

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENTE: Don José Carlos Monsalve Rodríguez

Sesión celebrada el día 12 de marzo de 1997, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DÍA:

1. Proposición No de Ley, P.N.L. 389-I, presentada por los Procuradores D. Jaime González González, D. Octavio Granado Martínez y D. José M.^a Crespo Lorenzo, relativa a conexión de la ciudad de León con la autovía Burgos-Palencia en Magaz de Pisuerga y otras acciones en infraestructuras, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N.º 90, de 25 de octubre de 1996.
2. Proposición No de Ley, P.N.L. 390-I, presentada por el Procurador D. Joaquín Otero Pereira, instando del Gobierno de la Nación la ampliación del Tren de Alta Velocidad Madrid-Valladolid hasta León, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N.º 90, de 25 de octubre de 1996.
3. Proposición No de Ley, P.N.L. 391-I, presentada por los Procuradores D. Fernando de Arvizu y Galarraga, D.^a Natividad Cordero Monroy y D. Antonio Fernández Calvo, relativa a establecimiento de un consorcio con Renfe, Ayuntamiento de León y Asociación Leonesa de Amigos del Ferrocarril, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N.º 90, de 25 de octubre de 1996.
4. Proposición No de Ley, P.N.L. 396-I, presentada por los Procuradores D. Cipriano González Hernández, D.^a Carmen García-Rosado y García, D.^a M.^a Luisa Puente Canosa y D. Jesús

Málaga Guerrero, relativa a establecimiento de un Convenio de colaboración para transformar la N-501 en autovía, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N.º 90, de 25 de octubre de 1996.

SUMARIO

<u>Págs.</u>	<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diez horas cuarenta y cinco minutos.	5967
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, abre la sesión y comunica las sustituciones que se han producido.	5967
Primer punto del Orden del Día. PNL 389-I	
El Secretario, Sr. Mesón Salvador, da lectura al primer punto del Orden del Día.	5967
Intervención del Procurador Sr. Crespo Lorenzo (Grupo Socialista) para la presentación de la Proposición No de Ley.	5967
En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Zamácola Garrido (Grupo Popular).	5968
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Crespo Lorenzo (Grupo Socialista).	5968
En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Zamácola Garrido (Grupo Popular).	5970
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida).	5971
Intervención del Procurador Sr. Crespo Lorenzo (Grupo Socialista).	5973
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	5974
Segundo punto del Orden del Día. PNL 390-I	
El Secretario, Sr. Mesón Salvador, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	5974
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, comunica a la Comisión que, por ausencia del Proponente, la Proposición No de Ley decae.	5974
Tercer punto del Orden del Día. PNL 391-I	
El Secretario, Sr. Mesón Salvador, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	5974
Intervención del Procurador Sr. De Arvizu y Galarraga (Grupo Popular) para la presentación de la Proposición No de Ley.	5974
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida).	5975
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Solares Adán (Grupo Socialista).	5977
Intervención del Procurador Sr. De Arvizu y Galarraga (Grupo Popular).	5977
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es aprobada por asentimiento.	5979
Cuarto punto del Orden del Día. PNL 396-I	
El Secretario, Sr. Mesón Salvador, da lectura al cuarto punto del Orden del Día.	5979
Intervención del Procurador Sr. González Hernández (Grupo Socialista) para la presentación de la Proposición No de Ley.	5979
Intervención del Procurador Sr. Zamácola Garrido (Grupo Popular) para la defensa de la Enmienda presentada por su Grupo.	5980
En turno en contra o, en su caso, de fijación de posiciones respecto de la Enmienda, interviene el Procurador Sr. González Hernández (Grupo Socialista).	5982
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Zamácola Garrido (Grupo Popular).	5983
En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. González Hernández (Grupo Socialista).	5984
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida).	5985
Intervención del Procurador Sr. González Hernández (Grupo Socialista).	5986
Intervención del Procurador Sr. Zamácola Garrido (Grupo Popular) solicitando votación separada de los distintos puntos de la Proposición No de Ley.	5987
Intervención del Procurador Sr. González Hernández (Grupo Socialista) no aceptando dicha votación separada.	5987
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	5987
Se levanta la sesión a las doce horas cincuenta minutos.	5987

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

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Buenos días, Señorías, se abre la sesión. ¿Algún Grupo Parlamentario tiene que comunicar a esta Presidencia alguna sustitución? Por el Grupo Parlamentario Popular.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Sí, Presidente. Don Santiago Bartolomé sustituye a don César Huidobro.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Zamácola. Primer punto del Orden del día que dará lectura el secretario de la Comisión.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MESÓN SALVADOR): Primer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley número 389, presentada por los Procuradores don Jaime González González, don Octavio Granado Martínez, don José María Crespo Lorenzo, relativa a conexión de la ciudad de León con la autovía Burgos-Palencia en Magaz de Pisuerga y otras acciones en infraestructura, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número noventa, de veinticinco de octubre de mil novecientos noventa y seis**".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Secretario. Para la presentación de la Proposición No de Ley, en nombre de los señores Proponentes, tiene la palabra el señor Crespo.

EL SEÑOR CRESPO LORENZO: Gracias, señor Presidente y muy buenos días a la Comisión. Bueno, pues de nuevo estamos en las Cortes Regionales tratando de ayudar a la Junta de Castilla y León a definir el trazado más adecuado para los intereses regionales y, especialmente, para las provincias por las que va a transitar la futura autovía León-Burgos, confiando que, en esta ocasión, pues, tengamos más éxito que en ocasiones anteriores; creemos que ya se nos agota a todos el tiempo -y en especial a la Junta- para tomar y publicar y explicitar una decisión definitiva.

Todos los señores Procuradores conocen que, en torno a esta cuestión, pues se han suscitado amplísimos debates con una rara coincidencia, y es que el trazado propuesto por la Junta de Castilla y León, pues no era -y no es- el más adecuado para los intereses, ni de la Comunidad Autónoma, ni especialmente para los intereses de las provincias de León, Burgos y Palencia.

En torno a esta cuestión sigue habiendo pronunciamientos de todo tipo por parte de la Junta, avanzando soluciones, independientemente de las conversaciones

que se tengan abiertas con colectivos, con entidades o, incluso, con instituciones interesadas en esta cuestión, y yo, de momento, en la primera intervención me voy a limitar a transmitir lo que han sido los Antecedentes y la Propuesta de Resolución que sugerimos. Dejando constancia, de entrada, que firmamos esta Proposición No de Ley, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tres Procuradores pertenecientes a las tres provincias afectadas por el futuro trazado de la autovía León-Burgos, es decir, Procurador de León, Procurador de Burgos y Procurador de Palencia. Lo cual debiera sugerir que, si ha sido fácil para nosotros consensuar una fórmula que tiene sus antecedentes en compromisos y en convenios firmados por la Junta de Castilla y León con el Gobierno de la Nación; si deben reconocernos que tanta inquietud o más, tanto interés o más por preservar y por defender los intereses generales de la Comunidad se le suponen a este Grupo y se le suponen a los representantes de estas tres provincias; si nosotros hemos sido capaces de ponernos de acuerdo para esta formulación, sería razonable pensar que la misma pudiera contar con el apoyo de esta Comisión.

Y decíamos que el diecisiete de enero de mil novecientos noventa y dos se firmó entre la Administración Central -Ministerios de Economía y Hacienda y de Obras Públicas y de Transportes- y la Junta de Castilla y León -Consejerías de Economía y Hacienda y de Fomento- un Acuerdo para aunar esfuerzos cara a promocionar la realización de determinadas acciones en infraestructuras dirigidas al desarrollo de Castilla y León. En ese Acuerdo, de diecisiete de enero, se comprometían a financiar las obras necesarias para la construcción de las siguientes carreteras, entre otras: dentro del viario de la Comunidad, se configura el eje Astorga-Palencia; entre la autopista León-Benavente y el eje Palencia-Burgos se llevará a cabo una autovía de nueva construcción. Ésta se financiará en un 80% por la Comunidad Autónoma de Castilla y León y el 20% restante por el Ministerio de Economía y Hacienda; el Ministerio de Economía y Hacienda financiará los accesos a León, Palencia y a la autovía de Burgos.

De este eje Astorga-Palencia se está construyendo el tramo Onzonilla-Sahagún, estando pendiente de su construcción el resto hasta la autovía Burgos-Palencia. Que, dado que el Acuerdo habla de accesos a Palencia, parecería lógico que fuera desde Sahagún a Palencia y Magaz de Pisuerga, aprovechándose la variante de Palencia y el compromiso de la Junta de desdoblarse, en todo caso, el tramo Palencia-Magaz.

En estos momentos existe un amplio movimiento social en Palencia que exige el cumplimiento del Acuerdo firmado de forma exacta e inmediata. A los leoneses les acercaría el eje más importante... al eje más importante del desarrollo regional -Valladolid, Venta de Baños, Magaz de Pisuerga, Palencia- y, además, con un gran

ahorro en su coste. Simultáneamente parece conveniente que por el Gobierno de España se proceda urgentemente a desdoblar el camino de Santiago, la Nacional 120 desde Sahagún a Burgos, dando así satisfacción a los compromisos adquiridos a los burgaleses.

En atención a estos Antecedentes, se propone la adopción de los siguientes acuerdos:

Primero, las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a ejecutar las obras necesarias para cumplir el Acuerdo de diecisiete de enero de mil novecientos noventa y dos, conectando la ciudad de León con la autovía Burgos-Palencia en Magaz de Pisuerga, a través de Sahagún y Palencia.

En segundo lugar se propone, se sugiere, cumplir el resto del Acuerdo, exigiendo al Gobierno de la Nación la construcción de los accesos a León y Palencia; los accesos a León deberán realizarse mediante el desdoblamiento de los tramos estación de Santas Martas (León) y Onzonilla (León).

En tercer lugar, se propone convenir con el Gobierno de España, y con carácter prioritario, el desdoblamiento de la Nacional 120, al ser de titularidad estatal el tramo Sahagún-Burgos.

Y, por último, se indica que este desdoblamiento no debe suponer en ningún caso ninguna agresión para el Camino de Santiago. Nada más, señor Presidente.

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

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Gracias, señor Presidente. Como bien ha dicho el Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, estamos aquí otra vez para este tema. Yo creo que es suficientemente debatido a juicio de este Portavoz, máxime cuando hubo una... digamos que larga sesión, no debate entonces, no sesión de debate porque se acuerda Su Señoría que fue fijación de posiciones, pero fue en la PNL 136, de veinte de abril del noventa y seis.

Bueno ha empezado el señor Procurador proponente diciendo que intenta otra vez ayudar a definir... Bueno, yo no sé cómo decirlo ya, pero también lo digo por enésima vez: si ya está definida, si ya se ha comentado, si ya se sabe por dónde va; está la duda en el entronque final en los alrededores de Burgos, lo demás está definido totalmente.

Yo, con todo cariño, les voy a decir una cosa, soy muy refranero, no se enfade, pero estamos un poco, lo que se dice un poco en el campo de "vuelta la burra al trigo", no se me ofenda, lo digo en plan de broma.

Pero también hace una introducción, en la que yo me he dado cuenta perfectamente que, evidentemente, hay tres Procuradores de tres provincias, que quieren coger las provincias de León, de Palencia y de Burgos. Pero, mire usted, señor Procurador, hay una cosa por la que ya flaquea ese razonamiento que usted ha dicho: en los propios Antecedentes de su Proposición No de Ley dice que en estos momentos existe un amplio movimiento social en Palencia, que exige el cumplimiento del Acuerdo firmado; no dice nada de León, no dice nada de Burgos. Y si se ve un poco en el mapa por dónde transcurre la autovía León-Burgos, se ve lógicamente que a las dos provincias extremas, digamos que no les influye demasiado -como en el caso de Palencia-, y yo lo entiendo; lo que pasa es que -como luego diré más adelante- Palencia tiene otras ayudas y Palencia va a tener... -y, de hecho, con el cumplimiento de lo que se dice en un convenio, se va a solucionar mucho-, pero tratan esos dos Procuradores, lógicamente, de ayudarlo, y usted presenta aquí la problemática de Palencia... que lo entiendo, ya se lo dije en la otra Proposición, pero, repito, en sus propios Antecedentes no habla de ninguna cuestión que haya un movimiento social en Burgos ni en León, ni en los medios de comunicación se oye tampoco, sino en puntos muy concretos para algunos entronques, pero no en general.

Por todo ello, yo no quiero cansar a esta Comisión con los mismos razonamientos de la PNL de veinte del seis del noventa y seis, son muy parecidos, yo creo que ustedes hacen muchas suposiciones, yo creo que ustedes malinterpretan el convenio... Y, no sé, me gustaría escucharle a usted en su segunda intervención, para luego razonarle, si quiere, con más detalle toda su Proposición. Simplemente decirle que veo una diferencia de la Proposición, o dos diferencias, de aquella a ésta, es que en aquella eran ustedes más precisos, decían que conecte León, Sahagún, Villada, Cisneros, Paredes de Nava, Becerril de Campos, Grijota y Palencia; ahora ya parece que son menos precisos en eso. Y eso sí, han cogido, porque se lo habrá dicho algún compañero suyo, "oye, no te olvides del impacto del medio ambiente", y lo han metido. Comprendo, eso mejora el tema, de sabios es enmendar; pero bueno, hablaremos luego, cuando le escuche a usted. 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 Crespo.

EL SEÑOR CRESPO LORENZO: Gracias, señor Presidente. Pues yo no veo a los afectados por el trazado tan relajados como al señor Zamácola; ya veo que aquí ustedes echan las cosas encima, con sus votos hacen lo que quieren y tres narices les importa lo que realmente piense la gente que va a estar afectada por hipotéticos trazados, de hipotéticas autovías, señor Zamácola.

Y ya que acude al refranero de que "vuelta la burra al trigo", pues, parece que ustedes han puesto burros nuevos a efectuar este trazado, porque, si no, no se entiende. Dicen que habitualmente o históricamente los trazados de las grandes vías de comunicación buscaban el itinerario más sencillo, y el itinerario más sencillo, pues era el que habían seguido burros o mulas de carga para transportar las mercancías. En este caso, si están estrenando burros, explíquenlo, porque, en caso contrario, se entiende bastante mal, bastante mal que con la oposición que existe y usted la conoce, y si quiere negarlo aquí, pues niéguelo, mantengan un trazado que, insisto, no es el apetecido, no es el deseado por estas provincias y no es el más adecuado para los intereses de la Comunidad.

Que existe un movimiento social de rechazo, es evidente; y ustedes han recibido sugerencias, cartas, críticas muy rigurosas, muy serias, y bastante ofendidas, por lo que se ha entendido que han sido decisiones unilaterales por parte de la Junta de Castilla y León y que no han tenido en cuenta los intereses de las provincias afectadas. Que ustedes tienen asignaturas pendientes, es evidente. Yo no sé si aquí incluso, independientemente del trazado usted podría asumir aquí un compromiso de finalización de las obras; usted podría asumir aquí un compromiso de plazo para ejecución de esos aparentes compromisos de tono compensatorio que ustedes han ido anunciando en unas provincias y en otras en materia de infraestructuras, y en el caso de la provincia de Palencia bastante más claro.

No sé en qué se basa usted para decir aquí que hacemos una interpretación distinta de lo que fue el Acuerdo de diecisiete de enero de mil novecientos noventa y dos; el Acuerdo de diecisiete de enero del noventa y dos es el que es; ese Acuerdo le firman ustedes, lo firman con el Gobierno de la Nación, y los que no cumplen la parte del Acuerdo, pues son ustedes, o lo aplican o lo interpretan como les parece oportuno.

Yo no sé por qué ustedes, con un falso tono reivindicativo que pretenden mantener, no dedican los esfuerzos económicos y de financiación de la Comunidad a otro tipo de vías, a otro tipo de redes de comunicación, y no a desdoblamiento de una autovía, y no a desdoblamiento de una carretera -la Nacional 120- que es de titularidad estatal y, que por lo tanto, ustedes deberían exigir que fuera el Gobierno de la Nación quien la ejecutara, ¿por qué no lo hacen? O ¿por qué hacen ustedes cosas en estas Cortes como dejar abierta la posibilidad a cobrar un peaje en la futura autovía que transite por esa zona? Porque eso es lo que sucedió aquí hace cuatro días. De una forma escandalosa, ustedes han dejado abierta la posibilidad a percibir un peaje por una autovía que no es la que quieren estas provincias. Y ustedes hacen estas cosas; y luego me dice a mí que es que interpretamos como nos parece un

Acuerdo que está escrito y que se puede leer. A esas cosas debiera usted dar alguna respuesta.

Y, mire, lo del impacto ambiental, no nos venga con historias, porque la referencia permanente al Camino de Santiago y a los riesgos que puede tener para esa vía cultural, para ese fenómeno cultural que es el Camino de Santiago, el trazado de una vía rápida que puede alterar fundamentalmente lo que es la costumbre de los peregrinos en torno a la ruta del Camino de Santiago, que puede modificar sus hábitos, que puede dificultar el conocimiento de las localidades, de los monumentos, etcétera, que existen en torno al Camino de Santiago, ¿sabe?, pues estas cosas ya se las decíamos en su momento.

Entonces, señor Zamácola me parece bien que usted esté cansado de tratar este asunto; es su problema. Lo cierto es que en estas ciudades no se está cansado de tratar este asunto; se tiene la esperanza de que no sean los burros los que predominen a la hora de tomar decisiones, que sean las mentes sensatas; que sea el respeto a los intereses de la mayoría; que se atiendan las sensibilidades que le traslada la gente... Que lo que es bueno para Palencia, para Burgos y para León, necesariamente ha de ser bueno para la Comunidad Autónoma; que no se pueden plantear las cosas en estos términos: de que el interés de la Comunidad hace que los intereses de estas provincias puedan salir perjudicados.

Y que, por lo tanto, por lo tanto, insisto: con lo que usted conoce que se opina en torno a este asunto, con las cartas que ustedes han recibido, con la inconsistencia de los compromisos que ustedes asumen para compensar o para callar las voluntades de la gente que les está diciendo cómo creen que las cosas serían mejor, pues seguramente estaríamos a tiempo. Y, por cierto, y por cierto, no sé si estará usted en condiciones de decirnos aquí cómo va el pago de la deuda que tiene el Gobierno de la Nación para la financiación de esta autovía, porque esto sería una cuestión interesante. Ustedes, muy animosos en escandaleras anteriores, se han convertido en seres absolutamente sumisos que no reclaman ya ni siquiera lo que se les debe.

Yo termino diciéndole que no se trata de arrimar el ascua a la sardina de Palencia... también se tendría legítimo derecho, faltaría más. Sabe que ustedes tienen muchas asignaturas pendientes en materia de infraestructuras con la provincia de Palencia: ahí tiene usted la ruta de los pantanos, ahí tiene usted el desdoblamiento de Palencia-Magaz, ahí tiene usted los retrasos en la carretera de Santander, etcétera, etcétera, como los tienen acumulados en muchas provincias. Y sería preferible que los esfuerzos de la Comunidad Autónoma fueran dirigidos a este tipo de infraestructuras, a la generación de redes de comunicación internas razonables, razonables, consensuadas, y no a pagar desdoblamiento de carreteras, entre otras cosas, de titularidad estatal.

Mire a ver si está a tiempo de reflexionar –mucho me temo que no–, pero no descalifique ni frivolicé iniciativas que son sentidas y que responden a lo que se entiende una mejora en la defensa de los intereses de las provincias afectadas. Gracias.

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

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Gracias, señor Presidente. Mire usted, señor Crespo, ni frivolizo, ¿eh?, ni me tomo a broma, ni me importa tres narices su Proposición No de Ley.

En segundo lugar, yo no insulto; yo he dicho simplemente un refrán, como le voy a decir ahora otro: no se salga por los Cerros de Úbeda, y cññase a la cuestión. ¿Qué ocurre? Que yo creo que es muy distinto que llamarle a uno que sea un burro y que insiste como un burro. Creo que es diferente, pero se lo tomo también cariñosamente.

Y cuando le digo este segundo refrán, probablemente ocurra porque usted aprovecha –yo creo que de forma errónea– pues a hablar de la deuda del Estado en esta autovía, de lo mal que paga la Junta en la otra, de lo fatal que lo hace en la tercera... Cññase a la cuestión, si estamos hablando de lo que usted pide aquí. Probablemente salga por esos Cerros de Úbeda, porque no tiene razones para entrar.

Y ahora voy yo a intentarle explicar a usted algo, que creo que va a ser un poco dúplica... o réplica, perdón, de lo que ocurrió antaño, el veinte de junio del noventa y seis.

Y, mire usted, acaba de empezar diciendo –y es palabra suya, se la acabo de tomar– que "el acuerdo es el que es"; son palabras suyas. Pues, mire usted, a nuestro modo de ver, yo vuelvo a decirle a usted que yo creo que hay un cúmulo de incongruencias y de desatinos en la Proposición que usted contiene.

La autovía León–Burgos –dice el convenio– conectará desde Sahagún en el punto de la Nacional 620 que los estudios técnicos precisos consideren más adecuados por integración de los puntos de vista técnico, económico, funcional y medioambiental.

Usted, en su punto a) dice: "a ejecutar las obras necesarias para cumplir el acuerdo de diecisiete de enero del noventa y dos, conectando la ciudad de León con la autovía Burgos–Palencia en Magaz de Pisuerga, a través de Sahagún y Palencia".

Mire usted, de verdad que a mí me extraña mucho. Yo tengo aquí –que se lo saqué otra vez y se lo vuelvo a

decir–, y dice "dentro del diario..." tal, tal, tal... El último punto y aparte dice, dice: "se compromete..." –dice– "...entre la autopista León–Benavente y el eje Palencia–Burgos se llevará a cabo una autovía de nueva construcción"; no me lleve otra vez el gato, intente llevarlo a Magaz de Pisuerga. ¡Hombre! Si usted me dice que a ejecutar las obras que dice estrictamente el acuerdo, cññase usted. Luego, primera incongruencia, por no llamarlo falsedad.

Por otro lado, la Administración del Estado se compromete a financiar la ejecución de los accesos de León y Palencia a dicha autovía; de acuerdo. Por tanto, cabe preguntarse: ¿en base a qué estudios –que yo desconozco– el Grupo Proponente ha llegado a la conclusión que el punto de conexión es invariablemente a Palencia?

Y por otra parte: ¿qué acceso desde Palencia a la futura autovía le correspondería ejecutar al Estado si el trazado de la autovía fuera Sahagún–Palencia? Léase usted el punto suyo número a). En Magaz de Pisuerga, a través de Sahagún y Palencia.

Pero mire, le voy a ir a más, le voy a recordar palabras suyas del Diario de Sesiones, porque ustedes siempre van de cercanías de Palencia. Y le voy a decir a usted qué entiende usted y su Grupo cercanías de Palencia.

En la Proposición que había hecho de junio del noventa y seis, dice usted cuando toma la palabra, en el último apartado, hablando de cómo sigue el trazado dice: "de la misma manera, así lo entendió la Junta de Castilla y León, que en los estudios previos al trazado de la autovía incluyó posibles conexiones de la misma con la carretera Burgos–Palencia en Quintana del Puente y Villodrigo". Bueno, eso para ustedes será cercanía, más o menos que Palencia. Pero ahí ya usted admite el tema.

Pero es que en otro momento de su intervención dice: "igualmente, el Ministerio de Economía y Hacienda financiará los accesos de León–Palencia y a la autovía de Burgos". ¿Y qué? Pues que los accesos son eso: accesos son la proximidad de las grandes ciudades. Hombre, dígame, por favor, señor Crespo, si las proximidades son Magaz, son Villodrigo, son Quintana del Puente, porque ustedes eso inicialmente lo aceptan diciendo: y hasta la Junta hizo esto, como Oiga, seamos sinceros. A usted lo que le apetece es que vaya a Magaz, que es lo que dice; pero yo le estoy leyendo sus palabras, y lo que dice en esta no habla de Magaz. Luego vamos poniendo, centrando un poco los temas.

Por contra, la Junta –como creo que usted conoce– sí ha ejecutado los estudios necesarios que le permiten avalar que el trazado de la futura autovía discurra próximo al corredor de la 120 y enlace con la 620 en las proximidades de Burgos.

Éstos son los estudios que tienen, dicen: por un lado, dicho trazado es el más corto en longitud -Burgos-León-, permite articular y desarrollar en una zona más amplia; optimiza la distribución de tráfico en las carreteras existentes, al configurarse como un itinerario lógico -para nuestro modo de ver-, atrayente y alternativo; y sirve, sirve como un esquema... digamos diario, con una red malla mucho más lógica que la que se puso de moda los Austrias en Madrid, y por radial, y que lo tenemos ahora en Valladolid-Palencia, más o menos.

Pero fíjese, el segundo punto del convenio, del convenio que ustedes citan, cuando hablan, manifiestan... tal, el segundo punto recoge esto que está aquí, porque dice que "en virtud de criterios de ordenación del territorio, se constata como necesaria la ejecución de inversiones en infraestructuras del transporte, encaminadas a potenciar y vertebrar la relación entre sus áreas nordeste y noreste". Yo creo que la actual línea del trazado de la autopista va más en lo que dice el convenio, el acuerdo, el protocolo inicial, que lo que dice usted, bajando a Palencia. Parece que es más lógico a lo que se centra

Pero voy a más en esos estudios. Estos estudios que se han realizado ponen, por otro lado, de manifiesto la rentabilidad económica del itinerario seleccionado en el estudio informativo, al servir de canalizador de aquellos viajes que tengan como origen destino... además, lógicamente, de León a Burgos, que ustedes me dirán el norte de Galicia, porque lo dijo Fraga, ya lo dijo la otra vez -se lo digo yo ahora, antes que se me adelante-. Pues puede conectar norte de Galicia, Asturias-Cantabria, y el noreste peninsular y Europa. Sin bajar -repito- con la "v" a Palencia, que ya habrá conexiones, como se las voy a contar ahora.

Por otro lado, mire usted, no existe ninguna agresión al Camino de Santiago; cíñase usted. El corredor de la 120 no sirve de soporte a este itinerario entre Carrión de los Condes y Burgos. No se me olvide usted, en su provincia, de la zona de Frómista, de Castrojeriz, etcétera, etcétera; no sirve de soporte.

En este sentido, el trazado seleccionado -que repito, usted conoce- no tiene ninguna incidencia en el Camino de Santiago, a excepción de dos cruces -y eso sí que se va a tener en cuenta en lo que ustedes dicen-: en el cruce, en el entorno a Rabé de las Calzadas y a Tardajos. Evidentemente, el proyecto está ya considerando ese tema.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Señor Zamácola, recuerdo que vaya concluyendo su intervención.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: (Gracias, Señoría.) Por otro lado, resulta irónico que, al hilo de la propuesta que se debate, el Partido Socialista enarbole la bandera en la reivindicación ante el Estado del desdobra-

miento de la 120. No debe olvidarse que este debate se está llevando a cabo y ha surgido, pues, creo que de la valentía de la Junta al asumir la ejecución de una actuación, que, pese a las demandas legítimas de ciudadanos de Burgos y León, y de la Junta, los anteriores Ejecutivos nacionales no lo incluyeron nunca ni siquiera a nivel de previsión en su plan de actuación; como igual ocurrirá en otra que vamos a hablar en el cuarto punto de este día.

Resulta paradójica la alegría con la que se solicita al nuevo Equipo de Gobierno aquellas actuaciones que el anterior marginó, y cuyo reflejo es la primera piedra en la Tordesillas-Salamanca... lo único que hizo en ese tema.

Legítimo plantear por enésima vez este debate; tienen ustedes toda la razón, plantéenlos las veces que quieran. Pero nosotros no es que seamos burros, es que estamos convencidos; me baso en unos estudios que el itinerario que tenemos es el más adecuado.

Y ahora le voy a remarcar... -termino ya, señor Presidente- diciéndole a usted los accesos. Además del acceso que está prometido en este acuerdo, hay dos más -que se lo dije en aquella ocasión, y se lo repito-, y se están ejecutando parte: la C-615, Palencia-Carrión, está contratada en vía rápida; el tramo Palencia-Villoldo, 956.000.000; el tramo Villoldo-Carrión está incluido en el Plan de Actuaciones noventa y siete-dos mil, actualmente en elaboración; y la C-613, Palencia-Villada-Sahagún, se está trabajando en Paredes-Villada, con 830.000.000; durante el próximo año se tiene previsto contratar Villada-Sahagún. Yo creo que no queda abandonada Palencia en absoluto.

Y, mire usted, yo puedo decir que cabe preguntarse el porqué del presente debate, si es que no obedece a un deseo entorpecer la ejecución de la autovía, sin aportar soluciones constructivas; no lo sé. Pero yo únicamente remito... termino -perdón- diciendo que, afortunadamente, el expediente sigue su tramitación, y se confía que la declaración de impacto ambiental del primer tramo, Sahagún-Carrión, sea emitida en el curso de esta semana.

Con esto finalizado, señor Presidente. Yo únicamente quería decirle que, como no he consumido el tiempo en el primero, también me haya pasado en este segundo. Nada más. Gracias.

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

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Muchas gracias, señor Presidente. En esta Propuesta presentada por el Grupo Socialista, de lo concreto, que son los cuatro puntos de Propuesta de Resolución que se plantea, nosotros entendemos que, fundamentalmente, lo que se pretende -y así

lo interpretamos es la exigencia del cumplimiento del Acuerdo del año noventa y dos, en donde todavía hay clamorosos incumplimientos por llevar a cabo. Y ése es uno de los aspectos para nosotros fundamental de esta Propuesta de Resolución, y por eso la vamos a apoyar en lo que supone de exigir los cumplimientos que en el Pacto del noventa y dos, pues, se acordaron por parte del Gobierno Central y la Junta de Castilla y León, fundamentalmente, pues, para compensar no cabe la menor duda la carencia de infraestructuras que en aquel momento y todavía sigue manteniendo esta Comunidad Autónoma, y que, a pesar de todo, a pesar de esas carencias en aquel año, pues seguimos con un déficit enorme.

No cabe la menor duda que, dentro de aquel acuerdo del año noventa y dos, pues había un compromiso como aquí ha quedado de manifiesto de unir las localidades, las capitales de provincia de León y Palencia; y así se plantea aquí expresamente, en esta Proposición No de Ley.

No cabe la menor duda que hoy en día, planteado en el actual discurrir por así decirlo de la autovía... de la otra autovía también comprometida, la famosa Nacional 120, el Camino de Santiago, pues nos encontraríamos con otra autovía más: una, la llamada León-Burgos; y otra, la León-Palencia.

Aquí, a estas alturas, y sobre todo teniendo en cuenta el déficit de infraestructuras en este caso de carreteras, de autovías, que tiene la Comunidad de Castilla y León, no se trata de ponernos en plan cicatero de decir que adónde vamos a ir, ni muchísimo menos. Aquí hay un déficit, y de lo que se trata es de poner los medios, sobre todo presupuestarios, encima de la mesa, y los compromisos para poner la Comunidad Autónoma de Castilla y León al orden del día en las infraestructuras que se necesitan para ese desarrollo.

Y así, pues claro, por ejemplo, viendo el Orden del Día de esta Comisión, y constantemente, pues estamos con reivindicaciones constantes, absolutamente legítimas todas ellas, de la necesidad de autovías, y tal.

Pero a este Grupo Parlamentario sí que le asalta, pues, como reflexión de carácter general, una pequeña duda de cara a... pues que toda esta reivindicación legítima de autovías por el conjunto de la Comunidad Autónoma y, lógicamente, en representación del Grupo Parlamentario, no de la localidad o de la provincia de donde vengo, pues creemos que tenemos que hacer todos un esfuerzo por racionalizar y por priorizar cuáles son las necesidades de infraestructuras que tiene esta Comunidad Autónoma.

Es evidente que, desde nuestro punto de vista, prioritarias son todas; pero habrá que ver si todos los Grupos Parlamentarios estamos de acuerdo en que esas prioridades que parece ser que sí, eso, lógicamente, tendría que

tener la coherencia de aprobar presupuestos en esta Comunidad Autónoma, y a nivel del Estado, que realmente se correspondieran con esas prioridades.

Sin embargo, nos encontramos con cosas, pues, que poco tienen que ver con esas prioridades; o, sobre todo, para que esas necesidades de infraestructura se lleven a cabo, pues, por lo menos con los compromisos asumidos. Claro, hablar a estas alturas de ejecutar compromisos asumidos en el año noventa y dos, que se suponía que en año noventa y siete tenían que estar acabados, y cuando aquí ha quedado de manifiesto por parte de Portavoces del Grupo Popular, que inclusive la famosa autovía León-Burgos, pues, se iniciarán tramos en el año dos mil uno, pues nos encontramos con retrasos de más de diez años.

Y, en ese sentido, pues hablar, por ejemplo, de lo que luego será otra propuesta, de la Nacional 501, o de la Nacional 122 también prometida por el Grupo Popular, o inclusive la autovía Ruta de la Plata, o el eje Subcantábrico, etcétera, etcétera; o las autovías que aquí se plantean, también comprometidas, de León-Palencia, o también que se está planteando la León-Valladolid, o también la León-Burgos... pues, lógicamente, eso nos lleva, pues, si estamos de acuerdo, planteémoslo todos los Grupos en los Presupuestos correspondientes, a nivel de la Junta de Castilla y León y a nivel, también, en lo que corresponde del Estado, del propio Presupuesto del Estado.

Esto, lógicamente, no se corresponde con los actuales presupuestos que se presentan aquí, en estas Cortes, y los que se aprueban... y los que han sido aprobados, y los que se aprueban a nivel nacional; inclusive son totalmente contradictorios: Presupuestos que se reducen partidas de inversión y que se plantea como alternativa la financiación privada; pero cuando se habla que esa financiación privada, lógicamente, tendrá que tener una compensación, de alguna manera, bien sea en peajes o en canon de circulación, se dice que de eso nada, y aquí nadie aclara realmente cómo se va a compensar esa financiación privada que los dineros públicos... parece ser que por quien gobierna en este momento explica que no va a ser posible llevar a cabo todas estas infraestructuras.

En definitiva, lo que queremos manifestar desde Izquierda Unida, con carácter general, es que se está utilizando el tema de las infraestructuras como una moneda de cambio allí donde se tenga representación, en este caso por parte del Grupo Popular en todos los sitios. Se están prometiendo cosas que en la práctica, en la realidad de los Presupuestos se sabe que son inviables, que son imposibles, y, por lo tanto, se está haciendo demagogia. Se están prometiendo cosas que se sabe que no se van a cumplir. Y, en ese sentido, es donde Izquierda Unida hacemos ese llamamiento a racionalizar, por parte fundamentalmente de quien está gobernando, cuáles son

realmente las posibilidades en función de los Presupuestos que se presentan aquí, en estas Cortes, y cuáles son las posibilidades reales de infraestructuras a llevar a cabo.

Y, en ese sentido, que se diga claramente a los ciudadanos cuáles son, en función de esa política que se dice que es presupuestos en aras a conseguir ese fin inexistente del Maastricht, pues que ésas son las infraestructuras que se van a poder disponer aquí en los próximos veinte años; quiere decirse: muy pocas. Ésa es la realidad de los Presupuestos que aprueba el Grupo Popular, y que se relaciona o que tiene poca coherencia con lo que se promete en los medios de comunicación.

Y por eso Izquierda Unida no consideramos ninguna contradicción lo que estamos manifestando y esa exigencia de racionalizar con la exigencia o con la aprobación o con dar nuestra aprobación, nuestro voto favorable a esta Propuesta de Resolución, porque, en definitiva, lo que se plantea es que difícilmente podemos ir a nuevas promesas si ni tan siquiera aquí se ponen encima de la mesa elementos para cumplir los compromisos de hace cinco años, como fue el Acuerdo del noventa y dos. Y eso es lo que se está planteando aquí.

Y sí que manifestamos que nos asalta una pequeña duda, o una duda razonable, de cara a que si esa promesa o esa voluntad política que todos manifestamos de que todas las capitales de provincia, al menos, de esta Comunidad Autónoma deberían estar unidas lo más brevemente posible por autovías, eso no quiere decir que tenga que ser autovía que nazca de cada capital y que termine en la siguiente -que, por lo tanto, tendríamos nueve autovías claramente diferenciadas-, sino de que tendrían que haber -y ahí, lógicamente, le corresponde esa responsabilidad a quien gobierna- un proyecto de racionalizar, en el plazo más breve más posible, esa comunicación de infraestructuras adecuadas, en este caso por carretera, entre las capitales de provincia, lógicamente, consiguiendo la máxima articulación de la Comunidad Autónoma, pero que... olvidando de una vez por todas lo que son promesas que claramente no se corresponden con los Presupuestos que se aprueban, y que única y exclusivamente -como decía antes- se utilizan como moneda de cambio claramente electoralista, aunque no se esté en campaña electoral, pero que... pues sirven para constituir plataformas en diferentes sitios y que difícilmente se pueden considerar como... de fácil cumplimiento o de cumplimiento a medio plazo.

En función de todo esto, nosotros lo que sí instamos, apoyando a esta Proposición No de Ley, es a esa exigencia del cumplimiento del Acuerdo del año noventa y dos, a dejar... -sobre todo por quien corresponde, dado que su contradicción de prometer cosas que no se corresponden con los Presupuestos-, dejar de hacer de promesas en el tema de las autovías, en el tema de las infraestructuras, que se incurre en flagrantes contradicciones con lo que se ve en los medios de comunicación y lo que se

plantea aquí, en estas Cortes. Y, en definitiva, conseguir realmente hacer una planificación de las infraestructuras que se necesite en esta Comunidad Autónoma a medio plazo, y, realmente, poner la voluntad política para llevarlas a cabo. Lo contrario, pues sería, una vez más, el hacer esas promesas con claro tintes demagógicos, pero difícilmente con clara voluntad de cumplir los acuerdos... ni tan siquiera del año noventa y dos, y muchos menos los que en este momento se están planteando. Nada más y muchas gracias.

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

EL SEÑOR CRESPO LORENZO: Gracias, señor Presidente. No esté tan seguro de que será para cerrar el debate, porque, a la vista de las posiciones, seguro que se vuelve abrir en las provincias afectadas.

Señor Zamácola, qué difícil es debatir con usted, cuando no quiere entender nada. ¿Pero de dónde deduce que nosotros nos oponemos al desdoblamiento de la Nacional 120? ¿Nos lo ha oído decir alguna vez? ¿Alguien nos ha oído decir al Grupo Parlamentario Socialista que se opone al desdoblamiento de la Nacional 120? En absoluto. Si aquí lo que estamos tratando de definir son prioridades. ¿Que se desdoble la Nacional 120? Sin duda. ¿Con cargo a quién? A los Presupuestos Generales del Estado. ¿No es una carretera de titularidad estatal? Y posteriormente, mejor dicho, simultáneamente -como además esa prioridad la fijaríamos nosotros, la fijaría la Junta de Castilla y León, la fijaría la Comunidad Autónoma, ¿eh?- pues lo que correspondería sería unir con cargo al Presupuesto de la Comunidad Autónoma León, Palencia, Magaz, Burgos. Si es que eso es lo razonable, lo razonable; lo que le dice a usted todo el mundo que ha opinado, informes que ustedes tienen, movimientos ciudadanos que se han articulado en torno a este asunto e, incluso -me atrevería a decirles- lo que les dice la razón.

Con el esfuerzo de la Comunidad, con los recursos de la Comunidad, la infraestructura que necesita Castilla y León en esta parte de la Región es la que nosotros estamos definiendo aquí. (Y aprovecho para agradecer el apoyo que ha expresado el representante de Izquierda Unida.) Y es el trazado que se le sugieren a ustedes las plataformas constituidas al efecto; y es el trazado que le han indicado a usted los responsables de la patronal; y es el trazado que le han indicado a usted las Cámaras de Comercio; y es el trazado que le han indicado a usted los agentes sociales... Ése es el trazado que le han indicado, y cada uno con sus informes, con sus técnicos, con sus asesoramientos correspondientes. Y los únicos que mantienen este trazado -usted sabrán por qué- es la Junta de Castilla y León. Y nosotros les decimos que no están prestando un buen servicio a la Comunidad, porque habría que desdoblar la Nacional 120, habría que hacerlo

con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, y ustedes con carácter prioritario tendrían que unir León, Palencia, Magaz, Burgos.

Y... ¡menos mal!, aquí estamos discutiendo tres personas en nombre del resto, y de las tres personas, ¡qué casualidad!, que dos hemos interpretado de la misma manera el Convenio del año noventa y dos, sólo usted hace la interpretación que le parece conveniente.

Y dígame si los accesos a Palencia, en virtud de la autovía que ustedes defienden aquí, van a estar en Osorno, si esos son las proximidades de Palencia, porque a eso también tendría que haber respondido usted. ¿Cuáles son las proximidades a Palencia, en cumplimiento de ese Acuerdo que ustedes defienden?, ¿Osorno?, ¿Carrión de los Condes? ¡Hombre!, que me trate usted de responder a lo que no son, a lo que no son sus compromisos con las obras de acondicionamiento que está haciendo la Junta de Castilla y León, me parece que es un discurso bastante pobre.

Dígame usted aquí realmente, realmente, si el compromiso de culminar el tramo Palencia-Magaz se va a ejecutar ya, ¿cuándo?, ¿cómo?, ¿dónde está la consignación? Dígame usted aquí cuáles son los compromisos de aportación del Estado para la carretera de Palencia a Santander. No me trate usted de responder aquí diciendo que esta infraestructura no es la que quieren los ciudadanos de estas provincias, pero que la Junta está cumpliendo porque está procediendo al acondicionamiento de estas carreteras comarcales. Mire, poco menos que... o poco más que acondicionamiento, y no me parece que ésa sea la inversión para suplir déficits acumulados en materia de infraestructuras en estas provincias; salvo que, salvo que, pues, el señor Rato les haya dicho que quieren... que hagan lo posible para ahorrarse los accesos a estas ciudades, los accesos a Palencia, y ustedes disciplinadamente lo estén cumpliendo.

Yo, como entiendo que la persuasión no sirve para abrir las ostras, pues difícilmente voy argumentarle mucho más. Los accesos son accesos en las proximidades. Y eso sí que lo dice el Convenio -lo lea usted del derecho o lo lea usted del revés. Yo creo que lo lee más bien de derechas-. Pero no parece que las posibilidades de Palencia sean Osorno o sean Carrión de los Condes, como se perfila en virtud del trazado. Debieran ustedes reclamar que el desdoblamiento de la 615 lo hiciera la Administración del Estado; debieran ustedes garantizarlos aquí que no van a establecer peaje para los usuarios de esa autovía y debieran ustedes hacer caso a quienes les aconseja bien y destinar los recursos de la Comunidad Autónoma a una nueva infraestructura, que ésa sí, de verdad, serviría a los intereses regionales. Si eso no lo hacen, pues responderán de ello, pero no habrán utilizado adecuadamente los recursos que los contribuyentes ponen en sus manos. Nada más y 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?

Votos emitidos: dieciséis. Votos a favor de la Proposición No de Ley: seis. Votos en contra: diez. Abstenciones: ninguna. En consecuencia, queda rechazada la Proposición No de Ley debatida.

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

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MESÓN SALVADOR): Segundo punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley número 390, presentada por el Procurador don Joaquín Otero Pereira, instando del Gobierno de la Nación la ampliación del Tren de Alta Velocidad Madrid-Valladolid hasta León, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número noventa, de veinticinco de octubre de mil novecientos noventa y seis**".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Secretario. Al no estar el Proponente de esta Proposición No de Ley, el señor Otero, se... decae dicha Proposición No de Ley.

Por consiguiente, el señor Secretario dará lectura al tercer punto del Orden del Día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MESÓN SALVADOR): Tercer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley número 391, presentada por los Procuradores don Fernando de Arvizu y Galarraga, doña Natividad Cordero Monroy y don Antonio Fernández Calvo, relativa a establecimiento de un consorcio con Renfe, Ayuntamiento de León y Asociación Leonesa de Amigos del Ferrocarril, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número noventa, de veinticinco de octubre de mil novecientos noventa y seis**".

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

EL SEÑOR DE ARVIZU Y GALARRAGA: Muchas gracias, señor Presidente. Hay situaciones que en la vida se producen raramente, y la que da origen a esta Proposición No de Ley es una de ellas. Porque, además del material ferroviario histórico, llamando histórico al que actualmente ya no presta sus servicios, que pudiera encontrarse en León y otro que pudiera venir en este momento, existe algo que hoy por hoy parece irremplazable. Me estoy refiriendo a la existencia de un personal humano extremadamente cualificado que prácticamente

no se encuentra casi en ningún otro punto de España, que es capaz de restaurar –no digo yo remozar, sino restaurar– de manera integral máquinas antiguas y volver a ponerlas en funcionamiento.

Hemos visto cómo a principios de este curso salía de viaje una máquina de vapor con tracción... o con mecanismo de combustión diesel –la famosa "Mikado"–, que fue restaurada por la Asociación Leonesa de Amigos del Ferrocarril, que está inspirada y dirigida por estas personas que tienen esa cualificación que hoy por hoy es un bien extremadamente raro. Y existe la posibilidad de que nuevo material venga a enriquecer ese patrimonio. Actualmente –que yo sepa–, cuentan con una máquina eléctrica –la 7765– y con un tractor diesel, que ha sido decidido por el Patrimonio Histórico de Renfe.

Pues bien, en el acto de presentación de aquella máquina, de su presentación en sociedad, donde se vio el excelente trabajo que habían desarrollado estos miembros de la Asociación Leonesa de Amigos del Ferrocarril, pusieron de relieve que tenían medios, tenían voluntad y tenían ilusión por crear en la ciudad de León un museo ferroviario que pudiera ser, pues puntero en España, no digo ya en esta Comunidad, sino puntero en España. Tenían la cualificación necesaria, tenían el material que tenían –naturalmente en otras condiciones es posible obtener más material–, y tenían una... algo que también puede decirse casi que no tiene precio, que es la conexión a la red viaria de la ciudad de León. Y ellos mismos fueron los que pidieron el apoyo de las instituciones para solicitar que hubiese lo que hubiese... lo que debiese de existir –reuniones, contactos, convenios, negociación... –soluciones, en una palabra–, a tres bandas, entre ellos mismos –que son la Asociación Leonesa de Amigos del Ferrocarril–, el Ayuntamiento de León –por los intereses urbanísticos, de terrenos, etcétera, que pudiera tener alrededor de la estación– y la propia Junta de Castilla y León, como persona interesada.

Yo fui testigo de excepción de una reunión bastante informal, desarrollada en el propio andén de la estación, entre el señor Alcalde de León, el Delegado de la Junta, un miembro de la Asociación Leonesa de Amigos del Ferrocarril y el representante –que en este caso era el Director– del Patrimonio Histórico de Renfe. Y allí se puso de relieve que era indispensable, para hacer realidad este proyecto, el tener esa reunión, esa negociación trilateral.

Se ha demostrado, a lo largo del magnífico trabajo que ha desarrollado esta Asociación en los últimos cuatro años, trabajo callado, que no se ha visto casi hasta que ha salido su obra a la luz –la restauración de la famosa Mikado–, pero que algunos hemos tenido la inmensa suerte de poder seguir, si no paso a paso, sí por lo menos en sus hitos más sobresalientes, la ilusión, la entrega –fuera de horas de trabajo–, la captación de gente joven

que tiene esta asociación, y que realmente, pues, merecen todo el apoyo de esta Cámara.

Por esa razón, los tres Procuradores que firmamos la Proposición pedimos que esta Cámara se pronuncie, dando un respaldo inequívoco a lo que pudiera ser, en un plazo medio, una de las iniciativas más ajustadas, más logradas, de mayor rendimiento cultural y –por qué no decirlo también– de un buen rendimiento económico para la ciudad de León y para esta Comunidad.

Por ello, la Propuesta de Resolución que presentamos, y a la cual doy lectura en sus términos exactos, es la siguiente: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a participar en un consorcio con Renfe, Ayuntamiento de León y Asociación Leonesa de Amigos del Ferrocarril, al objeto de mantener, en León capital, las necesarias instalaciones de material fijo que posibiliten la conservación, restauración y utilización de material móvil del Patrimonio Histórico de Renfe". Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Arvizu. Para consumir un turno en contra, tiene la palabra don Ángel Solares.

EL SEÑOR SOLARES ADÁN: No, no hay turno en contra.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): No hay turno en contra. Entramos en el 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. Al margen de lo que se plantea expresamente en la Propuesta de Resolución, que parece ser –por las explicaciones que ha dado el Portavoz del Grupo Popular–, pues, es constituir un museo en León con los restos que van quedando de las instalaciones y material ferroviario, y teniendo en cuenta, pues, que son reivindicaciones que en varios sitios las asociaciones... vamos, las Asociaciones de Amigos del Ferrocarril están planteando, de intentar, pues que material ferroviario, pues que tenga esa utilidad, para conocer cuál ha sido, inclusive, la evolución del propio transporte de ferrocarril.

Pero hombre, ya, de paso, no cabe la menor duda de que, posiblemente, a algunos lo único que les preocupe, a estas alturas, del ferrocarril sea convertirlo en museo, convertirlo en piezas históricas y con poca utilidad práctica de lo que tiene que ser el transporte ferroviario. A nosotros da la casualidad que precisamente es esto lo que nos preocupa. Y a las Asociaciones de Amigos del Ferrocarril –por lo menos las que este Grupo Parlamentario conoce–, también. También el hacer museos, para que haya un conocimiento de cuál es el servicio que a la

sociedad presta el transporte ferroviario, que ha prestado y que puede prestar. Pero que, sobre todo, este tipo de asociaciones lo que con más ardor –por así decirlo– plantean es la necesidad de no olvidar –como se está haciendo– el transporte ferroviario; y se está olvidando, porque cada vez hay más líneas cerradas, o cada vez se deterioran los servicios, y por lo tanto cada vez hay menor posibilidad de los ciudadanos que utilicen este transporte, que para nosotros es mucho más positivo, por diferentes razones que se han expuesto, económicas, medioambientales, etcétera, ecológicas. Que, desde nuestro punto de vista, tendría que ser potenciado; y en eso coincidimos, lógicamente, con estas Asociaciones de Amigos del Ferrocarril.

Entonces, parece ser que, por parte del Grupo Popular, pues, aquí, en estas Cortes, ha habido propuestas en otros momentos –y lógicamente se seguirán planteando– de cómo es necesario dinamizar el transporte del ferrocarril en nuestra Comunidad, no solamente... –pero es que ni tan siquiera eso se hace– pues en los famosos AVE, que si al final se hará o no se hará... El otro día, por ejemplo, aquí discutíamos una propuesta para intentar dinamizar la famosa Variante del Guadarrama, a lo cual se opuso el Grupo Popular. En definitiva, eso es lo que a nosotros nos gusta y donde nos gustaría que el Grupo mayoritario, pues, realmente manifestara su voluntad de potenciar el transporte del ferrocarril, que es, en definitiva, lo fundamental que debiera preocuparnos. Sin embargo, pues eso en la práctica ha sido así. Para qué volver a reiterar aquí dónde quedaron aquellas promesas de reapertura de líneas férreas cerradas, de evitar levantamiento de líneas férreas que se están produciendo, o por lo menos intentar que esas líneas férreas, en su momento, tengan algún tipo de utilidad; y así igual conseguiríamos que todo ese material ferroviario, pues, no pasara a ser museo, sino que pasara a tener una utilidad social; además de la museística, pues también una utilidad de conseguir, bien a efectos comerciales o bien a efectos turísticos.

Está claro que esto no es el debate, hoy día, en esta propuesta que se presenta por parte del Grupo Popular, en donde, pues –si he entendido bien–, lo que se plantea es hacer un museo. Lo que pasa es que no entiendo muy bien en esta propuesta... es el hacer un museo y luego el relacionarlo con las instalaciones de material fijo de conservación restauración del material ferroviario, que se supone que eso tendrá algún tipo de virtualidad en la medida que se mantiene y se potencia el transporte ferroviario como tal; cosa que hoy en día el Partido Popular está en las antípodas de esta posición política.

Así pues, nos parece, si por un lado lo que se plantea exclusivamente es el museo, ni tan siquiera vemos la palabra "museo" en la Propuesta de Resolución; pues eso habría que explicarlo. Y explicar también qué relación tiene ese supuesto afán o intención de constituir un museo en relación con la Asociación Leonesa de Amigos del

Ferrocarril y Ayuntamiento de León, con el mantenimiento de las instalaciones de conservación y restauración del material fijo de Renfe. Creemos que puede tener relación o puede no tener ningún tipo de relación. Pero como ahí se mezcla, y en la exposición que se ha hecho por parte del Grupo Popular se insistía en el tema del museo y, por otro lado, en la Propuesta de Resolución se habla del mantenimiento de esas instalaciones de reparación y mantenimiento de instalaciones de Renfe, pues vemos ahí poca claridad en lo que realmente se está proponiendo.

Y en definitiva, pues no es el momento este de esta propuesta, de hacer un debate sobre las necesidades ferroviarias que tiene esta Comunidad; pero sí que sería conveniente que, de cara a ese cariño que parece ser que se ha puesto en la explicación de la Proposición del transporte ferroviario, a nosotros nos gustaría que ese cariño no solamente se demostrara a la hora de constituir museos para ver y admirar cuáles han sido las piezas con cierto carácter museístico que el ferrocarril y el material ferroviario ha aportado, sino un cariño también de cara a potenciar –que es lo que no está haciendo el Partido Popular–, a potenciar el transporte ferroviario en el conjunto de nuestra sociedad. Y, como digo, no solamente en las promesas de realización de AVE y nuevas tecnologías ferroviarias –que ni tan siquiera se realiza–, sino en lo que es potenciar los servicios intrarregionales, en donde vemos que, a pesar de las promesas de que no se iban a cerrar nuevas líneas, pues ahí está la Soria–Castejón, recientemente cerrada, y donde la Junta de Castilla y León no ha dado un palo al agua para evitarlo; y en donde se siguen deteriorando servicios intrarregionales en nuestra Comunidad, y en donde la Junta de Castilla y León, pues, no hace, ni con mucho, todo lo que debiera para conseguir que esos servicios se siguieran deteriorando.

Para qué hablar de la famosa León–Burgos... perdón, Burgos–Madrid, en donde prácticamente apenas si discurren ya trenes, y en donde, bueno, pues otras líneas vemos que su déficit, por esa falta de utilización, pues dentro de poco nos anunciarán que, dado su elevado déficit, no quedará más remedio que cerrarlo. Pero eso, lógicamente, pues al final, que aquellos polvos nos traen estos lodos.

Así pues, vemos que es una propuesta que se tendrá que aclarar exactamente qué es lo que se plantea. Y, por otro lado, pues hacer un llamamiento al Partido Popular para que este cariño que aparentemente demuestra con el ferrocarril realmente lo demuestre en potenciarlo en lo que es utilización real, día a día, a efectos comerciales y a efectos de la utilización de los ciudadanos. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para fijar la posición

del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Ángel Solares.

EL SEÑOR SOLARES ADÁN: Muchas gracias, señor Presidente. Bueno, de forma sencilla y breve -como parece que el punto del Orden del Día requiere-, y desde la cordialidad, máxima cordialidad que nos caracteriza a los leoneses, voy a hacer una serie de matizaciones.

Vaya por delante nuestro apoyo a la Proposición, en cuanto que la encontramos interesante. Pero nos preocupa bastante este nuevo museo. Andamos con museos en Sabero, museos en Ponferrada con maquinaria de Renfe, ahora el Museo de Patrimonio Histórico de Renfe en León. Nos tememos... o tenemos un poco de miedo que en Villablino, no tardando mucho tiempo, nos hagan un museo de mineros, o que en Veguellina nos hagan un museo de fábricas de azúcar.

Al paso que van ustedes, nos van a convertir la Comunidad en un museo inmenso. Y no es que nosotros creamos que sean malos los museos, no; son muy interesantes. Pero lo que sería mejor era verles a ustedes trabajar en proposiciones más dedicadas a mantenimiento y creación de empleo, que es lo que interesa a esta Comunidad, sobre todo en estos momentos.

También sería interesante averiguar de dónde van a tirar, de qué partida van a tirar y en qué cuantía, y cómo van a participar en este consorcio; porque no nos han dicho absolutamente nada, y es interesante. Ustedes tienen las posibilidades del Grupo, no de venir con estas proposiciones a las Cortes, sino tienen otras muchas fórmulas de plantear este tipo de proposiciones, vía Presupuestos. Porque seguramente que la Proposición concreta... es del diez de octubre; pudieron haberlo incluido ya en su momento; posiblemente no esté.

También esperamos que no sea una nueva noticia publicista, a las que estamos tan acostumbrados. Y desde luego yo, personalmente yo, y creo que mi Grupo al completo, estamos un poquitín desorientados, después de haber oído ayer al Presidente Lucas solicitar ayuda al Presupuesto para la mejora o la ampliación de los aeropuertos de Valladolid, de Burgos, de León y de Salamanca. Después de haber estado en el debate de ayer, yo, desde luego, tengo bastante desconcierto. No se ponen ustedes de acuerdo; pónganse de vez en cuando de acuerdo. Se lo pido por favor.

Y, desde luego, ya es hora, también, de ir desde Valladolid a Benavente en tren. ¿O esto va a ser también una nueva promesa incumplida? Mucho nos tememos que sean esas noticias que, efectivamente, como decía el Portavoz del Grupo Popular, los amigos... la Asociación de Amigos del Tren de León han hecho una labor callada, sencilla, hasta que hemos llegado, o han llegado el Grupo Popular a retratarse con ellos en la Renfe de León; en ese

momento ya se da publicidad a todo. Esperemos que no sea una mera publicidad y que les ayuden de forma concreta y real. Nada más, señor Presidente. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR DE ARVIZU Y GALARRAGA: Muchas gracias, señor Presidente. Voy a tratar de explicar algunas cosas que parece que han quedado en el aire o no han sido lo suficientemente entendidas por los otros Grupos Parlamentarios.

Tengo que decir que, bueno, en primer lugar, mi agradecimiento al señor Portavoz del Grupo Socialista por su apoyo a la Proposición, aun manteniendo las reticencias o las perplejidades que le ha parecido conveniente manifestar.

Al señor Portavoz de Izquierda Unida no sé si agradecerle o no agradecerle, porque de su fijación de posiciones no he deducido si iba a apoyarla, iba a no apoyarla o iba a abstenerse. Supongo que nos enteraremos al final de la cuestión, al final de la Proposición, cuando se vote.

Bien. Voy a empezar por el final, porque no creo necesario contestar, para cerrar este debate, en el orden que han sido planteadas las cosas.

Señor Solares, lo de la publicidad, parece que hay una pizca de mala intención -mala intención política, se entiende-. "Ustedes se aprovechan del trabajo de la Asociación Leonesa de Amigos del Ferrocarril." Pues no hay tal. Y le voy a contar cómo pasaron las cosas.

Estaba yo un día en mi despacho, en la Facultad, cuando me llamó un miembro de esta Asociación, que además había sido alumno mío, y me dijo que viniera a ver la máquina. Fui a ver la máquina. Una de las varias veces que fui me explicaron lo que estaban haciendo muy prolijamente; y entonces lo que yo pregunté es: ustedes me han llamado aquí para algo, ¿qué quieren que yo haga? Y lo que querían que hiciera, pues era... una de las cosas era esto. De manera que no creo que se deba de tildar de publicidad oportunista ni al Grupo Popular ni a este modesto Procurador, que además no pertenece a esta Comisión, por haber canalizado una iniciativa, una inquietud, un deseo que surge de abajo a arriba.

Justamente, si uno de los reproches que se nos dirige a quienes andamos en la cosa pública, en su más amplio sentido, es que no estamos atentos a las iniciativas sociales, pues me parece que Su Señoría aquí ha errado completamente el tiro. Porque, justamente, lo que esta Proposición No de Ley trata de hacer es encauzar esta iniciativa social.

Con lo cual, pues puntualizo ya que al Partido Popular no le interesan solamente los museos. De la intervención, un tanto desviada –me parece– con respecto al objeto de la Proposición No de Ley con que nos ha obsequiado el señor Portavoz de Izquierda Unida, pues se deducían otras cosas que no son objeto de la presente Proposición No de Ley. Claro está que cada Portavoz de Grupo Parlamentario puede decir en esta Comisión y en esta Cámara lo que tenga por conveniente; pero no sé, a mí me parece que planteando una cuestión concreta, uno debe de hablar sobre la cuestión concreta objeto de debate, dejando las cuestiones más amplias sobre la política ferroviaria de la Junta de Castilla y León para otros foros u otras iniciativas que permitan suscitarse. De otra manera, pues uno tiene la impresión de que lo que aquí está oyendo es una soflama.

De todas maneras, las palabras un tanto despectivas que he oído aquí, sobre todo del señor Portavoz de Izquierda Unida, y en menor medida también del señor Portavoz del Grupo Socialista, serán trasladadas en sus mismos términos a la Asociación Leonesa de Amigos del Ferrocarril –no lo duden ustedes ni un momento–, para que sepan dónde está cada cual.

Vayamos ahora a concretar la Proposición No de Ley, que no la he presentado sólo habiéndola ideado, pues, en una especie de cuarto oscuro, sino que fue, además, consultada con ellos. Aquí no se trata de hacer un museo en la concepción que pudiéramos tener el común de los mortales, de una sala donde uno va a contemplar cosas antiguas que tienen cierto interés, pero que fundamentalmente no tiene... o no tienen una utilidad inmediata. No hay tal. El material ferroviario, en otros temas, pues quizá sería más discutible –yo no lo sé–, pero caben perfectamente las dos opciones: un museo de material que no circule, que esté más o menos pintado, decorado y bonito; o un material restaurado, que pueda funcionar... que pueda –¿por qué no?– incrementar las actividades incluso de legítima ganancia patrimonial de esta gente de la Asociación Leonesa de Amigos del Ferrocarril. Así me lo dijeron a mí, y no creo que haya ningún rebozo en decir que no estaría de más una iniciativa de un tren tipo turístico, sea de vía ancha o sea de vía estrecha.

Para esto se necesitan varias cosas. En primer lugar, se necesita el material; y el material existe, bien es verdad que en una pequeña cuantía; pero, desde luego, podría venir más.

En segundo lugar, se necesitan instalaciones de material fijo. Cuando hablo de instalaciones de material fijo me estoy refiriendo a naves y me estoy refiriendo a vías, en las cuales, además, se puedan poner aparatos, medios técnicos, artilugios –si se quiere– con los cuales la gente que sabe pueda trabajar en la restauración de ese material.

Al menos esto es lo que me dijeron a mí. Y dijeron: "no es cuestión de dinero". La Renfe tiene sus propios canales de información y sus propios medios de conseguir material, canales que al resto de los mortales nos parecen misteriosos, pero los ferroviarios forman una piña; entre ellos mismos se prestan favores y se prestan auxilio, de manera que a veces los que estamos en la cosa pública, pues no entendemos; pero esto es una realidad un tanto misteriosa que, sin embargo, se cumple y se cumple siempre.

No sé, a mí me hablaron de una fragua, de un gato; y cuando preguntamos: "¿y existe esa fragua?". "Sí, sí, existe." "¿Dónde está?" Pues parece que no estaba ni siquiera en la Comunidad, pero sí que estaban dispuestos a cederla, y que viniese aquí, y que aquello se pudiese utilizar.

En fin, yo creo que este museo del cual se habla es mucho más que una sala estática, es algo dinámico, es algo que debe de tener movimiento y es algo que debe de tener el apoyo de esta Institución. Si no, me pregunto en qué medida no estaríamos defraudando los intereses culturales de una asociación que, hoy por hoy, es puntera en España; y digo que es puntera porque han solicitado su ayuda otras muchas asociaciones, precisamente por la cualificación del personal que la integra.

Puntualizo diciendo que la cuestión de Ponferrada es una cuestión distinta. Ahí no hay material de Renfe, lo que hay son las máquinas de la Minero-Siderúrgica de Ponferrada. Y yo no quiero hablar de la Asociación de los Amigos del Ferrocarril de Ponferrada, porque ellos tienen su política, que los de León, pues, quizá no comprenden, o les gustaría ver desarrollarse de otra manera. Y, desde luego, hoy por hoy, tampoco tienen los medios técnicos para poder desarrollar una actividad de restauración y de puesta en funcionamiento de esas unidades históricas.

Ésta es la relación que existe entre las instalaciones de material fijo, ¿eh?, que son vías y naves, y las de material móvil, que son locomotoras u otros elementos que pudieran venir del Patrimonio Histórico de Renfe, cuya titularidad conserva siempre la Compañía, pero que tiene la política de ceder ciertas unidades a las Asociaciones de Amigos del Ferrocarril que están en condiciones de aprovechar aquello que se les brinda.

Para eso es necesario empezar por el principio. Al señor Solares, como ya he tenido la ocasión y el honor de oír en alguna otra Proposición No de Ley –que también apoyaron, y se lo agradezco–, le preocupan mucho los presupuestos. Pero nos parece que las cosas tienen que empezar por su propio camino. El dinero seguro que no faltará, si la iniciativa cuaja y la iniciativa se pone en pie.

¿Y por qué a tres o a cuatro bandas? Pues mire usted, usted debe de saber mejor que yo –porque yo no soy

experto en cuestiones municipales, he estado siempre alejado de ellas y no me he mezclado en la cuestión— que existe un plan de ordenación, que existen terrenos, que Renfe tiene... que el Ayuntamiento ha catalogado. Parece que sería factible... estoy ahora hablando, quizá, de memoria, y no se deben de tomar textualmente mis palabras, al pie de la letra, pero parece que sería posible el diputar una serie de terrenos al objeto de tener una calificación cultural que pudiese albergar esas instalaciones y poder... pudiese darle salida. De ahí el interés del Ayuntamiento, que en aquel momento, pues, se mostró dispuesto; e incluso la provincia; y por supuesto la Junta, como responsable del Patrimonio Histórico.

Es cierto que nosotros tenemos otro tipo de iniciativas, pero supongo que no me negará el señor Solares el derecho a presentar ante esta Cámara —por la connotación política que ello tiene— las iniciativas que nosotros, pues, estimemos convenientes.

Y yo creo que con esto debo de terminar, agradeciendo en lo que en este momento puedo el apoyo que aquí se ha brindado a esta Proposición No de Ley, y deplorando, al mismo tiempo, que se haya hablado de temas más generales de política ferroviaria, que no eran el objeto de esta Proposición, y que en este momento, pues, quien les habla no está preparado para encarar un debate de estas características. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Arvizu. Concluido el debate, vamos a someter a votación la Proposición No de Ley debatida. ¿Votos a favor de la Proposición No de Ley? A la vista del resultado, entiende esta Presidencia que se puede aprobar por asentimiento. Por consiguiente, queda aprobada la Proposición No de Ley debatida.

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

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MESÓN SALVADOR): Cuarto punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley número 396, presentada por los Procuradores don Cipriano González Hernández, doña Carmen García-Rosado y García, doña María Luisa Puente Canosa y don Jesús Málaga Guerrero, relativa a establecimiento de un convenio de colaboración para transformar la carretera Nacional 501 en autovía, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León número 90, de veinticinco de octubre de mil novecientos noventa y seis**".

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

EL SEÑOR GONZÁLEZ HERNÁNDEZ: Muchas gracias, señor Presidente. Quiero empezar dando las

gracias a mis compañeros por la deferencia que han tenido de permitirme a mí para que, en su nombre, defienda esta Proposición No de Ley.

En segundo lugar, y antes de entrar en el contenido de la misma, me gustaría también señalar que estamos asistiendo ya con mucha perseverancia —diría yo— en una serie de iniciativas que, desde el momento en que se presentan hasta el momento en el que se debaten, parte de sus contenidos pierden actualidad, virtualidad; lo cual viene a demostrar la urgente y necesaria modificación del Reglamento, al objeto de que este tipo de situaciones no se produzcan. Estamos aquí hablando de una Proposición No de Ley presentada en las Cortes el día diez de octubre, y sustanciada —como todos saben— el día doce de marzo; cinco meses para un tema en el cual uno de los puntos era que se pudieran incluir en los Presupuestos del año noventa y siete, de esta Comunidad, unas partidas, evidentemente, a estas alturas, reconociendo que la Junta tiene perfecta capacidad, tanto legal, como jurídica, como administrativa, para poner en los Presupuestos esta cantidad, la verdad es que hubiera sido bastante más razonable que se hubiera podido debatir en su momento, porque es cuando... y el motivo por el cual se presentan estas iniciativas. Dicho esto, entramos ya en el fondo de la cuestión.

Hoy estamos hablando de autovías, estamos hablando de infraestructuras, estamos hablando de bases para el desarrollo armónico de una Comunidad Autónoma. Estamos hablando de la carretera Nacional 501 —competencia, por lo tanto, del Estado— y estamos hablando de la carretera que une Salamanca con Ávila. Estamos hablando de una carretera que pocas cosas, pocas cosas en nuestra provincia han suscitado tanta unanimidad en todos los sectores, colectivos, grupos, tanto políticos, como económicos, como culturales. La Nacional 501 es una carretera de vital importancia para la provincia de Salamanca. Y, como el grupo de Procuradores proponentes dice en su... digamos en los Antecedentes, dice: "El desarrollo económico de Salamanca está sostenido, entre otros factores, por su condición de ciudad de servicios, su pujante Universidad, su proyección nacional e internacional como ciudad de encuentro multicultural, el esfuerzo de sus vecinos y de las instituciones por conservar su maravilloso Patrimonio o la armonía de su casco histórico, son algunos de los más importantes elementos en los que se basa su presente, y confiemos en que lo sea también su futuro".

Esto, traducido a una Proposición No de Ley, significa que la gran mayoría, el mayor porcentaje de viajeros, de visitantes, de ciudadanos que llegan a nuestra provincia con intención de quedarse, que son aquellos que fundamentalmente generan riqueza, porque no son aquellos que pasan con su automóvil en dirección a Portugal, que pueden parar a comer o a coger gasolina, o a comprar algún objeto, sino aquellos que vienen expresamente a la

ciudad, a la provincia, que pasan por Santa Marta, que pasan por Peñaranda de Bracamonte, aquellos que vienen a quedarse a pernoctar, y que es lo que coincide con los intereses de todos los colectivos, esos vienen en la mayor parte por la 501.

El Gobierno Socialista anterior la incluyó dentro del Plan de Infraestructuras, y la incluyó como vía rápida, y la presupuestó con 22.000 millones de pesetas. De hecho, en los Presupuestos del año en curso existe ya una partida presupuestaria de 119.000.000 para financiar el proyecto inicial.

Dada la importancia, el interés, dado el valor emblemático que tiene, un grupo de empresarios y, añadido a él, un grupo de instituciones: Cámara de Comercio, Universidad de Salamanca, y alguna empresa -Caja Salamanca y Soria y el empresario del diario "Tribuna"-, han hecho un estudio que, sucintamente, y por lo que a nosotros nos importa, viene a decir que la transformación de vía rápida en autovía, supone... supone 9.000 millones de pesetas más.

Y entonces, yo espero que el debate discurra en unos términos amables y en unos términos razonables. Tengo aquí delante todo un dossier, que les prometo a Sus Señorías que si es necesario se lo leo, se lo prometo ¿eh? Señor Presidente, yo le pediría a usted la venia para poderse leer; porque es que... es que no habrá quedado ningún dirigente popular, de mayor o menor rango, que tenga que ver con Salamanca o con esta Comunidad, que no haya dicho que es necesario que esa vía sea una autovía.

Si le pudiéramos contar los titulares de periódico, las fotografías, desde el señor Lucas, al señor Acebes, al señor Merino, pasando por el señor Gobernador, el señor Alcalde... todo el mundo, señor Zamácola, todo el mundo. Usted no ha tenido ocasión, la va a tener ahora -de salir- espero, que además tenga usted la fortuna de ser aquel que va a votar a favor esta Proposición y sea el remate ya, de todo este cúmulo. Pues bien, todos los demás han recibido su titular correspondiente diciendo la importancia que tiene esta vía para Ávila, para Salamanca, para la Comunidad de Castilla y León.

Pues bien, los socialistas, el grupo de Procuradores socialistas de Salamanca, no le pide a la Junta de Castilla y León lo que la Junta le ofrece a la 122, no se lo pedimos. Ni mucho menos, ¡faltaría más!; somos el oeste de España y esta carretera no va a Valladolid, esta carretera no va a Valladolid, no se lo vamos a pedir, no se preocupen ustedes. Les decimos en nuestra Propuesta de Resolución que tengan en cuenta que, habida cuenta el interés que suscita en todos los colectivos, es muy probable que si el Gobierno del Estado pone 22.000 millones, la diferencia sea 9.000, se pueda llegar a un convenio de colaboración con otras instituciones -no sólo

con la Junta-, a nivel provincial, que estarían interesadas en que algunos de los capítulos de este... de los costes de todo este proyecto pudieran ser abonados por esa participación popular, social o empresarial.

Pues bien, le pedimos esto: le pedimos que se firme un convenio, que se inste a la Junta de Castilla y León a poner en marcha las iniciativas necesarias, en coordinación con el resto de instituciones interesadas, para la firma de un convenio de colaboración que permita transformar la 501 en autovía. Y la segunda parte, que era la que nosotros le poníamos mayor énfasis, porque claro, ninguno de los que han hablado... ninguno de los que han hablado, han puesto un adverbio de tiempo: ¿cuándo? Todos han dicho que es importante, pero nadie ha dicho cuándo. Y claro, en el cuándo, en ese complemento circunstancial de lugar -cuándo- y de tiempo; cuándo es la clave de la cuestión. Y entonces, nosotros le poníamos ahí que en los Presupuestos del noventa y siete apareciera.

Esto ya no puede ser formalmente; pero me decía antes mi compañero, Antonio de Meer, que si bien no puede ser formalmente porque los Presupuestos ya están aprobados, sí que la Junta tiene mecanismos para, a lo largo del año noventa y siete, introducir una partida que diga esto.

Por lo tanto, señor Zamácola, tiene usted una ocasión que ni pintada para cubrirse de gloria en Salamanca; y los socialistas se lo ofrecemos desinteresadamente, se lo aseguro. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor González. Se ha presentado a esta Proposición No de Ley una Enmienda por parte del Grupo Parlamentario Popular. Para intervenir sobre la misma, tiene la palabra, don Fernando Zamácola.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Gracias, señor Presidente. La Propuesta de Resolución, para que todo el mundo la sepa, que proponemos es que: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta para que solicite del Gobierno de la Nación la adopción de las medidas necesarias para la conversión en autovía de la carretera Nacional 501, entre las ciudades de Salamanca y Ávila, modificando las previsiones del PDI en el que se contempla un tratamiento como vía rápida". Dicho lo cual, quiero, por tanto, o paso a defender esta Propuesta, o esta Enmienda.

Como es lógico, y ha dicho el Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, el segundo apartado de su... o de la PNL que estamos discutiendo, ya no es admisible simplemente por fechas, como él ha indicado; pero, además, por concepto, porque nosotros no estamos -y dicho, también sea, en plan coloquial- por la labor de hacer convenio. Por eso, claramente, pedimos en nuestra Proposición, en nuestra Enmienda, instado al Gobierno

de la Nación la adopción de las medidas para que la convierta en autovía.

Y vamos a ver si soy capaz de expresarme. Estoy de acuerdo con casi todos los razonamientos que ha dicho el Grupo Parlamentario... el Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, evidentemente. Estoy de acuerdo en el fondo, esa carretera hay que convertirla en autovía, sin lugar a dudas, y es clara la Sin embargo, no estoy de acuerdo en la forma. Yo pienso que el debate -como Su Señoría ha indicado- ha de ser amable, y así yo voy a intentar hacerlo; pero, evidentemente, lo cortés no quita lo valiente. Y aquí hay que hacer determinadas precisiones de todos conocidas, pero que son buenas que los medios las recojan de forma muy precisa y, sobre todo, que queden en el Diario de Sesiones.

Y me voy a remitir a ellas, y voy a empezar. ¿Por qué no estoy de acuerdo en la forma? El dossier que el Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista tiene, yo también lo tengo, pero he entresacado una serie que no voy a leer tampoco, pero sí voy a citar. Por ejemplo, el "Tribuna" de Salamanca, del dieciséis de junio del noventa y seis -para que vea usted en qué sintonía estamos con Izquierda Unida-, el señor, o el Procurador Sánchez Vicente dice textualmente: "que aunque no es competencia de las Cortes, porque se trata de una carretera nacional, desde aquí se debería instar al Gobierno Central -exactamente igual que nosotros- con carácter de urgencia, para que la carretera Madrid se desdoble". O sea, no *convenia*, no convenimos, sino instar al Gobierno de la Nación. Luego, primer punto a tomar en cuenta.

Pero es que, además, en este mismo periódico, ese artículo, don Jesús Málaga hace también unas manifestaciones en donde dice que en el último Plan de Infraestructuras del Gobierno anterior -el Ministro Borrell- se contemplaba como vía rápida; que usted ha dicho y ha aclarado. Bueno, pues, es curioso pensar que durante tantos años, aunque hay prioridades -y me lo han dicho otros Procuradores de su Grupo Parlamentario-, es curioso que en trece años no hayan tenido interés en contemplar eso como autovía y ahora que viene el Grupo Parlamentario Popular al Gobierno de la Nación, tiene que ser autovía. De acuerdo con usted, o sea, de acuerdo. ¡Pero qué curioso que, de repente, les pica a ustedes el tema! Y simplemente para que tomen nota también los medios de forma muy clara. ¡Qué curioso que ahora es cuando hay que pedirlo! De acuerdo con usted -y vuelvo a repetir-: 501 autovía, y es la Enmienda que yo presento.

Pero si me voy, por ejemplo, al "Tribuna" de Salamanca, del dieciséis de octubre del noventa y seis, también, de forma clara, dicen -y esto me voy para lo que se pueda referir en un futuro sobre el posible peaje o no peaje, y tienen nuestra idea en ese tema-, dice: "recuerdan, además, que Juan José Lucas ha solicitado el desdoblamiento de esta carretera -desdoblamiento- al

Ministro de Fomento, Rafael Arias Salgado, algo que conoce de sobra el PSOE".

Aquí se dijo otra cosa también. Dice... pero vamos, no, no merece la pena, porque habla de la cofinanciación, aunque hay un Procurador de mi Grupo que habla de irracional, yo no lo veo así. Por tanto lo quito, pero sí, no parece muy, muy... no parece...

(*Risas. Murmullos.*)

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: ...Es un titular, yo le quiero quitar, en esa amabilidad que estamos, ¿eh? yo le quiero quitar. Pero simplemente, dice... no parece muy lógico, bueno: "La Proposición No de Ley de los Procuradores Socialistas para que la Junta cofinancie al Ministerio de Fomento"... tal, tal... Y recuerda, pues eso, lo de los trece años que le he citado. No, si tenemos el mismo dossier, si, yo es que lo he entresacado simplemente. Si me voy a referir al "ABC" del veinte del once del noventa y seis, en su segunda hoja, pues se dice, claramente... se habla de desdoblamiento, lo dice el Consejero Merino, lo dice Félix Colsa, en fin, lo dicen una serie de personas, Procuradores salmantinos.

Bueno, me queda únicamente irme ya al último que voy a sacar que es "El Norte de Castilla" del doce del dos del noventa y siete. En ese "cuándo", en ese adverbio que usted decía, señor Procurador, bueno, yo creo que hay cosas que el cuándo es muy cercano, porque usted mismo ha indicado -y aquí se recoge- que hay 22.000 millones ya, y que se está... y se está empezando a mover el cambio de que esos estudios de vía rápida se cambien para autovía. Luego el cuándo, yo creo que está muy cercano. Y yo pienso que como una autovía no se hace en un año ni en dos, y probablemente en tres, probablemente sea el total desde que se inicia hasta que se acaban los estudios, pues, ¡hombre!, yo creo que sí que habrá posibilidades de que esos 9.500 millones que faltan se coloquen, simplemente en el transcurso normal del proyecto de una ejecución normal. Pero, en fin, yo con estas razones, quería decirle al señor Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, en qué me baso en cuanto a prensa, de lo que él ha indicado.

Pero también hay una cuestión que yo quiero precisar, y ha dicho: "no me voy a pedir lo que se hace con la 122". Y yo le digo, ¡estaría bueno, estaría bueno! Porque, mire usted, vamos a hacer una comparación muy sencilla: antes, Gobierno Central PSOE; Junta y PP, la única solución que tuvimos para Zamora era poner pesetas nosotros, porque Madrid decía que "verdes las han segado". Hombre, si ahora estamos del mismo color, digamos en el Gobierno de la Nación y en la Comunidad Autónoma, se ha dicho ya por el Ministro, si usted o todos los que estamos aquí, lo lógico es pedirselo a ellos, pero no convenir, no empezar soltando dinero nosotros. No es comparable. Nosotros nos vimos forzados a convenir la 122 porque don Felipe González decía que verdes

las han segado, punto. Que también tomen nota los medios de comunicación que la situación es diferente totalmente. Yo creo que eso es una cosa que usted lo comprende perfectamente. Y por eso le digo: estaría bueno que ustedes nos fueran a comparar con la 122.

Nosotros decimos, y repito: autovía tiene que ser la Nacional 501 entre Salamanca y Ávila. Lo dice aquí la Y hay que pedírselo al Gobierno de la Nación. Y hay que decirle, y yo soy Procurador del Grupo Parlamentario Popular, que se moje el Gobierno de la Nación. Y, por tanto, y en esta primera intervención yo ya remato. Finalizo, señor Presidente. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Zamácola. Para consumir un turno en contra de la Enmienda, tiene la palabra... turno en contra o a favor de la Enmienda, tiene la palabra, el señor González.

EL SEÑOR GONZÁLEZ HERNÁNDEZ: Muchas gracias, señor Presidente. El señor Zamácola nos ha llevado a su terreno; nos ha llevado a su terreno y ha suscitado un debate absolutamente en falso, porque es muy habitual en el Partido Popular plantear un debate en falso. Yo le he ofertado antes una transacción en la que acepto su Enmienda, acepto su Enmienda y le pongo dos condiciones, dos condiciones: una, el tiempo; dos, que no sea de peaje.

Una: el tiempo. Es decir, el señor Zamácola viene a decir, ¡hombre!, lo tiene que hacer el Estado, ¡como si el Grupo Socialista quisiera que lo pagara la Comunidad! Que no, señor Zamácola, si el dinero del Estado y de la Comunidad es dinero público. Es indiferente, para nosotros es indiferente ese planteamiento. Para nosotros... lo que decíamos es, si el Estado pone 22.000 millones -que los tiene ya en función del proyecto que presenta- y la diferencia son 9.000, si tenemos que esperar a que el Gobierno lo haga, probablemente eso se nos alargue excesivamente, y entremos en el próximo milenio sin verlo. Y nosotros le decimos a usted: vamos a ver -habida cuenta el interés que suscita en nuestra provincia- si podemos buscar recursos entre todos que permitan hacerlo antes, hacerlo antes. Ahora bien, usted dice: "no, no; no, no, nosotros, que lo haga el Estado". Y nosotros decimos: de acuerdo, de acuerdo, señor Zamácola, que lo haga el Estado, encantado de la vida.

Hoy hemos recibido una pequeña dosis de la herencia. Ya le va quedando poca, ya le va quedando poca, la herencia socialista, es terrible; pero, fíjese, no sólo se le olvidó a los socialistas, también se les ha olvidado a ustedes, también se les ha olvidado a ustedes. En Salamanca, las únicas autovías que se están haciendo, y esperamos que autovías, son las que dejó el Gobierno Socialista. Y ni en las que ha intervenido el Partido Popular, ni en el futuro -al menos hasta lo que sabemos-, el Partido Popular ha mostrado ningún interés.

Y, fíjese, tenemos la convicción de que ustedes están planteando el asunto de las infraestructuras con el mismo criterio que se hacía en épocas muy anteriores: un sistema radial que prime lo que... si el sistema radial era antes Madrid, ahora se ha trasladado a Valladolid. A nosotros no nos preocupa ese sistema radial si está, si está, señor Zamácola, refrendado, refrendado por cuestiones objetivas. Porque para nosotros es mucho más importante objetivar las infraestructuras que no las meras cuestiones políticas. Pero mucho sospechamos nosotros que aquí no están objetivadas, aquí no están objetivadas. Y le voy a poner algunos ejemplos.

Mire, decía el señor Director General, el señor Solís: "la Junta apoya la iniciativa, pero debe partir de Salamanca". Aquí tiene usted el ejemplo: debe partir de Salamanca. Todas las instituciones están a favor. Todas las instituciones están a favor. Por lo tanto, tiene usted una buena ocasión para aprobarla.

Segundo asunto. Acabamos de presenciar cómo se ha presentado una nueva autovía, también a cargo del Estado: León-Valladolid. A nosotros, nada que objetar, señor Zamácola, nada que objetar. Pero lo que no acabamos de ver es el Plan de Infraestructuras Regional, donde la Junta se moje y priorice, que no pueda ir cada día diciéndole a cada uno lo que le gusta oír, nosotros quisiéramos saber cómo valora, cómo prioriza, cómo prioriza la Junta de Castilla y León la 501: ¿más que la León-Burgos?, ¿menos?, ¿más que la de Palencia-Sahagún que se ha discutido ahora en esta mañana?, ¿más que la 122?, ¿más que la Valladolid-León?, ¿menos? Dicen las malas lenguas en nuestra provincia que todo esto está relacionado con el peso específico que los políticos provinciales tienen tanto en Madrid como en Valladolid. Y dicen las malas lenguas -y yo también le puedo leer a usted lo que dicen las malas lenguas-, por qué causa la 501 no se hace, o se hará después de todas las demás. No le quiero mencionar el peso específico que en el Partido Popular tiene el señor Alcalde de León, el señor Alcalde de Valladolid... No quisiera yo tener que recordarle el que parece que tiene el señor Alcalde de Salamanca.

Es decir, señores del Partido Popular, que los medios de comunicación si quieren lo entiendan también -porque a usted parece que es lo que más le preocupa-: no estamos hablando aquí de prioridades objetivas; no están aportándose aquí cifras de vehículos, de importancia económica, de necesidades de unas comunidades u otras. Porque, si estuviéramos hablando de eso, posiblemente antes que algunas que ya se están haciendo, tendríamos que estar haciendo otras. Y los Socialistas ya pagamos el peaje por no hacerlo, así es que ya... Usted puede recordárnoslo cuantas veces quiera; yo le recordaré que ustedes llevan ya algún tiempo en esta Comunidad y tampoco lo han hecho, y tampoco lo han hecho, señor Zamácola.

Por lo tanto, yo le ofrezco la siguiente transacción, le ofrezco la siguiente transacción, porque me parece que

es absolutamente importante. Se la he entregado antes al señor Presidente para que él tenga la copia en la cual nosotros le decimos lo que queremos: admitimos su Enmienda, admitimos su Enmienda y le ponemos dos connotaciones... Bueno, la Propuesta de Resolución es la siguiente, es la siguiente:

Que la Junta de Castilla y León inste al Gobierno del Estado a que la 501 se transforme en autovía. Dos, que ese acuerdo se concrete en los Presupuestos Generales de mil novecientos noventa y ocho. Y tres, que no sea de peaje.

Esos son los elementos que nosotros proponemos y sometemos a votación. Aceptamos el contenido de su enmienda. Es decir, nosotros decíamos que se hiciera entre todos con el fin de hacerlo antes; ustedes dicen: "no, que lo haga el Gobierno". Nosotros aceptamos, pero le ponemos, por favor, dos cotas -o dos cotos, como lo quiera usted entender-: una, el tiempo, porque es que, si no, volveremos a estar aquí hablando del sexo de los ángeles, y podemos estar hablando cuanto quiera, nosotros podemos admitir modificaciones en el noventa y ocho... cuando ustedes quieran; y, segundo, que no sea de peaje.

Dice usted que ya lo han dicho. Mire, señor Zamácola, le recuerdo lo que dijeron de la de Ávila, de Villacastín a Ávila. ¿cómo iba a ser la de Villacastín-Ávila? Primero autovía, ¿y después? Autopista. ¿Y qué criterios, parece ser que ustedes utilizan? Cuando prolongamos una autopista, la prolongación puede seguir siendo autopista. No hacen ustedes autopistas de peaje nuevas, no, sólo las aplican a las que ya van haciendo, las que se continúan. Claro, si resulta que ésta va a ser continuidad de la Villacastín-Ávila, nadie nos dice que lo que hoy es autovía y parece que está claro, de aquí a un mes o a dos, pueda ser autopista.

Por lo tanto, nosotros le decimos: si ustedes están de acuerdo, si el señor Lucas ya lo ha dicho, si el señor Lucas ya se lo ha pedido al Ministro de Fomento... si todo esto ya está, pues, oiga, lo único que nosotros pretendemos es que se recoja en un documento por escrito.

Por lo tanto, y a la espera de que usted sea el que tenga al final la fortuna de poder decir que la autovía se va a hacer, y que se va a hacer gracias al apoyo del Partido Popular en esta Cámara, pues, le oferto la transacción, que espero acepte en sus justos términos. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Gracias, señor Presidente. Desde luego, es curioso el tema de lo que

se dice aquí, porque claro, cuando han visto que les hemos pillado, automáticamente dicen que sí pero con dos connotaciones. Dos connotaciones que va a ser usted desafortunado porque no se las voy a aceptar. Una, porque ya sabemos qué decimos siempre con las autovías, nos estamos ratificando, porque, además, me podría decir, por ejemplo, algún otro Portavoz: "oiga usted aquí dice, en concreto, esta de peaje no, y no me lo ha dicho en otras". Mire usted, seguimos la misma línea: autovías sin peaje. Punto, luego ya está dicho y pedido.

Por otro lado, precisión de fechas... Usted ha dicho antes el cuándo, no me ha escuchado donde le he dicho que el cuándo ya está en marcha, hay 22.000 millones, faltan 9.500; y le he hecho a usted la consideración que una autopista se tardan dos o tres años, como mínimo, desde que empiezan los estudios previos, declaración de impacto ambiental, proyecto, etcétera, etcétera, hasta que se remata. Yo creo que en esos dos/tres años que pueda durar esos 9.500 millones están; si con esos 22.000 ya se va... se está estudiando la no... o no estudios previos de vía rápida, sino desdoblamiento y autovía, pues, usted tranquilo, que esos 9.500 millones vendrán en dos/tres años.

Por lo tanto, yo ya le digo que sus dos ampliaciones se las voy a negar; yo me concreto a la Proposición No de Ley que le he presentado y que la he leído muy despacio.

Pero, mire usted, hay cosas que yo creo que usted no debe de ser, a mi modo de ver, tener una chispa de demagogia. El hacerla antes que otras autopistas. Mire usted, aquí hay 22.000 millones más, luego ya se están dando el camino, hay otras muchas que todavía ni se ha empezado, no tenga usted ese miedo de que van a haber otras antes porque pasen por Valladolid, no, aquí hay 22.000, cosa que no tenemos en otras. Pero tampoco me compare usted con otras que están ya funcionando, construyéndose como León-Burgos. Hombre, no me haga esa comparación porque ya estamos funcionando. Compáreme... en unas que empezarán ahora, podía tener usted esa duda: si nos ponemos en el mismo arranque, y hay tantos millones en una y en otra, pues, a lo mejor, puede surgir esa duda; pero los ejemplos que me ha puesto usted, mire usted, no me valen. Una está funcionando; la otra tiene una cantidad, que es por la que abogamos tanto su Grupo como el mío, no me la compare con otras.

Luego usted hablaba también un poco... al aire, hablando del sistema radial, pues, yo no lo acabo de entender, porque hace poco hemos discutido una Proposición No de Ley anterior en la que hablábamos de la de León-Burgos que, precisamente, nosotros no queríamos el sistema radial, queríamos el hacer una malla en la Comunidad Autónoma. Pónganse de acuerdo, porque parece que no coinciden en esa idea ustedes.

Bueno, yo tenía realmente preparada toda la defensa para esa Proposición que ustedes presentaban, en la cual indicaban que la Junta económicamente interviniera. Hay una... no sé... una cuestión de tipo comercial, que, además, yo se la he dicho a usted antes en la posición política que había, que cuando estaba de diferente color político en el Gobierno de la Nación, pero, incluso, simplemente, por cuestión un poco comercial, cuando se habla de tratos, a ver qué se puede conseguir, yo he dicho: en principio es bueno que el Estado, y así se está pidiendo -como usted bien ha indicado- por el Presidente, por el Grupo Parlamentario Popular, diferentes dirigentes, el Ministro lo ha dicho, ustedes lo han pedido, en la sociedad salmantina, es la carretera más importante para Salamanca, usted ya lo ha leído como yo, con el 43% de la cuestión económica pasa por esa carretera y de turistas -perdón-, y de viajeros, todas estas razones... Pero, hombre, si puedo conseguir -ya que las circunstancias han cambiado- el que el Estado lo haga, inicialmente tengo que jugar esa baza; si luego por cuestiones económicas... no se preocupe usted que lo que no vamos a dejar, no de hacerla, ya pondremos -digamos- toda la carne en el asador; pero yo creo que inicialmente, al no tener el rechazo que antaño se tuvo con el Gobierno Socialista, pues creo que las cosas irán bien, cuando el propio Ministro lo ha dicho, y cuando, además, siguiendo esa vía equivocada que hizo el Partido Socialista en el Gobierno, de vía rápida, pero que puso esa cantidad de dinero, y que se está moviendo, bueno, pues ya tenemos mucho avanzado, y parece ser que lo hace el Gobierno, pues miel sobre hojuelas.

¿Por qué cambia usted? Pues porque le están escuchando los medios, pues porque usted tiene que poner a Salamanca y hace estas previsiones, porque, si no, "le he llevado yo al huerto"; si no, le he llevado yo al huerto. Porque, claro, yo le estoy diciendo que su Proposición es, a mi modo de ver, absurda de convenir, cuando se puede pedir, y ya está en marcha en el tema; y, por tanto, usted quiere volver otra vez a su terreno diciendo "y dos precisiones". Pues, mire usted, no se las voy a aceptar; pero por propia filosofía, porque hay dinero ya, porque yo creo que en tres años que se haga el proyecto está el resto del dinero, y todos sabemos lo que es la Administración. Y, oiga usted, en cuanto a peajes, tenemos la filosofía que hemos mantenido: autovías no. Punto. Pues no le voy a decir este tema en concreto, ya lo sabemos y está dicho en este Parlamento, en Pleno y en Comisiones; y de eso sabe muy bien el Procurador que está a su izquierda.

En fin, yo no sé si con esto les habré convencido, me imagino que no, pero yo vuelvo a decir lo mismo: yo no le acepto esos dos puntos, y usted tendrá que ver si acepta o no esta Enmienda de Sustitución que yo le propongo. Nada más, señor Presidente. Gracias.

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

EL SEÑOR GONZÁLEZ HERNÁNDEZ: Muchas gracias. Pues, vamos a ver, con toda la brevedad posible. Mire, me preocupa mucho que todos parece que hablamos más a los medios que a los Procuradores. Sólo entiendo si los medios son, digamos, los que llevan a los ciudadanos lo que aquí se dice.

Yo no he cambiado mi criterio porque usted me haya llevado al huerto o porque estén aquí los medios, señor Zamácola; lo he cambiado porque quería darle a usted la posibilidad de que lo pudiéramos aprobar por unanimidad, que es diferente. O sea, si yo no acepto su Enmienda, soy un intransigente; si acepto su Enmienda, es que me lleva usted al huerto. Pero vamos a ver, yo creo que la política, la política -que alguien dijo que era el arte de lo posible-, yo interpreto que la política es la capacidad de aplicar el sentido común a la resolución de los problemas.

Entonces, usted... yo hago... nuestro Grupo hace una Proposición No de Ley, que defiende, que mantiene, que no cree que esté confundida ni sea confusa, que pretende buscar mecanismos que permitan a la Junta de Castilla y León y al Gobierno del Estado agilizar la obra que nos preocupa y nos interesa a todos. Usted me dice: "Mira, no, no es bueno hacerlo así; porque esto es del Estado, que lo haga el Estado". Pero hombre, si yo lo que le daba era a usted una posibilidad, y usted me dice que es mejor que lo haga el Estado, si a usted le viene mejor eso, a mí, encantado; porque ya le he dicho que el dinero es público, no es dinero de unos o de otros. Por lo tanto, yo acepto su sugerencia, con el fin de llegar al acuerdo; fíjese qué diferencia de lo que usted dice de que me lleva al huerto.

No, no, señor Zamácola, yo, yo reconozco que si modifico mi Proposición en la línea que usted dice y le permite a usted aprobarla, posiblemente hubiéramos hecho todos aquí un buen servicio, porque eso nos permitiría suponer que se podría llegar al objetivo final, que es que se transforme en autovía. Pero resulta que usted hace lo que todos los anteriores, dice: "sí, sí", pero se para; "sí", pero no dice cuándo. Con lo cual, como el señor Acebes. El señor Acebes se cubre de gloria; aquí está: "La autovía es vital para Salamanca". Bien. Señor Acebes, portada, medio de comunicación, primera página, todas las que quiera. "La 501, la gran obra del futuro." Señor Gobernador: "Sólo los Procuradores dicen que es irracional". Vamos, dice que son irracionales los socialistas.

¿Seríamos capaces, señor Zamácola, de buscar ese punto de entendimiento que deje sobre la mesa que, aunque los socialistas hicieran poco, fueron los que pusieron los 22.000 millones en los papeles? ¿Está usted

de acuerdo con eso? Los socialistas fueron... Bien. Fueron los que lo pusieron. Los socialistas... el Gobierno Socialista... "perdón", y entiéndase cómo lo digo, como defensa de la acusación que usted ha dejado caer aquí, que no nos hemos preocupado en doce años. Las obras que se están haciendo en la 620 son obras gestionadas por los populares, promovidas por los socialistas; por los Gobiernos del PP, por los Gobiernos del PSOE. Cada uno asume su historia.

Pero yo le digo a usted: no veo, no ve nuestro Grupo ningún afán de planificar las infraestructuras en su Gobierno, en el Gobierno de la Junta de Castilla y León; y, en cambio, sí ve presión política de los diferentes dirigentes para llevar a sus respectivos ámbitos aquellas cosas que no están avaladas por la planificación ni por la priorización. Y eso es lo que nos preocupa a nosotros. Si nosotros entendiéramos que la Junta se fía de los documentos de uso, de utilización, de accidentes, de... no nos crearía ningún problema; intervendría en los primeros aquí. Dice usted: "¿Por qué me compara con la León-Burgos?". Alguna vez se tuvo que empezar la León-Burgos; y cuando se empezó, estaban ni la 501 ni la León-Burgos empezada; y alguien tuvo que decidir empezar por aquella y no por la otra. Si usted me dice a mí: "Eso son por criterios objetivos", y lo demuestra, y lo pone en un plan, y nosotros sabemos que esta autovía nos corresponde para el dos mil tres, pues nosotros entendemos "y yo se lo escuché una vez decir al señor Zenón Jiménez-Ridruejo" que no es posible hacerlo ni todo ni a la vez. Pues bien, si ustedes dicen: "Mire, esto es lo primero, y después esto", y todos vemos que "eso primero y eso después" está basado en cuestiones objetivas o de política racional, nosotros no le vamos a poner ninguna objeción. Pero es que no lo vemos, y es que nos tememos que este asunto vuelva a la mala concepción política de la presión en función de quien presiona. Y si en Salamanca no tenemos político del PP de talla internacional, pues seremos los últimos; independientemente de que la 501 sea necesaria o no.

Y esto es lo que yo quiero poner sobre la mesa, y esto es lo que yo le invito a usted a que lo haga. Y por eso le ponemos esas dos condiciones. No es para dificultar el acuerdo, es para que no sea más de lo mismo, es para que no sea otra vez decir "ya lo aprobamos". No, no, no, no. Si el señor Consejero de... el señor Ministro de Fomento lo sabe, bien sabido está; el señor Lucas lo ha pedido, bien pedido está; todo el mundo estamos de acuerdo, perfecto; al asunto, acotemos el tema.

Si usted no acota el tema, yo en el último turno, señor Presidente, fijaré el texto definitivo en los mismos términos que le he pasado a usted antes el texto.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor González. Abrimos un turno de fijación de posiciones. Y para fijar la posición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra don Luis García Sanz.

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Muchas gracias, señor Presidente. Pues a expensas de la fijación definitiva de la Propuesta de Resolución, que parece ser va a ser en función de la Enmienda Transaccional que se ha ofrecido, pues no cabe la menor duda de que, tanto en esa propuesta transaccional "como se ha explicado" como en la propuesta inicial, nosotros estamos de acuerdo "como ya se ha manifestado aquí" en la necesidad de, en este caso, pues enlazar dos capitales de provincia, de las que, pues, reiteradamente se ha manifestado que están totalmente ausentes de una infraestructura adecuada, como en este caso, pues, una autovía como se plantea.

Nosotros aquí, una vez más, estando totalmente de acuerdo con el planteamiento de llevar a cabo este enlace, pues nos asalta la duda manifestada en la primera Propuesta de Resolución, de cara a la necesidad de... a buscar la financiación para conseguir esto y, sobre todo, a conseguir la coherencia del discurso político con los contenidos de los presupuestos que deben avalar ese discurso político.

Y ahí es donde, pues, parece ser que aquí se plantea que una cosa es, pues, las declaraciones a los medios de comunicación y otra cosa es, pues, aquí ya comprometerse con cosas concretas, ¿no? Y es ahí donde, se quiera entender o no... luego supongo que se saldrá por parte del Grupo Popular a decir que ellos nunca han dicho de que si esta autovía, en el caso de que se haga alguna vez, vaya a ser de peaje, o que están dispuestos a que se haga inmediatamente, pero la verdad es que aquí no se manifiestan políticamente a la hora de votar, a la hora de comprometerse, en un sentido determinado. Porque se ha ofrecido la posibilidad de esa transaccional en el sentido de insistir en que... pues que todos estamos de acuerdo y manifestar la necesidad de realización de esta autovía. Y sobre todo ahí sí que conocido, en el tema de que esa priorización de las infraestructuras que se necesitan en Castilla y León realmente se definan en base a las necesidades de circulación, etcétera, y no a otro tipo de criterios; y es ahí donde, pues, se está dando pie constantemente... pues a esos anuncios sistemáticos de unas u otras autovías, unas u otras infraestructuras, no en base a las necesidades, sino en base, pues, a las reivindicaciones políticas o a los localismos que se plantean.

Y posiblemente, pues a estas alturas ya no será necesario "digo yo", si es que realmente la autovía León-Burgos se plantea, discurrir por el trazado... vamos, el trazado, o el proyecto político de Partido Popular. Pero no estaría mal si realmente... cuáles son los datos, por ejemplo, que en su día llevaron al Partido Popular a apostar prioritariamente por esta autovía y no por otras. ¿Realmente por las necesidades de circulación que tenía esta Nacional 120 o por otro tipo? Pues eso, precisamente, es lo que nosotros queremos, esa clarificación, para no estar hablando constantemente en los medios de comunicación que el Partido Popular está de acuerdo con

todas las infraestructuras y las va a acometer todas a la vez, pero sin presupuesto; porque eso es infumable.

Y bastante infumable es lo que... pues este debate que se está manteniendo aquí y las argumentaciones del Partido Popular, que está de acuerdo en realizar la autovía pero no se compromete ni cuándo ni de qué tipo; si va a ser de peaje o no va a ser de peaje. Y es ahí, una vez más, donde queda la duda. Y, al final, pues podrán jurar y perjurar en un sentido o en otro; pero si aquí, en propuestas que se hacen, el Partido Popular se niega a asumirlas, quiere decirse que, una vez más, estamos como en el debate del otro día, en donde parece ser de que hay, pues, secretos inconfesables que no se quieren pillar aquí en declaraciones que luego puedan incurrir en contradicciones. Porque, si no, no entendemos que no se acepte la Enmienda Transaccional, en donde se dice: hágase la autovía «estamos todos de acuerdo», priorícese de manera que en los Presupuestos que haya que realizar tengan ya partidas, no testimoniales de cientos de millones, sino de miles de millones, que realmente supongan de manera irreversible que esa infraestructura se realiza, y que realmente se hace en las condiciones de una autovía de libre circulación. Ésa es la Enmienda Transaccional, y a nosotros nos parece perfectamente asumible. Y si hay voluntad política de hacer esta infraestructura en base a esas condiciones, no entendemos, salvo que haya secretos inconfesables, que no se acepte.

Y luego se podrán hacer todas las declaraciones que se quieran, pero la verdad es que esto lleva, lógicamente, a toda una serie de dudas de qué es lo que el Partido Popular realmente quiere hacer.

Y ahí están esas contradicciones de decir: se acepta que sea autovía, que pase de vía rápida a autovía esta carretera; pero luego parece ser que se impone que, sin embargo, desde Ávila al enlace con la Nacional VI, pues sea de peaje. Esté o no esté en el Plan Director de Infraestructuras; es decir, eso para nosotros no tiene que ser algo de aceptar a pies juntillas, tiene que ser cuáles son las necesidades que tiene esta Comunidad y cómo se puede considerar que desde Ávila... o de Salamanca a Ávila todo el mundo acepte que sea una autovía de libre circulación «por lo menos en declaraciones», y luego de Ávila a la Nacional VI sea de peaje. Pues la verdad es que no hay como mucha relación en lo uno y lo otro, salvo que «pues comentábamos el otro día en la Nacional 120» en declaraciones públicas se dice de que libre circulación de Burgos a León, pero de León a Astorga «que es la misma carretera, la Nacional 120», pues se haga de peaje.

Y aunque al final parece ser que la Enmienda que se ha pasado... o la propuesta que se ha pasado a la votación no incluye el tema de la participación de otras Administraciones, que nosotros, en un principio, pues tampoco consideraríamos que fuera lo fundamental, ¿no?, porque teniendo en cuenta... es una carretera nacional, pero

que... es la propia contradicción, una vez más, del Partido Popular, en donde muchas veces se dice que tiene que haber participación de otras Administraciones, de otras instancias en la realización de infraestructuras, coadyuvar a la financiación, etcétera; aquí, en la primera propuesta que se hacía, se planteaba el que otras Administraciones, que parece ser que en Salamanca han manifestado su voluntad de participar, pues también se ha rechazado por parte del Partido Popular. Yo no entiendo si es que esos cantos... esas llamadas, en algunas ocasiones, se hacen única y exclusivamente por quedar bien o por quitarse la pelota del tejado de decir que es que no participa nadie más y la Junta de Castilla y León no tiene financiación; pero cuando hay una voluntad por parte de otras Administraciones, ni tan siquiera se acepta, porque aquí se ha manifestado a la hora de presentar esa Enmienda y no aceptar la Propuesta de Resolución en sus propios términos tal como se planteaba.

Es decir, toda una serie de contradicciones por parte del Grupo Popular, que no entendemos ni se corresponde con las declaraciones públicas. Y que, por lo tanto, una vez más, a la hora de manifestar esa falta de coherencia, pues quiere decirse que, lógicamente, nos podemos encontrar que al final esas contradicciones que aquí se manifiestan, pues, puedan resultar con que se vayan a hacer cosas diferentes de las que realmente se están prometiendo. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo, tiene la palabra don Cipriano González.

EL SEÑOR GONZÁLEZ HERNÁNDEZ: Muchas gracias, señor Presidente. Gracias también al Portavoz de Izquierda Unida por el apoyo, tanto a la Proposición inicial como a la transacción que le hemos ofrecido. Estoy totalmente de acuerdo con usted que la única fórmula para resolver este problema es la planificación. El Partido Popular, el Partido Popular sigue empecinado en no hacerlo, sigue empecinado en preferir hacer declaraciones a hacer las obras; y nosotros tenemos que, bueno, lamentar que el Grupo Popular no acepte la transacción, que «como muy bien decía el Portavoz de Izquierda Unida» es su Proposición. Y lo es... y quiero insistirle en esto, porque le ruego, de verdad que no utilicen... por lo menos yo le pediría que conmigo no utilice más el señor Zamácola el que cuando uno acepta una enmienda es porque ustedes nos llevan al huerto. Porque entonces, si ése fuera el criterio, a partir de mañana nadie aceptaría ningún... ninguna transacción ni ninguna enmienda, ni mucho menos.

Yo lo que le quiero decir es que nosotros reconocemos que, si la propuesta que usted hace mejora la que nosotros hacemos, encantando, se la aceptamos sin más. Lo que sí le pedíamos es el que usted aceptara que esas dos cuestiones fueran incluidas en su propuesta, que era la transacción que le hacía yo.

Mire, y quiero terminar, señor Presidente, leyendo la Proposición No de Ley que vamos a someter definitivamente a votación. Y quiero terminar diciendo que su no aprobación por el Grupo del Partido Popular nos viene a dejar claras dos cosas; por lo menos yo lo puedo interpretar así, usted podrá decir después que no, pero no nos negará a nosotros el derecho de interpretarlo, en función de que usted no lo aprueba. Y es: el Partido Popular sí quiere la transformación en autovía, pero no dice cuándo; el Partido Popular sí quiere la realización de la autovía, pero no se compromete a que no sea de peaje. Ésas son las dos cuestiones a las que ustedes se niegan en esta Proposición. Por lo tanto, le leo, señor Presidente, la misma, y lamentaría que no se pudiera aprobar.

El texto definitivo que sometemos a votación sería el siguiente: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a la adopción de las siguientes medidas:

Uno. A la conversión en autovía de la carretera Nacional 501 entre las ciudades de Salamanca y Ávila.

Dos. Que el citado proyecto se incorpore a los Presupuestos Generales del noventa y ocho.

Tres. Que no sea de peaje". Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor González.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Diga, señor Zamácola.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Este Grupo Parlamentario solicita votación separada de los tres puntos.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Señor Zamácola, si el Procurador proponente lo tiene a bien, como ha sido él el que ha tomado la iniciativa, pues lo que decida el Procurador proponente.

EL SEÑOR GONZÁLEZ HERNÁNDEZ: Señor Presidente, yo intuyo que el señor Portavoz lo que quiere es votar a favor del primer punto y no votar los segundos. Yo entiendo que son dos cosas que van unidas. Y si es

así, si ésa es la proposición, nuestro Grupo no lo acepta, votar por separado; se vota conjuntamente. Si es otro, pues yo le agradecería que lo explicara.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Señor Zamácola.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Señor Presidente, yo llevo asistiendo a muchísimas Comisiones, y siempre que por algún Grupo se ha pedido votación separada por puntos diferentes, se ha permitido en cualquier Comisión y en Pleno. Por tanto, yo me opongo a lo que dice el Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista. Solicita el Grupo Parlamentario Popular votación separada a los tres puntos.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Señor Zamácola, yo le entiendo perfectamente lo que ha dicho. Pero esta Presidencia ha consultado al señor Letrado de la Comisión, y el señor Letrado me ha comunicado que es lo que el Proponente de dicha Proposición No de Ley estime oportuno. Y siguiendo las instrucciones del Letrado de la Comisión, pues me atengo a lo que me ha dicho.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Señor Presidente, pues será la primera vez que ocurre, desde luego, desde que estoy de Procurador en estas Cortes, para solicitar... Pero tomo nota, tomo nota, para en un futuro actuar de la misma forma. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Zamácola. Una vez aclarado el punto, vamos a someter a votación la Proposición No de Ley, la Propuesta de Resolución que ha leído el Procurador proponente cuando ha cerrado el debate, don Cipriano González. ¿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: seis. Votos en contra: diez. Abstenciones: ninguna. En consecuencia, queda rechazada la Proposición.

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

(Se levanta la sesión a las doce horas cincuenta minutos.)