián nos plantea las necesidades de su zona de tal manera, que dan ganas de echarse la mano al bolsillo y sacar las 200 pesetas para comprarse el helado. Yo le he reconocido al comienzo de mi intervención que cualquiera de estas Proposiciones No de Ley se podría presentar en todo el territorio de nuestra Comunidad Autónoma. Es tal el número de núcleos de población que tenemos, y es tal la apatencia de resolver ese problema de comunicación y de otro tipo por todos, que yo no le discuto la necesidad y, a veces, el pequeño coste.

Pero le he hecho referencia, en este caso concreto, a unas imposibilidades, es decir, a unas dificultades que son muy difíciles de resolver. Primero, la función que cumpliría ese tramo de carretera es una función que no da para que se catalogue como una carretera regional. Punto primero.

Punto segundo. Con cargo a esos modificados se pueden hacer los modificados, pero es dentro del propio proyecto que se está realizando; pero nos salimos de la carretera que estamos haciendo y hay que hacer otro tramo nuevo, o arreglar otro tramo nuevo.

Yo reconozco que defiende muy bien los intereses de su zona, y que lo hace perfectamente, -yo procuraré hacer lo mismo con los de la mía-, pero le digo que, en este caso concreto, lo que usted propone en esta Proposición No de Ley no es posible técnicamente. Ya sé que se va a decir, por algún interviniente: "siempre se acogen a las palabras que se utilizan". Es que las palabras que se utilizan expresan lo que realmente queremos decir, y no se puede emplear otra terminología. La carretera no puede ser una carretera regional, en los modificados no se pueden hacer obras distintas del proyecto inicial, y, por lo tanto, difícilmente podríamos apoyar esa Proposición No de Ley, que, por otra parte, entiendo que los vecinos de esa zona tengan necesidad de que eso se arregle. Gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Huidobro. Entra-

mos en el turno de fijación de posiciones. Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Otero.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Gracias, señor Presidente. Yo que sé... la verdad es que resulta... es la voluntad de este Procurador apoyar la iniciativa de reparación o de reforma de cualquier carretera. Da la impresión de que, efectivamente, lo que se pide no es una modificación del proyecto, sino una ampliación del proyecto, y eso, efectivamente, requiere unos requisitos administrativos que haría inviable la petición del Procurador proponente para... para llevar a cabo esa modificación del proyecto que hay ahora mismo, porque -insisto- sería una ampliación. Y si la carretera no es... no pertenece, no a la red regional, a la red autonómica de carreteras, pues, lógicamente, la competencia tampoco la tendría la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

Eso, chocando con la posibilidad de no dejar señalado al hijo pequeño del señor Lubián, pues nos vamos a abstener. No tenemos nada claro, no tenemos nada claro. Nos gustaría mucho apoyarla, pero es verdad que hay requisitos técnicos, parece que hay -sin conocer con detalle cuál es la carretera en el trazado-, que hay requisitos técnicos que lo imposibilitan, porque sería una ampliación del proyecto y no una modificación del proyecto. Insisto, una carretera que no sería competencia de la Junta, pero que podría hacer la Diputación con subvención de la Junta. En fin, es muy complicado, a pesar de que la cuantía, como dice el señor Lubián, es pequeña. Nos vamos a abstener. Gracias.

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

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Sí, muchas gracias. Yo creo que lo fundamental que tenemos que exponer aquí en cada momento es la voluntad política de lo que queremos hacer y lo que realmente quisiéramos cada Grupo Político que se hiciera. Y yo creo que en esta Proposición de Ley, una vez más, es lo que debemos exponer, es decir, si tenemos voluntad política de arreglar ese tramo de carretera que se está exponiendo por parte del Grupo Socialista. Y, al margen de eso, yo entiendo que tiene que ser lo secundario, es si hay algún tipo de deficiencia técnica o hay alguna terminología lingüística empleada que no se corresponda, o con la que no se esté completamente de acuerdo. Yo entiendo que sí que es cierto que las palabras pueden servir para expresar voluntades, pero también las palabras pueden servir para ocultar voluntades políticas que no se quieren ejecutar.

Y yo entiendo que eso es lo fundamental del asunto, lo que reiteradamente manifestamos aquí desde Izquierda Unida, es decir: dejémonos de disculpas y manifestemos claramente cuál es voluntad política. Si es que yo creo que perfectamente desde la Junta de Castilla y León,

desde el Grupo mayoritario o de quien sea, se puede decir: no es nuestra prioridad y no estamos de acuerdo en hacer eso, porque las prioridades -como en alguna ocasión se dice claramente- las marca quien decide el grupo mayoritario, y punto. Y puede ser discutible o no, pero, la verdad, resulta bastante incoherente poder... utilizar otra terminología a estas horas de la tarde; el utilizar triquiñuelas lingüísticas para decir, pues eso, que no se tiene voluntad política de aceptar determinadas Proposiciones No de Ley, determinada propuesta, en este caso, por parte del Grupo Socialista, que, en este caso, por parte del Grupo de Izquierda Unida, como estamos de acuerdo en el fondo de la cuestión, que es un tramo de carretera que debe de ser arreglada, y habrá que buscar, y habrá que manifestar la voluntad política, y disponer los medios y la articulación política necesaria para que se lleve a cabo. Yo entiendo que eso es lo serio, eso es lo coherente político... ésa es la coherencia política. Yo creo que es lo que corresponde hacer a estas Cortes. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor García Sanz. Para cerrar el debate tiene la palabra el señor Lubián.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Bueno, lamento profundamente estar aquí por culpa de esta Proposición No de Ley que no se va a aprobar, durante este tiempo, y voy a terminar muy brevemente para evitar precisamente ese lamento.

Claro, si la carretera, si el camino, el camino de dos kilómetros, quien lo construyó en su día fue Medio Ambiente para conseguir un atajo para sus servicios, es lamentable que la Junta no pueda también transformar un poquito ese camino, aunque sea también Medio Ambiente, o aunque sea Infraestructuras Agrarias; tal vez haya planteado mal -y estoy casi convencido- esta PNL. Pero es una pecata minuta tan pequeña que, verdad, según lo hicieron así, podría Medio Ambiente echar una capa de aglomerado, que no le costaría tanto, y así, además de mejorar su atajo para los servicios que tiene contemplados Medio Ambiente, pues también se prestaba un servicio a toda la colectividad, no solamente al servicio de Medio Ambiente.

Y nada más, ¿qué otra cosa puedo decir? Pues, sí, que, por ejemplo, con la obra que se está haciendo de la autovía de Galicia -y concretamente lo sé porque ha sido en mi término municipal-, a cambio de necesitar una hectárea de monte para echar allí lo que le sobraba de terreno, de tierra, que probablemente luego... o para utilizarlo durante un tiempo como almacén y luego cambiarlo a otro lado, nos han pavimentado un camino de dos kilómetros que tiene bastante menos utilidad que éste. ¡Ojalá! hubiera alguna manera también de sacarle a la empresa que está construyendo o que va a construir

esa carretera, pues que le sobrarian unas cubas de hormigón o algo así para echar en ese camino. Nada más. Muchas gracias.

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

El resultado de la votación es el siguiente. Votos emitidos: dieciséis. Votos a favor: siete. Votos en contra: nueve. Abstenciones: ninguna. 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 veintiuna horas cinco minutos.)