

## **COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**

**PRESIDENTE: Don José Carlos Monsalve Rodríguez**

**Sesión celebrada el día 22 de mayo de 1998, en Fuensaldaña**

---

### ORDEN DEL DÍA:

1. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento, a solicitud del Grupo Parlamentario Mixto, para informar a la Comisión sobre:
  - Posición de la Junta de Castilla y León en relación con el trazado de ferrocarril de velocidad alta en lo referido a los accesos ferroviarios a Galicia y Asturias; y en lo referido a los accesos a Galicia, posicionamiento de la Junta en favor de la alternativa «norte» -por León- o de la alternativa «sur» -por Zamora-.
2. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento, a solicitud del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, para informar a la Comisión sobre:
  - Posición de la Junta de Castilla y León en relación con las opciones sobre el trazado de la proyectada línea del Tren de Velocidad Alta en la Comunidad Autónoma.
3. Pregunta con respuesta Oral ante la Comisión, P.O.C. 292-I, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador D. José Alonso Rodríguez, relativa a gestiones y compromisos con la empresa constructora sobre la rehabilitación del vial entre Almazcara y San Miguel de las Dueñas (antigua N-VI), publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N.º 212, de 15 de abril de 1998.

4. Pregunta con respuesta Oral ante la Comisión, P.O.C. 296-I, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador D. Agustín Prieto Mijarra, relativa a retirada de bolsas de basura en las carreteras de Ávila C-500 y AV-900, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N.º 215, de 21 de abril de 1998.

## SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las once horas cuarenta minutos.	10499	En turno de dúplica, interviene el Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	10518
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, abre la sesión y comunica la alteración del Orden del Día. Así mismo, comunica las sustituciones que se han producido.	10499	En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Solares Adán (Grupo Socialista).	10519
<b>Puntos primero y segundo del Orden del Día.</b>		Contestación del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	10519
El Secretario, Sr. Mesón Salvador, da lectura a los puntos primero y segundo del Orden del Día.	10499	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Solares Adán (Grupo Socialista).	10519
Intervención del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento, para informar a la Comisión.	10499	En turno de dúplica, interviene el Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	10519
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, abre un turno de intervenciones de los Portavoces de los distintos Grupos Parlamentarios.	10501	<b>Tercer punto del Orden del Día. POC 292-I</b>	
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	10502	El Secretario, Sr. Mesón Salvador, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	10520
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida).	10503	Intervención del Procurador Sr. Alonso Rodríguez (Grupo Socialista) para formular su pregunta.	10520
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. De Meer Lecha-Marzo (Grupo Socialista).	10505	Contestación del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	10520
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular).	10507	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Alonso Rodríguez (Grupo Socialista).	10521
Contestación del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	10508	En turno de dúplica, interviene el Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	10521
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	10511	<b>Cuarto punto del Orden del Día. POC 296-I</b>	
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida).	10512	El Secretario, Sr. Mesón Salvador, da lectura al cuarto punto del Orden del Día.	10522
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. De Meer Lecha-Marzo (Grupo Socialista).	10514	Intervención del Procurador Sr. Prieto Mijarra (Grupo Socialista) para formular su pregunta.	10522
En turno de dúplica, interviene el Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	10515	Contestación del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	10522
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, abre un turno para la formulación de preguntas u observaciones por parte de los Procuradores que no han intervenido en el debate.	10517	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Prieto Mijarra (Grupo Socialista).	10522
En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista).	10517	En turno de dúplica, interviene el Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	10522
Contestación del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	10517	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, levanta la sesión.	10523
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista).	10517	Se levanta la sesión a las trece horas cincuenta y cinco minutos.	10523

(Se inicia la sesión a las once horas cuarenta minutos.)

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Buenos días, señoras y señores Procuradores. Se abre la sesión. De acuerdo con los Portavoces, que han presentado en esta Comisión de Transportes, el primero y segundo puntos del Orden del Día se van a agrupar; luego pasaremos al tercero, y luego al cuarto, último punto del Orden del Día. Es decir, que el Orden del Día queda constituido por tres únicos puntos del Orden del Día: el primero y el segundo, que quedan agrupados; luego el tercero, que será el segundo; y el cuarto, que será el tercero.

Tiene la palabra el señor... Perdón. ¿Algún Grupo Parlamentario desea comunicar alguna sustitución a esta Presidencia? Por el Grupo Parlamentario Popular, don César Huidobro.

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Sí, señor Presidente. En sustitución de don Fernando Zamácola, está presente don Santiago Bartolomé; y en sustitución de don Alejo Riñones, don Antonio Fernández Calvo.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Huidobro. El señor Secretario dará lectura al primer punto del Orden del Día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MESÓN SALVADOR): Primer punto del Orden del Día:

**"Comparecencia del Excelentísimo señor Consejero de Fomento, a solicitud del Grupo Parlamentario Mixto, para informar a la Comisión sobre: posición de la Junta de Castilla y León en relación con el trazado de ferrocarril de velocidad alta en lo referido a los accesos ferroviarios a Galicia y Asturias; y, en lo referido a los accesos a Galicia, posicionamiento de la Junta en favor de la alternativa "norte", por León, o de la alternativa "sur", por Zamora.**

**Y a solicitud del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, para informar a la Comisión sobre: posición de la Junta de Castilla y León en relación con las opciones sobre el trazado de la proyectada línea de Tren de Velocidad Alta en la Comunidad Autónoma".**

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero de Fomento, don Jesús Merino.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Señorías. El proyecto de construcción de la conexión ferroviaria de velocidad alta entre las ciudades de Madrid y Valladolid, y el despliegue de esta infraestructura desde

esa ciudad hacia el norte de España, y particularmente hacia el resto del cuadrante noroeste peninsular, constituye –y conviene ya adelantarlo– una iniciativa de desarrollo estratégico de máxima importancia para nuestra Comunidad Autónoma y para el conjunto de la España septentrional.

De este modo, la presente sesión de esta Comisión de Transportes y Comunicaciones hará posible, a iniciativa de los Grupos Parlamentarios Mixto y de Izquierda Unida, un debate específico sobre el futuro desarrollo de esta infraestructura y la posición política del Gobierno Regional en este punto. Si bien, y aun cuando el tenor literal de las comparecencias solicitadas parece centrarse en el examen de las cuestiones relativas a su trazado, me permitirán Sus Señorías, extendiendo ese objeto, formular en esta intervención inicial una reflexión global sobre el significado de la puesta en marcha de este proyecto, sobre la necesidad de que éste se concrete y avance en el más breve plazo posible y sobre la conveniencia de contar para ello con un importante respaldo social, político y territorial.

Así pues, y si hubiera de resumir de modo sumario el contenido de esta intervención, adelantando los ejes fundamentales de su razonamiento, cabría indicar que la ejecución de la conexión ferroviaria Madrid-Valladolid, objeto de la presente comparecencia, constituye, sin lugar a dudas –y como ya apuntaba–, una apuesta estratégica de vital importancia para el desarrollo del sistema de comunicaciones del conjunto de Comunidades Autónomas del norte peninsular, con especial incidencia en nuestra Comunidad Autónoma, habida cuenta su más que evidente posición geográfica central, sobre la que habrá de pivotar en el futuro las conexiones ferroviarias hacia el Arco Cantábrico.

Pero, además, la calificación de esta iniciativa como proyecto estratégico le añade en el momento presente su consideración o su comprensión como proyecto prioritario, no sólo desde el punto de vista técnico y de gestión administrativa, sino –y muy especialmente– desde el punto de vista político.

En tercer y último lugar, consecuencia necesaria de este planteamiento, se deduce, además, su calificación como una iniciativa sustentada en nuestra Región sobre un amplio apoyo social y político, en la medida en que resulta compartida en lo sustancial por nuestras fuerzas políticas, sociales o sindicales, así como por las distintas Administraciones Públicas implicadas, sin perjuicio –como es evidente– de la presencia de discrepancias que, sin embargo, no afectan, en nuestra opinión, a ese consenso básico sobre la necesidad y prioridad de este proyecto de infraestructuras.

Así pues, adelantadas hasta aquí las claves fundamentales sobre las que habrá de girar el grueso de esta intervención, corresponde ahora entrar en el examen de

las razones que avalan, desde la perspectiva de la Junta de Castilla y León, las anteriores afirmaciones. En este sentido, y si al inicio de esta intervención ya ponía de manifiesto el carácter estratégico de esta infraestructura, algunos datos de especial interés justifican esta calificación.

En efecto, la ejecución de la conexión ferroviaria de Madrid-Valladolid y, consiguientemente, la realización de la denominada Variante de Guadarrama, así como su posterior extensión o despliegue al resto del cuadrante noroeste, supondrá acortar notablemente el tiempo de viaje a las Comunidades Autónomas de Castilla y León, Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco.

Esta línea, concebida, al menos parcialmente, en alta velocidad, transformará radicalmente la estructura de la demanda de transporte por ferrocarril, de modo que, según las estimaciones barajadas por los expertos, el tren captaría trece millones de viajeros al año; lo que supondría un aumento del 38% sobre la cifra actual de viajeros en servicios de largo recorrido y regionales, pasando de la actual cuota de mercado, del 7%, hasta un previsible 20%.

Pero, además, y en términos de cuantificación económica, de los efectos inducidos por la ejecución de esta infraestructura, y muy particularmente de la Variante de Guadarrama, el ahorro generado en externalidades ascendería a 2.200 millones de pesetas/año; los ingresos por venta de billetes se estima que se incrementarían en 48.000 millones de pesetas/año; y, por último, el impacto económico directo de la Variante ascendería a 50.000 millones de pesetas/año.

No obstante, no ya sólo se trata -con ser importante- de los efectos beneficiosos que, según hemos visto, se estima puede dar lugar la ejecución de este proyecto, sino que, además, su calificación como apuesta estratégica para el futuro de nuestra Región se sustenta no tanto en esas posibles ventajas que no alcanzaríamos en el caso de abandonar este proyecto, como en los riesgos que asumiríamos si ello se produjera. En efecto, no disponer de esta infraestructura o -en otros términos- el abandono de este proyecto pondría en grave riesgo, o por lo menos en visibles dificultades, la supervivencia de un modo de transporte que -como el ferrocarril- ha perdido a lo largo de esta última década la mitad de viajeros en el cuadrante noroeste, puesto que difícilmente puede competir un ferrocarril cuyos mejores tiempos actualmente en la conexión Madrid-La Coruña son de ocho horas y veinte minutos, en la relación Madrid-Irún es de seis horas y diez minutos, o de seis horas a Oviedo, o cinco horas y veinticinco minutos a la ciudad de Santander.

Es por ello que la decisión de acometer la Variante de Guadarrama como arteria principal que abrirá el ferrocarril del futuro hacia todo el cuadrante noroeste peninsular se convierte en una apuesta estratégica, sobre

la que influye, además -y esto es evidente-, la integración de nuestro sistema de comunicaciones en las redes trans-europeas, asegurando -y esto es lo importante- nuestro rápido acceso a los mercados comunitarios, contando con que la futura ampliación hacia los países del centro y este de Europa provocará el desplazamiento del centro de gravedad de la Unión Europea hacia el este europeo.

Todos estos razonamientos, sin embargo, no sólo justifican esa caracterización de la alta velocidad como una apuesta estratégica para Castilla y León, sino, además, pone sobre la mesa el hecho incuestionable de asistir a un proyecto de futuro que no puede, o al menos no debe, ser concebido como algo que afecta exclusivamente a Castilla y León, sino al conjunto del noroeste de España.

Ésta es la visión del problema del que parte la Junta de Castilla y León, y que además comparte el Foro para el Impulso de la Red Ferroviaria en el Cuadrante Noroeste de la Península. Este último, en las resoluciones adoptadas por su Asamblea Plenaria celebrada en Valladolid hace sólo dos meses, afirmaba como base de partida de esas resoluciones que la Variante de Guadarrama no se limita en ningún caso a una relación entre Madrid y Valladolid, para añadir, en segundo término, que su ejecución en el menor tiempo posible es fundamental para el desarrollo económico y social de todo el noroeste peninsular.

El conjunto de razonamientos que han quedado expuestos nos permiten avanzar ya sobre las dos últimas notas caracterizadoras del proyecto, como son su condición de proyecto prioritario y su amplio apoyo social, político y territorial.

En efecto, las consideraciones realizadas sólo permiten concluir el carácter prioritario que este proyecto tiene para Castilla y León.

En este sentido -y conviene recordarlo-, la Junta de Castilla y León ha mantenido en el proceso de proyección de la conexión ferroviaria Madrid-Valladolid tres criterios básicos, que expresan esa condición de prioritario, y que ha puesto de manifiesto ante las autoridades estatales responsables en cuantas ocasiones ha sido posible, puesto que -como bien conocen Sus Señorías- estamos en presencia de una infraestructura de titularidad estatal, respecto de la cual las decisiones son adoptadas por la Administración Central; y, en todo caso, aquellos criterios se concretan del siguiente modo:

De un lado, el Gobierno Regional consideró como criterio básico de partida el de procurar, en la medida de lo posible, que los trazados de esta obra, su posterior ejecución y puesta en servicio, contribuyera a la vertebración interna de nuestra Región, procurando acercar y recibir sus beneficios al mayor número de habitantes de Castilla y León y, obviamente, el mayor número de

poblaciones y capitales de la provincia de la ..... Este punto de vista hizo posible la inclusión de la parada en la ciudad de Segovia, posibilidad no prevista inicialmente.

En segundo lugar, y además, la Junta de Castilla y León consideró que esta nueva infraestructura ferroviaria –sin entrar aquí en discusiones de orden puramente técnico– debía posibilitar un acercamiento efectivo en tiempo entre las ciudades de Madrid y Valladolid, entendiendo como referente aceptable una duración de viaje en el entorno de una hora; puesto que un tiempo mayor en el trayecto podría ser un avance o mejora respecto de la situación actual, pero insuficiente respecto, no sólo a las posibilidades que ofrece la actual tecnología, sino –y lo que es más importante– respecto a lo que entendemos debe ser el ferrocarril del siglo XXI.

Finalmente, y en tercer lugar, es preciso, además, que el proceso de proyección y ejecución material de esta obra no se dilate más de lo estrictamente necesario, de forma que esa condición de prioritario alcance también a los tiempos, esto es, a los plazos para su ejecución.

En estos momentos –y como bien conocen Sus Señorías–, el estudio informativo de la obra se encuentra en el trámite de información pública, de modo que, frente a las alegaciones presentadas, que afectan fundamentalmente al trazado en la Comunidad Autónoma de Madrid, la Junta de Castilla y León confía en una rápida decisión por parte del Ministerio de Fomento.

En todo caso, la Junta asume como propias las resoluciones adoptadas por la Asamblea Plenaria del Foro del pasado seis de marzo, de forma que considera que, sin entrar a valorar las posibles soluciones, la Administración Estatal debe decidir, sin dilación, entre las diferentes opciones planteadas en el estudio informativo, al considerar que, fuera de estas opciones ya estudiadas, sólo puede derivarse un inaceptable retraso de todo el proceso.

Al mismo tiempo, y como mínimo, debe producirse la aprobación parcial del estudio informativo respecto de los tramos sobre los que no existe discusión. De forma que, decidido el trazado durante mil novecientos noventa y ocho, se puedan licitar en mil novecientos noventa y nueve las obras iniciales.

Un último elemento caracteriza –como ya apuntaba al inicio de esta intervención– el proyecto de conexión ferroviaria Madrid-Valladolid; y éste no es otro que la presencia de un amplio respaldo social y político en el seno de nuestra Comunidad Autónoma, hasta lograr mantener una posición común en el Foro del Ferrocarril, donde se encuentran representados, entre otros, sindicatos, partidos, organizaciones empresariales, Diputaciones Provinciales, Ayuntamientos u otras instituciones de otras Comunidades Autónomas.

Además, esta posición es sostenida también por las Comunidades Autónomas del cuadrante noroeste, dando a la cuestión una dimensión –querámoslo o no– distinta, no estrictamente regional, que creo preciso valorar.

En efecto, la ejecución de este proyecto, y especialmente el despliegue a medio plazo de esta infraestructura hacia el norte de la Península, difícilmente puede ser vista, al menos desde un punto de vista global, como un problema propio exclusivo de Castilla y León; lo que no impide, sin embargo, manifestar un posicionamiento diferenciado por parte del Gobierno Regional.

De este modo, y contando con las orientaciones o previsiones contenidas en el Plan Director de Infraestructuras del Estado, debemos entender que la conexión ferroviaria Madrid-Valladolid tendrá continuación, de un lado, a través de Burgos y de la denominada "Y" vasca hacia la frontera francesa, a la que se añadirá un segundo ramal en dirección a la ciudad de León, del que más tarde saldrían las conexiones a Galicia y Asturias. Y a este esquema general hay que añadir dos matizaciones:

En primer término, es preciso aclarar que las denominadas, en la petición de comparecencia del Grupo Mixto, "alternativas norte y sur" no son en sí mismas alternativas excluyentes, puesto que, si bien la conexión a la ciudad de León aparece ya incluida en el PDI estatal, su futura ejecución no impide plantear a medio plazo un enlace hasta Zamora a través del ramal previsto ya para Medina del Campo, posibilidad que la Junta de Castilla y León apoya para revitalizar esta ciudad y su provincia, y que la propia empresa pública Renfe tampoco descarta a medio y largo plazo.

En segundo lugar, y además, la conexión hacia la Comunidad Autónoma de Asturias presenta notas singulares, puesto que, si bien el PDI sólo incluye previsiones hasta la ciudad de León, es lo cierto que la reciente aprobación por las Cortes Generales de la inclusión de la Variante de Pajares en el propio PDI constituye un factor positivo para acelerar la ejecución de los accesos a Asturias.

En suma –y con ello concluyo esta intervención inicial–, he intentado, al hilo de las comparecencias propuestas, procurar a Sus Señorías una visión lo más completa posible del significado y proyección de futuro de una infraestructura que, como es el caso de la alta velocidad, está llamada a transformar de modo radical nuestras comunicaciones ferroviarias, lo que exige de todos nosotros el máximo empeño, el máximo esfuerzo para hacerlo posible. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. ¿Los Portavoces de los distintos Grupos Parlamentarios desean que suspendamos la sesión o podemos continuar? Muchas gracias. Entonces, abrimos un turno de Portavoces y, en

primer lugar, tiene la palabra el Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, don Joaquín Otero.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señor Presidente. Señor Consejero, gracias por su intervención y por su información. Información que yo creo que ha defraudado tanto a los aquí presentes como a los medios de comunicación, ante los cuales también se ha despertado una tremenda expectación. Porque esto que nos ha contado, si nos lo cuenta hace un año, hubiera sido exactamente igual. Es decir, es lo mismo que podía habernos dicho hace un año, puesto que no nos ha aportado ningún elemento nuevo; es decir, como si todo estuviera estancado desde hace, como mínimo, doce meses. Estábamos como estamos: Madrid-Valladolid en una hora, eso ya lo conocíamos, no puede ser de otra manera; estudio informativo, en período de información pública, ya lo sabíamos; aprobación sobre... aprobación parcial del estudio informativo en los tramos que no plantea problemas o discusión, también lo sabíamos.

Y, fundamentalmente, en relación con este tema, a nosotros nos gustaría saber cuál es la voluntad política -estamos en un foro político-, y, más que las cuestiones técnicas a las que usted alude, nos gustaría saber cómo están las negociaciones entre la Administración Central, la Comunidad de Madrid y la Junta de Castilla y León; qué plazos se barajan; qué opciones son las preferidas por cada una de las Comunidades y si puede haber o no puede haber acuerdo. El estudio informativo contempla, pues varias posibilidades, habrá que ir acercándose a unas o a otras. ¿Qué plazos? Usted tiene toda la razón cuando habla de la "máxima importancia" y de una "apuesta estratégica", pero tampoco se ha hablado de plazos. Yo creo que va siendo el momento de que las Administraciones implicadas empiecen a poner plazos a algo que se está ya dilatando y demorando en exceso en el tiempo; por supuesto, con el respeto a todas las tramitaciones legales, y a las informaciones públicas o estudios de impacto, como no podía ser de otra manera. Pero, como esos plazos ya se conocen, podía empezarse a hablar ya de cuándo podía ser una realidad la Variante de Guadarrama y cuándo podía ser una realidad la conexión Madrid-Valladolid en el plazo de una hora, al que usted aludía, y que a nosotros, desde luego, nos parece razonable.

Por tanto, más concreción sobre voluntades políticas. Sobre requisitos y plazos administrativos ya lo conocemos, pero sobre voluntades políticas: últimos contactos que haya mantenido, posición de la Junta, posición de la Comunidad de Madrid, de la Administración Central como principal protagonista, etcétera. A mí me gustaría más concreción, porque -insisto- todo lo que nos ha dicho, nos lo dice hace un año y quedamos como estamos, es decir, no nos ha aportado nada nuevo.

El segundo tema en el cual nosotros hacíamos especial hincapié a la hora de pedir la comparecencia es en la

segunda fase, es decir, lo que va a ocurrir una vez que la velocidad alta llegue a Valladolid y, fundamentalmente, en los accesos a Galicia y a Asturias (y más, en los accesos a Galicia).

Ya me había contestado usted en una pregunta oral ante un Pleno que las dos opciones que se barajan -la opción "norte" por León y Monforte a Galicia, y la opción "sur" por Zamora- eran compatibles, que las dos se podían realizar. Por supuesto que sí, pero alguna tendrá prioridad. Hoy nos ha parecido de su intervención deducir que... No sé si estaremos equivocados -insisto-, lo deducimos de sus palabras, porque usted tampoco lo ha dicho muy claro qué prioridad para la Junta de Castilla y León, sin perjuicio de que la decisión final corresponda al Ministerio de Transportes, a la Administración Central, pero que la Junta de Castilla y León sería partidaria de dar prioridad a la opción "norte", por León y Monforte, y que, a medio o largo plazo, sería partidaria de que se ejecutase la opción "sur", por Zamora. Corrijame si me equivoco, pero eso es lo que yo he observado de sus palabras. Lo cual nos parecería bien, lo cual nos parecería bien, es, de hecho, la postura razonable. El índice de población que se ve afectada por esa opción "norte", sin menospreciar la opción "sur"... ¡Ojalá se hicieran las dos al mismo tiempo y de forma inmediata! ¡Ojalá! Pero como eso sabemos que no es posible, la opción "norte" abarca a un índice de población netamente muy superior, sería muy superior la población que se vería afectada para los accesos a Galicia. Y, desde luego, se mantendría a León como nudo de comunicación ferroviaria (algo que perdería en caso de que se utilizase la opción "sur", y León pasase a ser una mera estación de paso hacia Asturias cuando la Variante de Pajares estuviera concluida).

La Variante de Pajares también nos preocupa. Efectivamente, se acordó su inclusión en el Plan Director de Infraestructuras, vigente hasta el año dos mil siete, pero tampoco se ha hablado de plazos. Y los asturianos están preocupados y, desde luego, nosotros, los leoneses, también estamos preocupados por la gran incidencia que hay en ese posible tráfico entre León y Asturias. A mí me gustaría saber... que me concretase, además del hecho de que está incluida en el Plan Director de Infraestructuras la Variante de Pajares, si ustedes van a hacer fuerza para que se agilice, van a sumarse a los asturianos y presionar a la Administración Central para que se agilice; y si han hablado el Principado de Asturias, ustedes y la Administración Central de plazos. Lógicamente, todo ello pasa por la primera fase, que es la ejecución de la Variante de Guadarrama. Eso es evidente.

Supongo que el Portavoz de Izquierda Unida va a insistir, en su intervención, en la Variante de Guadarrama; debe de ampliarnos la información. Y yo voy a insistir -insisto- en esa segunda fase: los accesos ferroviarios, fundamentalmente, a Galicia. La verdad es que espero sus respuestas. Tampoco quiero aventurar ningun-

na valoración política o ningún juicio de valor hasta conocer sus respuestas, la que no nos ha dado en la primera intervención, y si me confirma, si me ratifica esa deducción de qué prioridad... o, es decir, los primeros accesos con Galicia serán por León-Monforte y a medio o largo plazo serán por Zamora.

No voy a alargar más la intervención -insisto- porque, a la luz de sus respuestas, será el momento de hacer, si procede, valoraciones políticas al conocer... al conocer las respuestas a todas las preguntas que le he formulado y que se resumen en eso: en concreción de voluntades políticas -no técnicas, voluntades políticas- entre todas las Administraciones implicadas; la última hora, en definitiva, la última hora de la negociación entre las Administraciones de... Central, de Madrid, y de Castilla y León en la Variante de Guadarrama, y también la asturiana, la Variante de Pajares; y, por supuesto, entre Madrid y la Comunidad Autónoma a la hora de los accesos a Galicia (que es -insisto- lo que más nos preocupa y el objeto fundamental de nuestra petición de comparecencia, sabiendo que es condición sine qua non para que se pueda ejecutar una rápida ejecución de la Variante de Guadarrama). Nada más, por el momento, y muchas gracias.

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

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Muchas gracias, señor Presidente. Gracias, señor Consejero, por sus breves explicaciones (como siempre, en la primera intervención, suele acostumbrar).

Esta petición de comparecencia, que se hizo desde Izquierda Unida, se realizó en enero de este año, y la hemos mantenido a pesar que desde enero del año noventa y ocho pues han sucedido algunos acontecimientos, desagradables la mayoría, para el futuro de la tan importante y estratégica Variante del Guadarrama, pero que, luego, las decisiones políticas no se corresponden con esa valoración tan estratégica. Y que Izquierda Unida hemos decidido mantener esta comparecencia porque esperábamos que, bueno, pues aprovechar esta comparecencia... pues para ver cuál era el cumplimiento por parte de la Junta y por parte de las otras Administraciones que forman parte del Foro -que es a quien corresponde llevar a cabo, en definitiva, esas iniciativas políticas-, pues cuál es el cumplimiento.

Porque, claro, lo desagradable que sucedió, y que es lo que a Izquierda Unida le llevó a pedir la comparecencia en enero del noventa y ocho... Pues supongo que Sus Señorías recuerdan que en aquel momento pues estaba el debate sobre si el Ministerio iba a decidir sobre una opción u otra de las que en ese momento estaban planteadas en el estudio informativo, y la presión ciudadana

que en Madrid había, sobre todo, para que no se decidiera sobre la... el atravesar el Valle de Lozoya con esta Variante del Guadarrama (en lo cual, pues desde Izquierda Unida coincidíamos).

El problema que... la decisión que de manera sorpresiva adopta el Ministerio de Fomento el día cinco de marzo, diciendo que desecha o rechaza la opción que ellos habían adoptado como tal Ministerio de optar por atravesar el Valle de Lozoya con la Variante del Guadarrama, pues no deja de dejar descolocado a todo el mundo, en la medida que el Ministerio -se supone que con todo el rigor que debe caracterizar a una Administración, y con toda la voluntad política que debe corresponder a una opción tan estratégica y tan importante como ésta-, pues se supone que había tomado una decisión basada en toda una serie... también de impacto ambiental, también de buscar la opción, pues que realmente contribuyera a esa importancia estratégica que tiene esta Variante. Sin embargo, pues sin dar demasiadas explicaciones, el Ministerio decide que rechaza esa opción del Valle de Lozoya y, a partir de ahí, pues parece como que se da carpetazo al asunto.

E, inclusive, hay que recordar que en aquellos momentos -nos encontrábamos en enero del noventa y ocho-... Ya, de paso, también recordar -porque yo creo que es importante- que en diciembre del noventa y ocho se debate en estas Cortes una propuesta de este Grupo Parlamentario pidiendo que se instara al Gobierno Central para que hubiera una partida presupuestaria, por lo menos suficiente, para iniciar los trabajos, a recoger en el Presupuesto del año noventa y ocho. Y también, en la misma propuesta de resolución, se incluía una propuesta para convocar urgentemente al Foro para el Impulso de la Red Ferroviaria en el Cuadrante de nuestra Península, y aquella propuesta pues fue -¿cómo no?- rechazada por el Grupo Popular en estas Cortes de Castilla y León.

Luego, ante los acontecimientos, pues nos encontramos una vez más, pues, yendo detrás de los acontecimientos y de las decisiones que toman otros. Una vez más, pues a pesar de toda esa valoración -que sí que coincidimos en el discurso político de la valoración estratégica, de importancia estratégica que se hace de esta Variante-, pues, sin embargo, por parte de la Junta de Castilla y León, por parte del Partido Popular, pues siempre, detrás de los acontecimientos. Pues, una vez que se toman iniciativas, en este caso por parte de los sindicatos, de llamar a los partidos políticos para ver qué otras iniciativas se podían adoptar ante la no convocatoria del Foro, etcétera, pues nos encontramos con que por fin se convoca ese Foro, pero se convoca ya cuando está esa decisión adoptada por parte del Ministerio. Y, una vez más, en vez de impulsar la decisión por parte del Ministerio en un sentido o en otro, nos encontramos con que

hay que partir prácticamente de cero a la hora de decidir sobre qué trazado se va a adoptar en el tema de la Variante.

Y a partir de ahí –que es cuando en marzo, el seis de marzo, se celebra ese Foro–, pues a nosotros nos parece bien que la Junta haga suyas las conclusiones de ese Foro; pero no se trata que ante los medios de comunicación el señor Consejero, una vez más, se haga la foto diciendo que la Junta asume lo que dice el Foro, sino que lo asume para desarrollar y para tomar iniciativas políticas que en lo concreto supongan aplicar lo que decidió ese Foro. Y aquí, en lo concreto, el señor Consejero –que hay que recordar que fue quien presidió, con otros responsables políticos, ese plenario del Foro– es el que asumió una parte de la responsabilidad política en desarrollar una serie de elementos que desde ese Foro se consideraban imprescindibles en ese momento llevar a cabo.

Por un lado, se planteaba una urgente reunión con el Ministro de Fomento para que se aclarara, se explicara y se tomaran claramente qué determinaciones y qué decisiones, además de paralizar, pues la decisión que en un momento había tomado el Ministerio de no optar por el Valle de Lozoya, a partir de ahí, qué decisiones urgentes iba a tomar el Ministerio para tomar otro tipo de decisiones. Entonces, lo primero... la primera pregunta es: ¿qué ha pasado con esa reunión con el Ministro?, ¿se ha tenido? Y si se ha tenido, cosa que no se ha dicho, ¿cuáles han sido las conclusiones de esa entrevista? Y si no se ha tenido, ¿qué es lo que pasa, que aquí se reúne toda una representación de varias Comunidades Autónomas al más alto nivel y, sin embargo, parece ser que no se tiene el peso político suficiente como otras Comunidades Autónomas para tener solamente una reunión con el Ministro? Parece ser que no se tiene ese peso político, o parece ser que no se quiere ejercer por las razones que supongo que el señor Consejero tendrá a bien explicarnos.

También se planteaba en ese Foro –que era una reunión extraordinaria la que se celebró en marzo– que había que retomar las reuniones ordinarias del Foro para realmente convertirle en el instrumento de presión política –en el buen sentido de la palabra– para que realmente no paralizar una vez más lo que es la realización de la Variante del Guadarrama, que todo el mundo consideramos fundamental. Nos gustaría saber cuáles son las gestiones que se están haciendo, porque estamos ya terminando prácticamente este primer semestre de este año y correspondería reunión ordinaria del pleno del Foro, en el cual, lógicamente, correspondería dar las explicaciones y las conclusiones correspondientes de los compromisos que se asumieron en anterior reunión. Por lo tanto, ¿qué pasa de esa reunión ordinaria del Foro?

¿Qué pasa de esa campaña informativa, que también en varias reuniones del Foro se ha acordado pero que nunca se la visto? Campaña informativa sobre explicar en los medios de comunicación cuál es la necesidad

estratégica de la realización de esa Variante del Guadarrama. Porque es evidente que hay intereses en que no se haga. Hay otros intereses en que, lógicamente, pues se pretende de que se prioricen otras infraestructuras, tanto de ferrocarril como de carretera en el Estado español, y que ésta quede marginada, bien por razones electorales, o bien por razones de pactos de Gobierno. Pero, en definitiva, hay un compromiso claro y explícito, y está ahí escrito, en las conclusiones del Foro, sobre esa campaña en los medios de comunicación que se iba a hacer para difundir, en el conjunto de la opinión pública, la necesidad de llevar a cabo esta Variante del Guadarrama.

Y en los otros acuerdos que se adoptan en el Foro –y que también nos gustaría que se explicara cómo se han desarrollado y cómo está el cumplimiento de los mismos–, pues es el tema de que si hay discusión o no hay una concreción todavía en cuál es el trazado que debe tener en la Comunidad de Madrid la Variante del Guadarrama, que sí que se llevara a cabo, pues la finalización de estudios informativos y el inicio de las obras inmediatamente en el trazado de la red ferroviaria, en la primera etapa hasta Valladolid, y, luego, posteriormente, en aquellos puntos en que no hay desacuerdo. Y ahí hubo unanimidad total en el plenario para que esto se llevara a cabo. Así pues, nos gustaría saber también cómo se está desarrollando y cómo está ejecutando esta aplicación de los acuerdos en donde no hay discusión a la hora del trazado y, por lo tanto, se planteaba por lo menos de Segovia hacia el noroeste todo el trazado, que ahí no hay ningún tipo de debate y que ahí se planteaba cuál era lo que había que hacer.

Igualmente y, claro, aquí la concreción de todo esto como parece ser que todo queda una nebulosa pues... a todos nos asalta la duda de si realmente en la decisión que en su momento tomó el Ministerio –y que parece ser que no demasiado fundada–, de que en un principio decidir que la Variante del Guadarrama por Madrid tendría que pasar por el Valle de Lozoya, que, evidentemente, pues, tuvo una contestación popular muy importante que, al final, por esas o por otras razones –nosotros creemos que fundamentalmente por otras–, al final se decidió no hacer esa, pero tampoco tomar ninguna decisión por hacer otra, que es lo que también se decidía en el Foro, y que no hay que olvidar que estamos ya a dos meses y medio vista de la reunión del Foro y que estamos en un momento clave a la hora de tomar decisiones inmediatas y que no haya que demorar una vez más decisiones al respecto; porque mientras se demoran decisiones en este sentido, en otro lado se están tomando decisiones que sí que supone decisiones de aplicación presupuestaria de decenas de miles de millones para llevar a cabo otro tipo de infraestructuras. Que, lógicamente, una vez más priorizan en otras Comunidades Autónomas y, una vez más, queda marginada, en este

caso, Castilla y León y también el resto del noroeste de la Península.

Y, por lo tanto, ahí, pues habrá que ver cuál es el cumplimiento en esta... en este tipo de conclusiones a la hora de llevar a cabo los plazos que también están acordados en el plenario, unos plazos ya absolutamente imposibles de cumplir, porque se hablaba en el Foro que hubo en diciembre del noventa y seis que el estudio informativo iba a terminar en el año noventa y siete, que en el año noventa y ocho se iniciaban las obras, y con un compromiso de finalización en dos mil dos/dos mil tres, preveyendo una duración de las obras entre cuatro o cinco años. Lógicamente, en esa posibilidad de cumplimiento de los compromisos del Foro estamos ya fuera, porque ya es imposible, en el año noventa y ocho es evidente que no se van a iniciar las obras; ahora se nos dice que en el año noventa y ocho igual sí que terminan los estudios y en el noventa y nueve empiezan las obras. Y, en este sentido, igual el señor Consejero nos puede dar la agradable noticia de cuál es el compromiso presupuestario que el Ministerio tiene previsto incluir en los presupuestos para el año noventa y nueve de cara a dinamizar toda esta infraestructura.

Lo último que conocemos, y que tampoco son buenas noticias, es que parece ser de que responsables políticos de otras Comunidades -llámese de Madrid- sí que están tomando algún tipo de iniciativa, en lo que parece ser que sus intereses concretos afecta; y parece ser de que los responsables políticos directos de esta Comunidad Autónoma, llámese el señor Presidente Lucas, pues no está tomando todo el compromiso político que le correspondiera, y, sobre todo, teniendo en cuenta el carácter superestratégico de la infraestructura que estamos hablando.

En declaraciones últimamente realizadas, el señor Lucas, parece ser que no tiene la información que sí que tiene el señor Gallardón, una vez más, sobre lo que parece ser que el Ministerio de Fomento va a decidir sobre el trazado; y la verdad que resultaría lamentable que alguien a quien le afecta menos la realización de esta infraestructura tuviera una información más puntual, porque se preocupa, en definitiva, porque se preocupa más que el Presidente de esta Comunidad Autónoma, a quien sin duda, lógicamente, le supone una mayor trascendencia de infraestructura para el futuro.

Y sobre todo lo que nos preocupa es que como estaba... como decía anteriormente, son decisiones las que están adoptando de compromisos presupuestarios para llevar a cabo infraestructuras en otras Comunidades y dejando marginado esto. Y la duda que a nosotros nos asaltaba, sobre lo que comentaba anteriormente, del por qué el Ministerio adopta una decisión a todas luces desde un primer momento, pues prácticamente imposible de llevar a cabo, como es la travesía del Valle de Lozoya, pues cada vez asalta más la duda que si el Ministerio, en

definitiva, lo que está adoptando es la opción cero, que, en definitiva, lo que supone es no hacer nada, "justificándose" -entre comillas- en que no hay consenso, en que hay muchas pegas, en que hay poco dinero, y que como no hay consenso entre las fuerzas sociales políticas, pues que pongan de acuerdo y, luego, el Ministerio decide.

Esto parece ser, por desgracia, que ante la escasa presión política que se está realizando desde quien corresponde, quien ocupa en este momento esas responsabilidades políticas, pues el Ministerio se está escudando en ello para el final, y ante esas dificultades, para al final no tomar ninguna decisión; y con esas dificultades presupuestarias -que es evidente que las hay, pero también debiera haberlas para otras infraestructuras y ser más equitativo en ese sentido-, parece ser que el Ministerio se puede estar decantando por esa opción cero, y nos parecería absolutamente preocupante que por parte de la Junta, por parte del Partido Popular en Castilla y León, se estuviera también aceptando, por la vía de los hechos consumados, la realización o la no realización de ningún tipo de infraestructura, pero sí la aplicación de la opción cero, que es mejorar algún tipo de infraestructura ferroviaria, que no llevar a cabo la infraestructura de velocidad alta que corresponde realizar desde nuestro punto de vista.

Y en lo que en concreto nos ha dicho el señor Consejero, pues, la petición concreta que en su momento hizo Izquierda Unida venía reflejada sobre la polémica que en enero de este año había sobre qué posición tenía la Junta de Castilla y León, es evidente que la Junta de Castilla y León no tenía ninguna posición; ahora "nos parece bien" -entre comillas- que la Junta se escude en lo que son las conclusiones del Foro, pero, como decía antes, nos parece bien que la Junta asuma las conclusiones del Foro, pero para llevarlas a cabo, para darlas incluso político y, en definitiva, para cumplir esos compromisos que son los que corresponden.

En esta primera intervención nada más, y espero que el señor Consejero tenga la gentileza de contestarnos a todo esto en su siguiente intervención. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don Antonio de Meer.

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Gracias, señor Presidente. Voy a referirme en primer lugar a la parte de la comparecencia dedicada a la solicitud del Grupo Mixto que son los accesos a Galicia de las líneas de velocidad alta o de alta velocidad.

Nosotros estamos de acuerdo en que los accesos a Galicia no se pueden plantear como unas alternativas que

sean excluyentes, que una elimine a la otra -y luego me volveré a referir a este asunto-. Lo que todo el mundo está de acuerdo -y así figura en el Plan Director de Infraestructuras- que hay una línea que tiene que entroncar en Palencia, comunicarse con León y desde allí salir dos líneas, una a Asturias, una línea que parece que progresivamente se consolida con la incorporación de la Variante de Pajares al Plan Director de Infraestructura, y otra a Ponferrada y, por lo tanto, a Galicia. Pero esto no quiere decir que la línea de Medina del Campo-Zamora-Orense sea una línea en la que no deban preverse ninguna inversión ni ninguna actuación, no debe decirse que no deba alcanzar también características de velocidad alta.

Y decimos esto porque el asunto tiene un precedente muy cercano en el tiempo y muy cercano en el lugar. Cuando se hizo el primer plan de carreteras, los accesos a Galicia se proyectaron en origen: la N-VI hasta Ponferrada y desde Ponferrada salir dos autovías, una a La Coruña y otra hasta Vigo. Fue la acción fundamentalmente de políticos zamoranos y de fuerzas políticas zamoranas la que, de alguna manera, de la solución final, de que ese entronque de las dos autovías no se produjera en Ponferrada sino que se hiciera en Benavente. Y en la actualidad se están construyendo esas dos autovías desde Benavente: lo cual es mucho más beneficioso para nuestra Comunidad Autónoma, que tiene una mayor potencia de grandes infraestructuras con una solución en Benavente que con una solución Ponferrada. Algo parecido creemos que puede ocurrir como solución final para este asunto y no parece disparatado pensar que el Plan Director de Infraestructuras se puede modificar introduciendo otro tipo de líneas, se acaba de modificar introduciendo el túnel de Pajares, la variante de Pajares para conectarse con Asturias y, por lo tanto, igual debería ocurrir con este segundo acceso o acceso sur a Galicia.

Sobre el asunto global, ya no sobre los accesos a Galicia, sino sobre la situación actual del trazado de la alta velocidad en Castilla y León, pues hay muchísimos temas. El Consejero ha hecho una intervención demasiado general sobre asuntos que yo creo que son suficientemente conocidos, por supuesto por nosotros y por toda la opinión pública. Y esos temas son más o menos urgentes, tienen previsiones más o menos a corto plazo, pero hay uno que es realmente el prioritario, que es la manera por la que ese ferrocarril atraviesa la Sierra del Guadarrama. Y sobre ese asunto, que yo creo que es por lo que realmente tiene interés esta reunión, porque lo otro forma parte casi, casi ya del catecismo de la Comunidad Autónoma, saber que es prioritario para conectar con Europa, para conectar el noroeste, porque hay diez millones de personas que viven en el cuadrante noroccidental, etcétera, etcétera, sobre eso yo creo que es sobre lo que no se ha dicho prácticamente nada. Y yo creo que

ya se han hecho muchas preguntas por parte del Portavoz, fundamentalmente del Portavoz de Izquierda Unida, y yo quiero incidir un poco en esa línea.

Hubo una información pública en Navidades con un trazado, un trazado que en principio fue apoyado... yo diría que radicalmente por el Partido Popular y por la Junta de Castilla y León, que empezó a tener críticas dentro de la Comunidad, sobre todo críticas desde el punto de vista medioambiental, porque circulaba paralelo a la sierra de Segovia cuarenta o cincuenta kilómetros; tuvo críticas, lógicamente, en la Comunidad de Madrid; es más, la Comunidad de Madrid llegado un cierto momento se opuso a ese tipo de trazado; y, entonces, rápidamente se reciclaron las posturas de la Junta de Castilla y León y del Partido Popular en Castilla y León, se colocaron más en la línea de lo que había ocurrido en la Comunidad de Madrid, se cambió de postura; y cuando el Ministro de Fomento anunció la retirada del Proyecto... ésas son las palabras que él utilizó, la retirada del proyecto, pues, a la Junta, de repente, la pareció bien. Y, desde ese momento, pues yo creo que se ha sabido muy poco, se ha sabido muy poco. El Consejero ha dicho que es que ese proyecto está en información pública; nosotros no podemos estar de acuerdo con que esté en información pública -la información pública se acabó, debían ser dos meses, empezó en Navidades, luego a finales de febrero se acabó la información pública-, y lo que lo tiene ahora es el Ministerio para resolver, para adoptar alguna resolución sobre ese asunto.

Y sobre eso es sobre lo que no sabemos absolutamente nada. Y eso es lo que, si la Junta de Castilla y León, si el Consejero lo sabe, pues sería lo que debía de decirnos a nosotros, lo que debería de decir a la opinión pública: Cuándo calcula, cuándo sabe que el Ministerio de Fomento va a adoptar una resolución y va a decir: "estos tramos valen, este otro tramo vale con esta variante, hay que someterlo o no someterlo a una nueva información pública". ¿Participa la Junta de Castilla y León en este proceso?, ¿ha aportado alguna idea, ha aportado alguna posible solución? ¿Qué verosimilitud tienen las informaciones que vía sindicatos se expusieron a la opinión pública en el sentido de que el Ministerio parece que ahora se inclinaba por salir de Madrid por la línea tradicional de Ávila hasta llegar a Villalba y, desde allí, desviarse hacia Segovia? ¿Se negocia con la Comunidad de Madrid, que nosotros creemos que es una pieza absolutamente clave, porque la Comunidad de Madrid, tiene realmente la llave de la salida de la ciudad de Madrid, que hay que reconocer que es problemática porque el norte de Madrid es una zona, por un lado, densamente poblada, y, por otro lado, con unos espacios naturales de un alto valor y que, por lo tanto, ajustar por ahí un trazado de alta velocidad, pues hay que reconocer que tiene complejidades? ¿Se negocia con la Comunidad de Madrid? ¿La Junta negocia con la Comunidad de Madrid alguna solución pactada? ¿Sabemos ahora algo

más sobre presupuestos que antes, o sea, sabemos si el nuevo túnel alcanza..., ese posible nuevo túnel de los treinta kilómetros alcanza esa cifra disparatada de la que se habló, es una cifra más pequeña, es técnicamente viable, es técnicamente inviable?

Todas aquellas cosas que hace tres meses, pues, nadie sabía nada, ¿la Junta de Castilla y León sabe ahora algo más seguro sobre todo esto? Incluso, ¿ha hecho alguna propuesta la Junta sobre ello? Si ha hecho alguna, alguna propuesta de algún trazado, etcétera, ¿cuál es? ¿Por cuál se inclina la Junta? ¿Se ha reunido la Junta o los representantes del Foro, del Foro del Ferrocarril del Cuadrante Noroeste, con el Ministro de Fomento para trasladarle los resultados del Foro y, por lo tanto, exponerle la preocupación y obtener alguna... alguna contestación? ¿Ha habido esa reunión? Si esa reunión se ha celebrado, ¿en qué ha consistido?, ¿qué ha dicho el Ministro? Si no se ha celebrado, ¿por qué no se ha celebrado?

En fin, yo creo que ésas son las cosas que en este momento nos gustaría conocer a nosotros, le gustaría conocer a la opinión pública; y eso es lo que nosotros esperábamos oír, y todavía esperamos, pues, alguna concreción sobre ello. Nada más. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don César Huidobro.

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Gracias, señor Presidente. Y gracias, señor Vicepresidente y Consejero de Fomento, porque el Grupo Popular agradece sinceramente que, una vez más, la Junta de Castilla y León y su Consejero ratifiquen algo que se ha pedido en esta comparecencia: ¿cuál es la posición de la Junta respecto al trazado de la red ferroviaria de la que estamos hablando?

Y la posición sobre el trazado ha quedado clarísimamente expuesta. Y si ha habido alguna modificación sobre esta posición, ha sido por algo de lo que luego hablaré, pero ha sido para incluir... para pedir que Segovia entre dentro de ese trazado, y para pedir y apoyar que, si bien es cierto que dentro del Plan... del PDI no está incluido Zamora, que se considere Zamora como una de las posibles actuaciones, como una actuación necesaria para seguir actuando en la red ferroviaria que atraviesa o que pasa por esta Comunidad, por la Comunidad de Castilla y León, aprovechando la red que pasa por Medina del Campo.

A nosotros nos parece que esto supone seguir insistiendo en algo que la Junta y el Grupo Popular vienen manteniendo desde hace mucho tiempo. Lo que vienen manteniendo desde hace mucho tiempo es que esta Comunidad Autónoma, que Castilla y León necesita una vertebración importante. Que esa vertebración tiene por base las infraestructuras, y dos tipos de infraestructuras:

la infraestructura ferroviaria -de la que hoy estamos hablando- y la infraestructura de carreteras, de la que ya se ha hablado en muchas ocasiones, y de la que constantemente se está hablando. Estos dos nexos, estas dos acumulaciones de infraestructuras, son las que harán posible que nuestra Comunidad Autónoma esté perfectamente vertebrada, y en ella se pueda llevar a cabo una acción política, una voluntad política, que nos permita estar en primera línea de las Comunidades Autónomas, tanto en lo que respecta al territorio nacional como a la posible salida hacia Europa, donde, lógicamente, vamos a tener mucho que decir en el futuro.

El proyecto del que estamos hablando es un proyecto estatal, y parece que aquí se ha olvidado eso. Es un proyecto en el que el Ministerio de Fomento, en el que el Estado es el que tiene que decidir. Es un proyecto que no afecta sólo a esta Comunidad Autónoma, es un proyecto que afecta a todo el norte de España. Yo me alegro que el Consejero haya hecho referencia, no solamente a Cantabria, Asturias, Galicia, sino también al País Vasco, a Burgos -por donde pasa, donde necesariamente ha de pasar-, porque es todo el norte de España, exceptuado el noreste, al que afecta este proyecto. A nosotros, a Castilla y León, nos afecta de una manera especial, pero no cabe duda de que es un proyecto de tipo general. Y todos los demás, en el Foro del que se ha venido hablando y en la reunión del seis de marzo, han hecho sus aportaciones. Conseguir que todas estas aportaciones sean coincidentes, que vayan en la misma línea, yo creo que es un gran paso. Y por esto yo creo que debemos de felicitarlos; por esto y porque ese mismo consenso se dé dentro de la Comunidad, aunque sea con pequeñas discrepancias.

Por lo tanto, para Castilla y León es importantísimo. Cuando se califica por el Consejero de estratégico y de prioritario el Plan, esto justifica para el Grupo Popular alguna de las decisiones o respuestas que se le están pidiendo. Se le está diciendo: "dígame usted cómo presionan al Ministerio", "dígame usted qué hace en esto". Señorías, el Grupo Popular cree que lo que está haciendo la Junta de Castilla y León es lo que tiene que hacer; lo que se tiene que hacer es reuniones constantes, y a veces no suficientemente clarificadas, para poder decir ante el Ministerio qué es lo que necesitamos. Públicamente se dice: "que se haga pronto". Y para hacerse pronto, se han dicho aquí dos cosas que yo creo que son importantísimas, el Consejero ha dicho dos cosas muy importantes: primero, que el estudio informativo se apruebe cuanto antes; y que las decisiones que se adopten sea alguna de las que están incluidas dentro del estudio informativo. El Grupo Popular piensa que ése es el camino, por ser prioritario para que se haga pronto. Si se adopta alguna otra postura que no estuviera incluida dentro del estudio informativo, supondría un retraso para poder ir hacia otro punto.

El Consejero, el Vicepresidente, ha dicho: "que se nos dé una solución, es la postura que mantiene la Junta, dentro de las que ya vienen previstas en el estudio informativo, porque eso exigiría... no exigiría nuevas dilaciones".

Y en segunda parte... y en una segunda parte, que a mí me parece... al Grupo Popular nos parece de extraordinaria importancia, se dice: "y que, como mínimo, suponiendo que hubiera alguna discrepancia en algunos tramos, que en aquellos tramos en los que exista coincidencia plena que se inicien ya los estudios, que se aprueben los estudios y se tomen decisiones sobre esos estudios, para que se puedan realizar o licitar los proyectos en el año mil novecientos noventa y nueve".

¿Quieren todavía mayores precisiones respecto al trazado y respecto a cuál es la postura de la Junta de Castilla y León y del Grupo Popular, que apoya esa postura, respecto a la red ferroviaria, respecto a toda la estructura ferroviaria del norte de España, y por lo que afecta a Castilla y León? Dentro... Lo que se ha venido apoyando que no estaba en el Plan, en el PDI, es Segovia, es Zamora, es Burgos y la "Y" vasca, dentro de esta estructura. Y, por lo tanto, estamos... lo único que se está modificando en algún sentido es para conseguir vertebrar, a través de la red ferroviaria, mucho más de lo que se pudiera conseguir todavía a través de la red de carreteras, lo que hay.

Por eso, señor Consejero, el Grupo Popular está satisfecho de lo que aquí se ha dicho en el día de hoy. Creemos que no es malo que aquí se diga, puesto que, si son muchas las opiniones que han aparecido en los medios de comunicación, decirlo en este foro, que es el foro del Parlamento Regional, es importante. Y le seguimos ayudando y presionando para que siga en el camino de las conversaciones, contactos y presiones acerca de la Administración Estatal, para que, sobre todo, se haga en el sentido que ha dicho: que suponga una verdadera vertebración para Castilla y León y para que, con independencia de las pequeñas discrepancias que puedan existir por dónde pueda ir, que lo antes posible se empiece a trabajar en ese proyecto. Gracias, señor Presidente.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Contestando al representante, en primer lugar, del Grupo Mixto, yo comprendo que hacer una descalificación global sobre la base de que no se ha hecho prácticamente nada en todo este tiempo, pues, es la más fácil, ¿no?, porque, en todo caso, queda bien; pero, al final, lo que está claro es que es poco riguroso. Porque hace un año

no había, no se había hecho el estudio informativo; hace un año no se había hecho la información pública; hace un año no se habían hecho las alegaciones. Y, por tanto, ¡hombre!, hace un año el proceso estaba iniciándose; y usted sabe de sobra que todo eso ya está hecho. Por tanto, en un año sí se han hecho muchas cosas.

¡Hombre!, no hay negociaciones entre Autonomía en un proceso en el que ya las Administraciones negociaron durante varios años. Fíjese usted, la Comunidad de Madrid, el Ministerio y la Comunidad de Castilla y León, a través de sus técnicos, y luego los propios Consejeros, participaron en reuniones de tipo técnico a lo largo de mil novecientos noventa y cinco, noventa y seis, noventa y siete, al menos -que yo sepa- en ocho o diez ocasiones. Por tanto, ha habido mucha negociación y mucha... y sobre todo mucho estudio de los técnicos, de todos estos trazados.

Porque tenga usted en cuenta que éste es un proyecto que lleva más de diez años sobre la mesa. Por tanto, eso de que no se ha hecho nada, ya, a la altura que estamos, pues es un poco dejar incluso mal a los propios técnicos que tantos y tantos informes técnicos han trabajado y han elaborado.

Yo creo que en estos proyectos, que son absolutamente serios, y que no afectan sólo a Castilla y León, ni sólo al Partido Popular de Castilla y León, ni a la Junta de Castilla y León, pues hay que ser en eso más rigurosos.

Y por eso, y por eso, porque se negociaron hace varios años, se han podido presentar a información pública varios trazados alternativos; no uno, varios trazados alternativos.

Por tanto, en este sentido, yo creo que la voluntad política, tanto de la Junta como de la Comunidad de Madrid, como del propio Ministerio, la voluntad política ha estado siempre clara; antes, con el anterior Gobierno, y ahora. Otro tema distinto es las opciones de trazado, en las que podíamos tener nuestras discusiones; y, de hecho, el Gobierno anterior planteaba algunas opciones con las que nosotros no estábamos de acuerdo, por Somosierra, que luego fue modificado, y que nos supuso el conseguir que pasara por Segovia y hubiera una parada en Segovia. ¿Y por qué? Porque la filosofía nuestra era de que -como se ha dicho- beneficiase al máximo de poblaciones posibles. Por tanto, si había una línea aprovechando la Nacional I, o el ferrocarril de Burgos, hasta Somosierra, y de ahí una línea recta hasta Valladolid, pues sólo beneficiaba a una parte de la población, partía en dos otra provincia, y no la beneficiaba especialmente. Y yo creo que también hay que ver los aspectos comerciales de las líneas; y en ciudades turísticas, aprovechar ese tirón, como ha ocurrido en otras zonas de España.

Por tanto, sí se ha trabajado mucho en estos años. Y, desde luego, yo le puedo decir que ha habido cantidad

–como luego hablaré más ampliamente– de reuniones en ese sentido.

Yo no he dicho que quisiera priorizar la opción "norte" sobre la opción "sur", etcétera, como usted dice que yo había comentado. Yo lo que le digo es que en el PDI ya se establecía esa prioridad; y nosotros no hemos dicho que rechazásemos esa prioridad. Es decir, en el PDI se establecía –y lo ha dicho el Portavoz Socialista– una opción hacia las zonas más pobladas de la... del cuadrante noroeste: Palencia, Santander, Asturias, León y Galicia. Bien, eso yo creo que, como el PDI no tenía nada previsto en ese sentido para Zamora, lo que nosotros dijimos es que nos parecía lógico, complementario y además compatible que, además de esa prioridad que se establecía hacia León para ir hacia Galicia o Asturias, se estableciese también la posibilidad... –y en eso coincido con lo que ha dicho el Portavoz Socialista–, igual que ha ocurrido en las autovías, se estableciese también la posibilidad de conectar a la zona sur de Galicia –porque no es a Zamora, es a la zona sur de Galicia– con la conexión de la alta velocidad en Medina del Campo, a través de Zamora.

Por tanto, nosotros lo que decimos es que es perfectamente compatible lo uno con lo otro, y que eso debe de incluirse entre las prioridades estatales, sin que por ello se perjudique especialmente a la zona norte o a las regiones que conectarán en León o en Palencia con la red de velocidad alta.

La situación actual es la siguiente: el Ministro, hace unos meses, nos aseguró que en mayo iba a dar la solución definitiva al trazado. Y yo estoy seguro –porque tengo datos para ello– que en muy pocos días se va a saber ese trazado, y que en muy pocos días va a ser acorde con los intereses de todos los que estamos defendiendo el Foro del Ferrocarril y sus resoluciones. Por tanto, vamos a dar unos días. Yo lo que está claro es que no voy a ser aquí el que adelante los acontecimientos, porque no soy el responsable de esa infraestructura y porque entiendo que el Ministro tendrá que tener el protagonismo, como responsable máximo, de darlo a la información pública.

Por tanto, los datos que yo tenga está claro que los conozco; sé los tiempos, y muy pronto vamos a saberlo. Por tanto, tenemos que dar también una cierta... un cierto protagonismo al Ministerio, que es competente y que es el que está estudiando las distintas opciones. Porque no olvidemos que nosotros nos basamos sobre todo en los datos técnicos que aportamos, como lo hace la Comunidad de Madrid o como lo hace la Comunidad de Galicia, a través de nuestras correspondientes Consejerías; pero que es el Ministerio el que tiene que dar esa información. Y no se preocupe usted, la va a dar muy pronto.

Respecto a... –y contestando al representante de Izquierda Unida–, el Ministerio no había aprobado ninguna opción, el Ministerio no había aprobado, nunca ha aprobado, ninguna opción. Usted dice que había aprobado

una opción, que después la ha vuelto atrás, que tal... No señor, el Ministerio sacó para información pública varias opciones, que usted supongo que debería conocer; seis o siete creo que eran, si no recuerdo mal. Otra cosa es que viera como más posible, o como más aceptable, o como más defendible para ellos una determinada. Pero lo que está claro es que el Ministerio no ha sacado a información pública una opción. Y, de hecho, nosotros siempre hemos mantenido la misma tesis dentro del territorio de nuestra Región. Lo que no podemos es obligar a la Comunidad de Madrid a que acepte la tesis nuestra, porque eso es una cuestión que corresponde al territorio de la Comunidad de Madrid, cuando es dentro de la Comunidad de Madrid el problema; porque no olvidemos que aquí el principal problema es cómo se atraviesa Guadarrama, no por dónde va en la provincia de Segovia, que en eso seguro que estamos de acuerdo todos, o seguro que los técnicos y nosotros nos pondremos de acuerdo sin ningún problema.

Cuando el Foro se convoca, el Ministerio no ha adoptado ninguna decisión, pese a lo que usted dice. Lo va a hacer en los próximos días; por tanto, usted tranquilo, no se preocupe; sabrá la opción que el Ministerio va a adoptar también.

Al Ministro se le remitió la documentación del Foro, y el Presidente ha hablado –que yo sepa– tres veces, en este tiempo, desde la última reunión del Foro con el Ministro, para estar informado de la marcha de los trabajos y para saber si esa documentación técnica que hemos ido enviando... la última creo que fue con fecha ocho o diez de marzo... no, un poco más tarde; creo que fue hacia el ocho de abril; la última documentación técnica que nuestra Dirección General de Carreteras e Infraestructuras ha remitido al Ministerio, con los distintos estudios y nuestra opinión sobre lo que suponía hacer túneles o, por otro lado, rechazar el aprovechamiento de la alternativa de Villalba (que no estábamos de acuerdo; ustedes sí estaban de acuerdo en Madrid con esa solución).

Y le puedo decir que, desde luego... bueno, usted va a decir que... ya ha dicho que no se ha cumplido ningún plazo. Yo le voy a volver a repetir otra vez –no sé por cuántas veces, pero estoy dispuesto a repetírselo muchas más– que se están cumpliendo los plazos. Que en mil novecientos noventa y dos se encargó el estudio informativo –usted no ha dicho nada de eso–; en mil novecientos... perdón, mil novecientos noventa y seis; en mil novecientos noventa y siete se terminó el estudio y salió a información pública –tampoco ha dicho usted nada de eso–. En mil novecientos noventa y ocho, terminó el periodo de alegaciones y se está estudiando ya el trazado definitivo por los técnicos del Ministerio. Y yo estoy seguro, además, que en mil novecientos noventa y ocho se va a encargar el proyecto de ejecución, y que va a estar terminado ese proyecto de ejecución en mil novecientos

noventa y nueve. Eso es los tiempos y los datos concretos que le puedo decir. Y usted me seguirá diciendo que no se han cumplido los plazos, que no sabemos nada, que no conocemos los datos y que, desde luego, la obra tampoco se va a empezar. Pues, muy bien. Pues nada, usted eso lo dice en toda su intervención, "parece ser, parece ser". Lo que significa que yo creo que usted no conoce realmente cómo está, en qué estado está en este momento el proyecto, y todos son suposiciones.

Y mientras, nosotros, pues vamos a seguir trabajando, como le he dicho desde hace ya mucho tiempo. Y bueno, pues ya se enterará muy pronto. Tampoco le va a parecer bien nada de lo que haga el Ministerio y menos lo que haga la Junta. En todo caso, no le voy a decir la cantidad de reuniones técnicas que en estos meses hemos mantenido con la Comunidad de Madrid o con el Ministerio, que han sido muchas, pero no se lo voy a decir, creo que ya lo he adelantado antes. Por tanto, hay ya unos datos sobre la mesa muy concretos que demuestran, no sólo la preocupación y la sensibilidad de la Junta, sino, lo que es mejor, su trabajo técnico en todos estos años.

Y eso no nos lo va a quitar usted por mucho que lo diga en este foro y nos descalifique y nos diga que es que no hemos hecho nada y no nos enteramos, y el Presidente Lucas no se entera, y el Presidente de la Comunidad de Madrid está más enterado. Bueno, pues, muy bien; siga usted diciéndolo. Porque lo que sí le digo es que la seriedad y el rigor con la que nosotros estamos trabajando en este asunto, no es comparable con ninguna de las infraestructuras propias de la Junta. Fíjese usted. Con ninguna hemos trabajado, y se han hecho tantos informes, como con este tema del ferrocarril por parte de nuestros técnicos y por parte de los de otras Comunidades Autónomas.

En contestación al representante del Partido Socialista, los accesos a Galicia. He dicho que coincido con lo dicho por el Portavoz Socialista; es perfectamente complementario con las dos líneas a Galicia por León y por Zamora, creo que se puede hacer, que en estos tiempos tampoco es tan difícil y que es una cuestión de inversiones y de presupuestación; pero que, en todo caso, es perfectamente posible. Y nosotros así lo hemos defendido y lo vamos a seguir defendiendo. La tesis de la Junta es que se hagan complementarias las dos líneas, que la una se conecte en Venta de Baños y la otra se conecte en Medina del Campo es perfectamente compatible. Y el acceso se haría, en los dos casos, a la red de alta velocidad sin ningún problema. Por tanto, en Venta de Baños y en Medina del Campo es donde van a estar las dos conexiones: una, para ir hacia Palencia, León, Cantabria, Asturias y Galicia Norte; y, la otra, a Zamora, Galicia Sur. Ésa es lo que nosotros por escrito, para que conste bien, le hemos mandado al Ministerio ya hace bastante tiempo, y creemos que es perfectamente razonable.

La Junta ha aportado datos "como he dicho" al Ministerio en estos meses, para que se adapte y para que se adopte un trazado de túneles. Creíamos en un principio que podía ser más fácil la opción del Valle de Lozoya, porque no entrábamos tanto en una cuestión que era más... correspondía más al tema de medio ambiente de la Comunidad de Madrid. Nosotros hemos optado más por decir lo que nos interesaba a nosotros desde el punto de vista de la Comunidad de Castilla y León. Pero, lógicamente, dentro de la Comunidad de Madrid, si iba por el Valle del Lozoya o por el Valle del Tajuña, pues es lógico que no entrásemos tanto; nos parecía que dentro de las alternativas que el Ministerio había puesto sobre la mesa, ése era el más razonable.

Que después no se ha adoptado porque se ha entendido que había una protesta o una oposición masiva dentro de la Comunidad de Madrid, pues, como hubiera hecho la Comunidad de Madrid si eso se hubiera producido en la Comunidad de Castilla y León. Supongo que eso... hay que ser respetuoso con las competencias de cada Comunidad Autónoma y con el territorio de cada Comunidad Autónoma y, en todo caso, nosotros estamos de acuerdo con cualquier trazado "y lo hemos dicho muchas veces" que suponga que Segovia esté a media hora de Madrid y Valladolid a una hora. A partir de ahí, pues, mire usted, vuelvo a decirle que yo he hablado personalmente con los Consejeros de Medio Ambiente y de Fomento de Madrid dos veces en estos últimos meses sobre ese tema; que nuestros técnicos han estudiado conjuntamente en estos meses las cifras económicas menores de coste, si eran túneles que si no lo eran; los trazados previsibles por la salida de Madrid si era por Tres Cantos o era por otras zonas.

Es decir, todo eso se ha estado estudiando en estos meses para que ahora ya el Ministerio, con todos los datos a su alcance, pueda dar una solución definitiva a la salida de Madrid a la Variante de Guadarrama y al acceso a Valladolid.

En Castilla y León todos coincidíamos en dos o tres cuestiones básicas, como era: la parada de Segovia; el impacto medioambiental menor que se pudiera; y el trazado hacia Valladolid con la conexión a Medina del Campo. Creo que eso se ha conseguido. En cualquier caso, las opciones a partir de la Comunidad de Castilla y León no son problemáticas, no hay dificultades para cualquiera de las opciones que se han ido estudiando, y que recuerdo eran, o bien por la zona de Carbonero, o bien por el trazado cercano a la vía Segovia-Medina; nos da igual. En cualquier caso, eso es indiferente a efectos técnicos de que en línea recta se haga lo más... lo más rápido posible hacia Valladolid.

Y todo eso sobre la base "y también lo hemos pedido por escrito" que si había muchos problemas de índole técnico en el tema de Guadarrama, hasta tanto se decidieran, se empezasen los proyectos de ejecución por la

zona no problemática: Madrid-Tres Cantos y Valladolid-Segovia. Bueno, pues eso también lo hemos dicho, y creo que, a lo mejor, no va a haber necesidad de hacerlo así; pero, en todo caso, también ha sido una opción que ha presentado la Junta ante el Ministerio.

En este tiempo también hemos conseguido que el Ministerio tenga en cuenta el acceso a Medina del Campo. No olvidemos que en un principio había dudas de si debía de haber una conexión a Medina del Campo o no la debía de haber. Yo creo que, al final, hemos, entre todos -sobre todo, pues, con la ayuda del propio Foro y con todas las instituciones-, hemos llegado a la mentalización, al Ministerio... a sensibilizar al Ministerio de que es necesaria una conexión a Medina del Campo, sobre todo si se quiere recoger los tráficos procedentes de Portugal, Salamanca, Zamora, sur de Galicia y Ávila.

Por tanto, yo creo que ése es, precisamente, el éxito para Medina del Campo, que es un nudo ferroviario fundamental que no se puede dejar... que no se puede dejar ahí marginado en una línea de alta velocidad, sino que, al revés, cuando precisamente la redes europeas están diciendo que la línea entre París-Valladolid-Lisboa debe de ir por ahí, pues, lógicamente, están invirtiendo con fondos europeos hasta la frontera con España. Y nosotros hemos dicho, incluso al propio Ministerio, la posibilidad de colaborar económicamente para electrificar la línea entre la frontera portuguesa y Medina del Campo, tendente, precisamente, a mejorar esa conexión con Medina del Campo de todo el tráfico portugués hacia Salamanca.

Por tanto, yo creo que estamos en el camino correcto en este tema; que se ha trabajado con mucha seriedad; que, desde luego, lo vamos a seguir haciendo así, aportando al Ministerio por nuestros técnicos todas las ideas que sean necesarias. Y que si bien es cierto que es un proyecto largo y dilatado en el tiempo, si se dan los pasos necesarios, que son los primeros los fundamentales, a partir de ahí, se va a agilizar mucho el camino para que en ese horizonte del dos mil podamos ver iniciadas las obras de este ferrocarril. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Abrimos un turno de réplica. En primer lugar, tiene la palabra el representante del Grupo Mixto, don Joaquín Otero.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señor Presidente. ¡Claro!, señor Consejero, yo me alegro; tirándole de la lengua va usted diciendo cosas que no dice en la primera intervención y que, desde luego, agradecemos.

Después de esta segunda información, sabemos más cosas. Ahora sí nos ha dicho algo; no todo, pero sí nos ha dicho. En primer lugar, le pareció a usted mal las referencias al pasado, al año perdido. ¡Hombre!, yo no

le quiero decir a los técnicos que no hayan trabajado en un año; yo les digo que lo que trabajaron sirvió para poco, cuando se cayó el primer proyecto, el primer itinerario.

Con respecto al tramo entre Madrid y Valladolid, nos ha dicho usted -y yo le agradezco ese dato, lo podía haber dicho en la primera intervención- que en los próximos días el Ministro va a anunciar que ha finalizado el estudio informativo, que se han estudiado -imagino- las alegaciones y que ya el Ministro en breves días está en condiciones de dar la solución, es decir, de decir el trazado que se va a adoptar. Si es así, yo intuyo que usted ya lo sabe. Comprendo... comprendo que quiera dejarle ese protagonismo al Ministro y, por tanto, quedaremos expectantes -supongo que al decir usted en los próximos días, será, pues, finales de este mes, en la primera quincena, quizás, del mes... del mes de junio-.

Bien, si ello es así, si ello es así, y sin entrar en el trazado definitivo para que usted no le quite el protagonismo al señor Ministro... -sí, señor Consejero- digo, si ello es así, para no quitarle el protagonismo, por lo menos me gustaría, si ello es posible, que me dijera si a usted ese trazado le gusta. Creo que no es mucho pedir, no se va a enfadar el Ministro. Es decir, si la Junta de Castilla y León acepta como bueno ese tratado... ese trazado; si no va a poner ninguna objeción; si considera que cumple con los... las reivindicaciones que establecía la Junta de Castilla y León. Sin desvelarnos el trazado, pero simplemente si es de la satisfacción de la Junta de Castilla y León.

Y, en segundo lugar, si el Ministro en próximos días lo anuncia, es evidente que esos plazos que usted dio, en teoría, se podrían cumplir: proyecto de ejecución en el noventa y ocho, y en el noventa y nueve intuyo que se podrían licitar las obras. ¿Se atrevería usted a decir, con toda esa información que tiene del Ministro y todos los datos que tiene, aunque no nos los diga, cuándo se le puede decir al ciudadano de Madrid, o a un ciudadano de Valladolid, o a un ciudadano de León, que va a ver hecha realidad la Variante del Guadarrama?

Que, en definitiva, es lo importante, porque a los ciudadanos no les importa mucho los plazos de los estudios informativos; eso a nosotros sí que nos tiene que importar y a los técnicos también, pero a los ciudadanos de a pie, lo que quieren es que les digamos: bueno, en qué año puedo yo ya llegar desde Valladolid hasta Madrid en una hora. ¿Estaría usted en condiciones ya de aventurar una fecha aproximada? Es simplemente sumar, a partir del plazo de licitación de las obras, pues el periodo de ejecución, pero hay que saber cuál es el periodo de ejecución.

Yo creo que una hipótesis con la que podemos jugar, tampoco le parecería mal al Ministro.

Si me contesta a esas dos cosas, ya me doy por satisfecho en esta parte de la comparecencia en relación con la Variante de Guadarrama: si la Junta está satisfecha o le gusta el trazado que va a anunciar el Ministro en breve, y si se puede hablar ya de plazo de conclusión de las obras de la... de todo el tramo entre Valladolid y Madrid, no sólo de la Variante de Guadarrama, sino de todo el tramo.

Y con respecto a los accesos a Galicia, que es lo que realmente nos preocupa... -no, nos preocupa todo, es lo que también nos preocupa-, a ustedes les cuesta un trabajo decir claramente que van a apoyar que de forma prioritaria se comunique por velocidad alta Madrid con Galicia por León, que parece que tienen temor; lo cual no quiere decir que Zamora vaya a quedar... si no... si yo hablo de prioridades.

Vamos a ver, seamos realistas. Las dos obras no se van a hacer al mismo tiempo, simultáneamente. Primero: Galicia se va a comunicar, o bien por León, o bien por Zamora. Luego, lógicamente, hablaremos ya de la otra. Pero fíjese, si le ponemos un plazo de unos cinco años -dos mil cinco- para terminar el tramo, por poner un ejemplo, para terminar el tramo entre Valladolid y Madrid; quiere decir que a partir del dos mil cinco se empezaría ya a pensar en comunicar Valladolid con Asturias, con Galicia, etcétera; ponga otros cinco, seis, siete, ocho años, ¡vaya usted a saber!, y nos metemos en el dos mil once o dos mil doce; eso para la opción que tenga prioridad. De tal manera que la que no tenga prioridad se puede meter perfectamente en el dos mil veinte; y eso es importante. Por eso, fíjese si es importante la prioridad o no. Que se ejecuten las dos; de acuerdo. ¡Ojalá sea así! Eso es lo que todos vamos a pedir y todos vamos a reivindicar, pero una será antes que la otra. Y usted tiene como pánico a decir que ustedes prefieren, o que les parece más importante por la población a la que afecta que sea por León. Y, entonces, se escudan en el Plan Director de Infraestructuras, y dicen: "nosotros no hemos contradicho al Plan Director de Infraestructuras". Es decir, lo afirman por pasiva; pero a mí me gustaría que lo afirmasen por activa, y que dijeran: "de acuerdo con el Plan de Infraestructuras, pediremos y trabajaremos para que sea lo más rápidamente posible realizadas y ejecutadas las obras de accesos ferroviarios a Galicia por León-Monforte". Si no le pedimos nada del otro mundo. Que lo que dice por pasiva lo diga por activa, que queda más claro y yo me quedo más tranquilo.

Si me contesta, si me lo dice también por activa, ya no tengo nada más qué decir. Me voy encantado de esta comparecencia... Ya tres cosas le planteo ya para finalizar: si le gusta el trazado que va a anunciar el Ministro -lo digo para que no se olvide y no me... como sólo le pregunto tres cosas, que me las conteste-, si le gusta el trazado que va a anunciar el Ministro, si a la Junta le

parece bien y no se va a oponer -si cumple los requisitos por tanto, que pedía la Junta, las reivindicaciones-; ¿cuándo entiende que puede estar culminada la comunicación Valladolid-Madrid por alta velocidad?; y que diga por activa que la Junta, si es así, va a poner todos los medios para que, en primera instancia y con prioridad absoluta, se hagan los accesos a Galicia por León-Monforte, sin perjuicio de que a continuación se hagan por Zamora a Galicia Sur (lo cual es muy razonable; pero, insisto, una obra se va a hacer antes que la otra y va a haber bastantes años de diferencia entre una y otra, por eso es importante establecer las prioridades). Nada más y muchas gracias).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, para consumir un turno de réplica, tiene la palabra don Luis García Sanz.

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, yo creo que el hecho de participar en Foros, reuniones con otras fuerzas, con otras organizaciones, pues a veces puede tener la dificultad de no estar de acuerdo con llevar a cabo decisiones que allí se adoptan. Pero cuando inclusive se dice que sí que se está de acuerdo, pues resulta como bastante menos comprensible el no llevar a cabo esas resoluciones. Y parece ser que el señor Consejero, en lo que aquí ha explicado, pues ha hecho su interpretación en aplicación de las conclusiones de ese Foro, pero no en la aplicación literal de los mismos. Porque si en el Foro se acuerda por unanimidad la importancia y la trascendencia de tener una reunión urgente, al más alto nivel, de las Comunidades Autónomas afectadas, e inclusive se decía "con representación al más alto nivel también del resto de las organizaciones sociales", esa reunión con el Ministro se tiene que tener. Y no es nadie -con todos los respetos, a efectos de la representación de ese Foro- el señor Consejero para hacer su interpretación de decir que Lucas ya ha hablado con el Ministro. Pues no señor; ése no es el mandato del Foro. El mandato del Foro es: reunión urgente con el señor Ministro, al más alto nivel de la representación de las Comunidades Autónomas afectadas, e inclusive también, si se considera oportuno para que tenga más peso político, de los representantes de las organizaciones sociales, empresariales y políticas que ahí están presentes.

Y ahora es hacer una descalificación del Foro y saltarse a la torera -hablando en plata-, pues, esa interpretación y esa aplicación de algo que se consideraba fundamental: "hay que decirle al Ministro que estamos hartos". Con palabras similares se dijeron expresamente en el plenario del Foro por representantes -que ya de paso lo digo, por si alguien quiere decir- que no eran de Izquierda Unida; eran de otras organizaciones, eran de otras Comunidades, etcétera. Pero que se parecía y se

interpretaba que era un auténtico pitorreo la decisión que estaba habiendo por parte del Ministerio.

Y sin embargo viene el señor Consejero y dice: "ya hemos hablado por teléfono con él"; y con eso, cumplido el acuerdo del Foro. Pues no señor, pues no señor. Y quedará constancia de estos incumplimientos en la próxima reunión del Foro, si es que se convoca.

Y el otro compromiso también, concreto, que está escrito y que todo el mundo dijo que había que llevarlo a cabo -en varias ocasiones se ha acordado en el Foro- es la campaña informativa en los medios de comunicación, para quedar muy claro ante la opinión pública las razones que el conjunto de las organizaciones del noroeste de la Península tienen para hacer esto. ¿Y por qué no se hace? ¿Porque no se está de acuerdo? Pues dígame en el Foro. Si sí que se está de acuerdo, ¿por qué no se hace? ¿Porque eso puede suponer una presión de entre los medios de comunicación de la opinión pública hacia el Ministerio? Pues de eso es de lo que se trata. ¿No se dice que tenemos que buscar aliados para intentar contrarrestar o poder contrarrestar lo que es la presión de lo que se hace desde otros que también presionan? Pues hagámoslo, si realmente somos coherentes con esa importancia estratégica, trascendental, y que nos va la vida en ello, que estamos de acuerdo; pero hay que ser coherentes y con... además, con acuerdos unánimes que se adoptan en el Foro.

Así pues, si no se ha hecho lo de la reunión del Ministro, hágase la comunicación... la campaña de información a los medios de comunicación, hágase; y que yo creo de que eso es lo que realmente, pues, da prestigio y da coherencia a la hora de participar en esos Foros.

Sobre el tema de lo que se ha mencionado, pues hombre, el señor Consejero nos tiene acostumbrados en que sus comparencias... pues decir que es de noche ahora y... y ya está; y él lo afirma y habrá que creérselo. Pero vamos, afirmar a estas alturas que el Ministerio de Fomento no había tomado opción por... vamos, no había decidido por ninguna opción, pues bueno, pues me descalifica a mí, y ya está, no es la primera vez. Pero bueno, descalifica a todos los medios de comunicación, a toda la opinión pública, etcétera. Porque le puedo sacar aquí cientos de recortes de prensa, en donde se dice que "Fomento renuncia a construir por el trazado que había decidido plenamente que era por el Valle del Lozoya"; y no lo dice Izquierda Unida, lo dice todo el mundo. Es decir, que el Ministerio tenía decidido que la variante tenía que ir por el Valle del Lozoya, al margen de que hubiera en los estudios de información pública otras opciones. Pero el Ministerio había decidido por eso, porque hubiera considerado que esas cantidades de estudios técnicos que se habían hecho era la más idónea.

Y la conclusión a la que llega este Grupo Parlamentario sobre el tema de que eso puede estar en la opción

cero, pues no... no es exclusivamente esto. Estudios de otras organizaciones que se molestan, pues también dicen: "efectivamente, esta posibilidad de que el Ministerio opte por la opción cero y de que incluso ésa fuera su inicial intención, se deriva de situaciones como la de haber planteado un trazado imposible, que recibe el lógico rechazo". O sea que no es... elucubraciones de este Procurador ni de este Grupo Parlamentario, sino son, simplemente, pues reflexiones que se hace gente realmente preocupada por cómo... está esta situación y cómo en base a qué se toman decisiones en un sentido o en otro.

Y yo no pretendo descalificar al Presidente de la Junta de Castilla y León; lo que me gustaría es que, realmente, el Presidente de la Junta de Castilla y León, pues, se dedicara a defender de una manera más coherente los intereses de esta Comunidad. Pero cuando constantemente, pues nos encontramos con que otros sí que están, pues, tomando buena nota de las decisiones que se adoptan y moviéndose en un sentido o en otro para sacar lo que interesa a la Comunidad que representa, pues dice: "Lucas admite que la Junta desconoce el trazado elegido por Fomento para el Tren de Velocidad Alta". Y claro, pues Lucas desconoce, pero otro Presidente, que es Gallardón, pues sí que conoce; y se ve que uno sí que se preocupa y el otro, pues, parece ser que, o se preocupa poco, o tiene -parece ser- menos peso político a la hora de conseguir esa información. Y eso viene en los medios de comunicación. Ahora, si usted me dice, pues, que mienten los medios de comunicación, pues entonces cojo y otra vez me busco otras fuentes de información.

Si el Ministerio va a decidir por fin el trazado, pues muy bien nos parecerá, no cabe la menor duda. Pero que aquí el señor Consejero, que parece ser que, según ha dicho, sí que tiene la información, y que se diga de que... bueno, pues que eso es una opción del Ministerio y demás, pues no nos parece demasiado de recibo el hecho de que aquí estamos hablando, en la Comisión Parlamentaria de las Cortes de Castilla y León -que algún peso político se supone que debe de tener-, y si el Consejero, pues estima conveniente, lo lógico es de que aquí se planteara cuál es la opción por la que ha optado el Ministerio; y, a partir de ahí, poder tener posicionamientos políticos sobre una decisión. Porque puede ser que con esa decisión política que adopte otra vez el Ministerio nos encontremos otra vez alimentando la posible opción cero, y nos encontremos otra vez, pues, con decisiones del Ministerio que luego se tengan que desdecir; y, por lo tanto, perdiendo ese tiempo precioso, que por supuesto supone incumplimiento de los plazos que se habían asumido en el Foro.

Y cuando digo incumplimiento de los plazos, pues es volver a reiterar lo que yo decía: Plenario del Foro del año noventa y seis -y usted tiene las Actas, como las tiene todo el mundo que hemos participado en esos Foros-, y ahí se asumió por todo el mundo; y, además, en aquel

momento de diciembre del noventa y seis es cuando se venía inmediatamente de tener la primera reunión con el Ministro de Fomento, y ahí se asume con el propio Ministro esos compromisos de esos plazos. Esos plazos los asume el Foro, los asume el propio Ministro; y esos plazos son los que en este momento están absolutamente incumplidos. Y no se trata aquí de... Pero de reconocer, es evidente, que las infraestructuras son necesarias, pero tienen su validez, y tienen su virtualidad y tienen su eficacia en el momento que se hacen en el plazo que realmente tiene esa eficacia. Si se dejan pasar los plazos, pues, lógicamente, estaremos hablando de la necesidad de otras infraestructuras, y éstas están absolutamente desfasadas; y es el riesgo que empezamos a correr con esta infraestructura.

Y en las preguntas concretas que se ha hecho, dado que parece ser que el señor Consejero tiene información, pero que no nos la quiere facilitar, porque considera de que esta Comisión Parlamentaria no está autorizada para ello, pues parece ser que en esta información igual sí que el propio Consejero nos puede decir pues que, dentro de esa voluntad del Ministro "por fin" de tomar decisiones al respecto, supongo que habrá criterios ya elaborados del Presupuesto para el año noventa y nueve, que se nos diga cuáles son los compromisos concretos presupuestarios de los Presupuestos Generales del Estado que se van a contemplar en el año noventa y nueve para agilizar de una vez por todas esta infraestructura. Y que esperemos que, por lo menos, pues tenga la misma... el mismo tratamiento de prioridad que las infraestructuras que se están realizando en otra Comunidad, o inclusive más, lógicamente por el retraso que con esta infraestructura llevamos.

Y así pues, como a poco más de lo que... de lo que se ha dicho, pues se ha contestado, o a lo poco más de lo que se ha comentado se ha dignado el señor Consejero a intervenir, pues simplemente el manifestar que nos concrete lo que a efectos de información se tenga, porque es, en definitiva, lo que aquí se está planteando. Es decir, si es que el señor Consejero también acostumbra a decirnos a los Grupos de la Oposición: "y ustedes, ¿qué hacen?". Pues nuestro papel, entre otras cosas, es el venir aquí a decirle precisamente a usted: y usted, ¿qué hace? Porque el Consejero es usted, no somos nosotros "o, en este caso, no soy yo"; y la obligación política de llevar a cabo los acuerdos del Foro la tiene usted, no la tengo yo.

Y aquí lo que se le dice es: ¿qué iniciativas políticas ha adoptado usted para llevar a cabo los compromisos y los acuerdos del Foro para el Impulso del Ferrocarril en el Noroeste de la Península? Y ésa es su responsabilidad, en función de la responsabilidad que tiene asumida en este momento.

Y, por lo tanto, pues usted puede decir... y pasando la pelota a quienes no tenemos la responsabilidad en este

momento. Pero, si usted sigue con eso, pues simplemente está asumiendo implícitamente, pues, el que una vez más pues nos pueda hacer el discurso de la importancia y del carácter estratégico de la infraestructura; pero eso no se corresponde luego con las iniciativas políticas y las preocupaciones que se ponen encima de la mesa.

Esperemos que en la última intervención, como tiene acostumbrado, nos dé alguna explicación más convincente. Nada más y muchas gracias.

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

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Gracias, señor Presidente. Yo creo que el Consejero entró en la respuesta en el fondo de la cuestión, en el meollo, aunque se ha quedado un poco... un poco en el filo, ¿no?

Efectivamente, el Ministro de Fomento dijo que en mayo daría la solución definitiva, se produciría la solución definitiva; y, como estamos a finales de mayo, pues faltan unos pocos días. Y nosotros creemos que se puede esperar una semana a que se dé esa... esa solución definitiva. Y éstos son los plazos todavía razonables.

Y ha dicho el Consejero también que no va a adelantar acontecimientos, pero que, evidentemente, el Presidente de la Junta, pues ha hablado tres veces con el Ministro "que eso podía haberlo dicho antes"; no ha habido la reunión prevista en el Foro, pero, por lo menos, el Presidente de la Junta ha hablado con el Ministro. La Junta ha mandado documentación el ocho de marzo; ése también es un dato importante, lo podía haber dicho en su primera intervención, supongo que haciendo precisiones sobre cómo afecta el trazado a la Comunidad de Castilla y León. Que ha habido reuniones técnicas con el Ministerio y con la Comunidad de Madrid; lógicamente, claro, si es que eso es lo que hay... lo que hay que hacer, la línea que hay de trabajar. Y que el Consejero ha tenido conversaciones, pues, también con los Consejeros correspondientes de la Comunidad de Madrid. Si sólo en un amplio acuerdo de este tipo se puede sacar adelante el asunto.

Pero que, sin embargo, pues, no quiere dar los datos concretos; que no quiere que se concreten cuáles son esas soluciones. Bueno, y nosotros podemos incluso admitir que no se concreten estas... no es no se concreten, que no se hagan públicas estas propuestas todavía en este momento. Eso puede ser prudente; nosotros podemos admitirlo. Pero yo creo que el Consejero lo que tiene que hacernos es pedir que le demos nuestra confianza, por lo menos; decir que está haciendo esas cosas y pedir que le demos nuestra confianza. Y hasta estaríamos dispuestos a esperar estos siete días, estos quince días a conocer todas estas cosas. Esto tampoco es una cosa que tengamos

que tener aquí en este momento, exactamente, cuál es la nueva propuesta del trazado, que el Consejero ya ha dicho que existe. Lo que pasa es que nosotros tenemos algunas razones para dudar, porque algunas actuaciones que ha habido desde el mes de diciembre hasta aquí, pues son para dudar.

Hubo unas declaraciones –yo creo que desafortunadas– del Presidente de la Junta, cuando el Presidente de la Comunidad de Madrid dijo que ya estaban trabajando en una línea de actuación, y que el Presidente de la Junta de Castilla y León dijo que él no sabía de qué estaban hablando, como para que nosotros pudiéramos poner reparos o pudiéramos mostrar un cierto nivel de desconfianza.

Pero bueno, falta una semana, faltan quince días para la solución final; y, aunque no nos lo ha pedido, vamos a darle ese plazo de confianza al Consejero para sacar adelante este asunto, que nosotros creemos que es un asunto ciertamente prioritario, fundamental, para el futuro de nuestra Comunidad Autónoma.

Y hay que actuar, digamos, con una cierta velocidad –no sé mucho con alta velocidad o con velocidad alta– en este asunto. Porque en el último debate del Estado de la Nación se aprobó una Propuesta de Resolución de... comprometiéndolo al Ministerio correspondiente a someter a información pública el estudio de impacto ambiental de la "Y" vasca. Y si a la Variante Noroeste la ha adelantado ya con bastante tiempo la conexión Madrid-Francia, por Zaragoza y Barcelona, y si a la conexión Valladolid-Madrid la adelanta también la "Y" vasca, yo creo que, entonces, el proyecto este va a ser un proyecto que no va a poder considerarse como prioritario por razones estrictamente presupuestarias, en cualquier supuesto.

Por lo tanto, yo creo que hay que coger la palabra de que esto se va a resolver en un plazo de tiempo cortísimo. Que en un plazo de tiempo cortísimo va a aprobarse ese trazado definitivo de la conexión Madrid-Valladolid. Y, entonces, superada esa... ese plazo, esperamos a ver el siguiente plazo, que es ver qué dotación presupuestaria hay en los Presupuestos Generales del año noventa y nueve, para saber si de verdad se quiere acometer esta obra en el plazo de tiempo que todos decimos querer. Nada más. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. ¿Por el Grupo Parlamentario Popular? Pues tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero de Fomento, en un turno de dúplica.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Respondiendo al representante del Grupo Mixto, mire, yo creo que los ciudadanos de Madrid y del cuadrante noroeste van a saber muy pronto el trazado y, por tanto, los plazos para su ejecución, ¿no? Que, por otro lado, ya

los dio el Ministro, porque el Ministro ya adelantó en su día que el proyecto iba a estar para encargarse en mil novecientos noventa y ocho, que sería cuando el trazado definitivo estuviera definido y cuando los estudios informativos estuvieran ya cerrados.

Por tanto, esto lleva unas fases que, muchas veces, yo comprendo que los que no somos, tampoco, excesivamente expertos, pues a lo mejor lo manifestamos mal –como me puede pasar a mí–, y luego en los medios de comunicación se transcribe de una manera que es que parece que los proyectos ya están hechos o ya están contratadas las obras. Y, realmente, desde el estudio informativo –primero–, después los proyectos de ejecución; y después el inicio de las obras, hay un tiempo legal, y además, sobre todo, unas fases complicadas que llevan mucho tiempo. Esto no se hace en un año, y decir: "En un año los proyectos están en ejecución". ¿Qué proyectos, el encargo de los proyectos de construcción o las propias obras? Es que es muy distinto.

Entonces, la fase en la que estamos ahora es la fase de estudio informativo, que es la fase previa al encargo del proyecto de construcción; que, a su vez, es la fase previa de la fase de contratación de las obras; que, a su vez, es la fase previa del inicio de las obras. Pero, claro, todo ese proceso, que es un poco complejo, pues a veces tendemos a condensarlo todo en un año, y decimos: "nada, esto, todo, en dos años está listo", ¿no?

Entonces, yo creo que, en eso, los plazos los dio el Ministro en su día y los plazos se están cumpliendo: mil novecientos noventa y seis, se encargan los estudios informativos; a finales de mil novecientos noventa y seis–noventa y siete sale a información pública; se termina la fase de alegaciones en mil novecientos noventa y siete; y en mil novecientos noventa y ocho se dedican los técnicos a estudiar todas las alegaciones; porque ha habido más de quinientas, y todo eso lleva, por lo menos, cuatro o seis meses.

Por tanto, no se pueden encargar los proyectos hasta finales de mil novecientos noventa y ocho. Un proyecto de ejecución de este tipo no tarda menos de un año en su elaboración por los ingenieros, *consulting*, etcétera, ¿no? Por tanto, no se puede nunca hablar, por la fase y el trámite que llevamos, de iniciar obras antes de mil novecientos... finales del noventa y nueve o principios del dos mil. Es que, materialmente, es imposible. Es decir, no es que se una cosa que ahora digamos "como ahora hay dinero..."; si hubiera en el presupuesto ahora dinero, se podría iniciar todo y hacerlo rápidamente para empezar las obras al año que viene". Pues no sería posible, aunque hubiese dinero en el presupuesto.

Por tanto, yo creo que las fases del proyecto están correctas, se están cumpliendo. Y nosotros, en ese sentido, estamos satisfechos, si ahora se sigue adelante y no se para con este tema del trazado definitivo y demás.

Nuestra filosofía respecto a la compatibilidad de las opciones León y Zamora ya las sabe. Por tanto, no tenemos que repetir y no vamos a ver primero si sacamos adelante... Yo creo que lo importante es sacar adelante lo inmediato; lo importante es Madrid-Valladolid, eso es lo importante ahora mismo; la Variante de Guadarrama, eso es lo prioritario, eso es lo más importante de todo. Mientras eso no salga, de poco sirve que digamos que queremos que pase por Zamora, por Soria, por Palencia, por León; da lo mismo. Mientras no tengamos ya en marcha el tema de la Variante de Guadarrama decidida y todos los proyectos adelante, todo lo demás sobra; no nos sirve de nada. Tenemos que marcarnos unas prioridades, y en este momento la prioridad fundamental es la Variante de Guadarrama, es el trazado definitivo en la provincia de Madrid y es la contratación del proyecto.

Por tanto, nosotros queremos, en ese sentido, ser absolutamente serios y rigurosos, y no vamos a pedir una serie de cosas en este momento y fijamos filosofías. Si todo eso está muy bien -ya lo hemos dicho-, pero vamos a ir a lo primero, vamos a ir a lo principal. Después ya tendremos... durante la ejecución de esos proyectos, seguro que se van a decidir las otras opciones sin ningún problema; pero eso llevará su tiempo. Y eso, por mucho que ahora tengamos una urgencia en decirlo, nos da igual, ¿no?

Respecto al representante... a lo manifestado por el representante de Izquierda Unida. Mire usted, sobre este tema se han hecho reflexiones por todo el mundo, se han hecho cientos -por no decir miles- de noticias informativas en todos los medios de comunicación, comentarios de todo tipo: buenos, malos, regulares, negativos, positivos; de todo tipo se ha hecho ya en todo este tiempo. Sí es cierto que ustedes han recogido siempre los negativos, pero realmente ha habido absolutamente de todo sobre ese tema; unos más fundados, otros menos fundados; unos con más conocimientos, otros con menos.

Y bueno, como en mil novecientos noventa y ocho se encargarán los proyectos, seguro que va a ser suficiente con el presupuesto que hay actualmente. Porque es que, por mucho que hubiera 10.000 millones de pesetas en el noventa y ocho, ¿para qué los querría usted? Si no se pueden emplear, si es que no se pueden gastar, porque este año hay que encargar los proyectos de ejecución de obra, y eso es lo que está puesto en el Presupuesto del Estado. Si es que no se puede hacer otra cosa; por mucho que queramos, lo que hay en el Presupuesto, suficiente para cubrir lo que hay que hacer este año. Y ojalá, ojalá, lo que hay puesto se encargue y se gaste en eso; porque eso significará que el paso siguiente está dado.

Y, desde luego, usted no debió estar en el Foro, porque allí se aprobó una resolución -que yo tengo aquí-, con cinco puntos, que además hubo un mandato en el que se dijo que se mandaría al Ministerio, y en ningún sitio diga que hay "urgentemente nos tiene que recibir el

Ministro y...". Yo, desde luego, de todo lo que he leído aquí -y se lo puedo leer, los cinco puntos-:

"El Foro ha resuelto:

Primero. No defender ninguno de los trazados existentes, siendo el Ministerio de Fomento el que debe adoptar esta decisión sin dilaciones. El Ministerio, después de estudiadas las alegaciones, tomará la decisión definitiva sobre la base de criterios de respeto medioambiental, económicos y de viabilidad técnica entre algunas de las alternativas incluidas en el estudio informativo.

Segundo. Es inadmisibles en todo punto, y por tanto innegociable, cualquier alternativa nueva no incluida en el estudio informativo, por el enorme retraso que supondría empezar de cero.

Tercero. Proponer al Ministerio, sin posibilidad de discusión, la aprobación parcial del estudio informativo en aquellos tramos en los que hay acuerdo, cuales son Segovia-Valladolid, Madrid-Soto del Real. Esto permitirá que puedan comenzarse las obras en ellos, mientras se estudia y precisa la mejor solución óptima, tanto técnica como medioambiental, para el tramo central.

Cuarto. En este sentido, la voluntad política de ejecución del proyecto por el Ministerio de Fomento debe concretarse en los compromisos adquiridos, es decir, continuar los estudios de impacto ambiental, una vez decidido el trazado definitivo, en mil novecientos noventa y ocho, y licitar las obras iniciales en mil novecientos noventa y nueve.

Quinto. Proponer al Ministro como objetivo irrenunciable del Foro la consecución de velocidad alta para las Comunidades que conforman el norte y noroeste español, ejecutando simultáneamente, y sin dilación alguna, la modernización de las líneas y los compromisos adquiridos en el resto de los trazados; de manera que queden integrados en la red Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y La Rioja, y que comuniquen el norte con la meseta y el Eje Este, para lo que, a lo largo del presente ejercicio mil novecientos noventa y ocho se redactarán por el Ministerio de Fomento los estudios informativos correspondientes".

Esto es lo que dice el Foro, esto es lo que se ha resuelto y se ha aprobado allí. Usted está diciendo todo lo contrario. Yo, desde luego, creo que no debió estar usted en esa reunión; no lo recuerdo muy bien si estuvo, me parece que no estuvo. Pero vamos... ¿Estuvo? Bueno, pues, si estuvo, ¿cómo dice usted que allí se aprobó una resolución que decía: "Ir urgentemente a ver al Ministro"? No se aprobó. Esto está aquí, vamos, no me lo he inventado yo, la resolución del Foro.

Desde luego -y contestando al representante del Partido Socialista-, yo no conozco en detalle la solución

definitiva. Y, por tanto, pues sería por mi parte una imprudencia entrar ahora a decir cuál es, por dónde va a ir, cuándo va a salir, etcétera, etcétera, la opción que se adopte. Pero yo, desde diciembre hasta aquí, creo que el Presidente de la Comunidad de Madrid y el Presidente de Castilla y León han conocido todos los aspectos de ese trazado, todos los avatares que ha sufrido, los distintos cambios, etcétera, etcétera; y, por tanto, yo estoy seguro que vamos a conocer pronto la opción. Yo no sé si será, pues, en el último día de mayo –para cumplir ese plazo– o será el día tres de junio, o el día dos; pero, vamos, en cualquier caso lo conoceremos pronto. Y yo estoy seguro que va a responder, un poco, a todos los trabajos que tanto han aportado la Comunidad de Madrid, como la Comunidad de Castilla y León, como los propios representantes del Foro. Es decir, a mí me parece que el Ministerio no puede ser insensible a todas unas resoluciones del Foro que dicen claramente lo que tiene que hacer. Yo creo que, al final, acabará respondiendo a esas expectativas.

Sí que le agradezco esa confianza que nos da –¡menos mal!–, porque su Grupo se ve que actúa con mucha más responsabilidad que otros Grupos en este caso. Y si la conexión Madrid-Barcelona está más avanzada que la nuestra, sabe usted por lo que es: es porque estaban los proyectos hechos en mil novecientos noventa y seis; y, desgraciadamente, aquí no estaban hechos. Entonces, normalmente, si tienen todo eso... usted sabe técnicamente mucho mejor que yo cuáles son las fases en estos casos; y si no estaban hechos los proyectos ni los estudios informativos, difícilmente va a ir la nuestra más avanzada o al mismo paso que otras que ya tenían todo ese proceso avanzado. Y que, curiosamente, allí no ha habido oposición de grupos a su trazado; es decir, allí se aprobaron los estudios informativos, se aprobaron los trazados definitivos, los impactos ambientales... Y, curiosamente, en todo el trazado –que sepamos hasta ahora– no ha habido absolutamente ninguna protesta de nadie, todo se ha aceptado perfectamente y el impacto ambiental se ve que no existe; no ha habido ninguna organización de ningún tipo que haya dicho que daña mucho una cueva de murciélagos o un nido de dos águilas que aparece por la zona de El Moncayo. No ha habido nada; todo ha ido perfecto, se han hecho todos los trazados muy bien, y ahí están en obras: ejecutándose a toda velocidad.

Por tanto, ¡ojalá nosotros tuviésemos esa misma suerte cuando se decida el trazado! Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Terminado el turno de Portavoces, abrimos un turno para los Procuradores de la Comisión que no hayan actuado como Portavoces. Si hay algún Procurador de la Comisión que quiera hacer alguna pregunta u observación... ¿Algún Procurador más desea hacer alguna pregunta u observación? Tiene la palabra, en primer lugar, el señor Lubián para hacer la pregunta al señor Consejero.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Sí. Muchas gracias. La Junta apoya el trazado del Tren de Velocidad Alta a Galicia por León, y también apoyaría la construcción de un ramal complementario hasta Zamora, que enlace con Ourense.

Como se trata de una decisión que compete al Gobierno de la Nación, y aquí estamos en las Cortes de Castilla y León, y el señor Consejero está representando a la Junta, yo quisiera preguntarle cómo valora el señor Consejero el grado de posibilidades de que el Gobierno asuma la construcción del ramal de Zamora y cuál será, en todo caso, la actitud efectiva de la Junta ante el Gobierno en este tema. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para contestar a la pregunta, tiene la palabra el señor Consejero de Fomento.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Mire usted, la Junta no apoya un ramal a Zamora, apoya el trazado, a través de Zamora, al sur de Galicia, en su actual concepción; porque el ramal es algo mucho menor. Es decir, de lo que se trata es de convertir el actual trazado, de convertir el actual trazado, en un trazado adaptado a la velocidad alta, que es mucho más completo.

Y, en ese sentido, nosotros estaríamos dispuestos a proponer a los Grupos Parlamentarios una resolución conjunta, para ser remitida a Madrid, en el sentido de que eso se tenga en cuenta. Porque nosotros lo hemos hecho por escrito como Junta, y lo hemos remitido con los informes técnicos. Pero no tenemos ningún inconveniente en que esta Comisión, o en el Pleno, o donde se considere adecuado, desde luego, nuestro Grupo está dispuesto a apoyar y a proponer una resolución que entre de lleno en ese tema, es decir, que se proponga al Ministerio, o que se apoye lo que se ha enviado por la Junta de Castilla y León en ese sentido. Es decir, convertir el trazado actual, de Medina del Campo-Zamora-Ourense-Vigo, en un trazado de conexión con la red de velocidad alta, adaptado a una velocidad por encima de los doscientos veinte kilómetros por hora. Eso es lo que yo creo que se necesita allí. Y eso, desde luego, es lo que hemos dicho por escrito y lo que vamos a defender.

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

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Sí. Muchas gracias. Sí, parece usted ahora más contundente a la hora de afirmar... Yo no... Yo había entendido perfectamente el mensaje, pero me pareció oportuno que lo volviera a repetir con esa contundencia.

Es que, mire, si no fuera así, yo tendría que decir que León es una ciudad y una provincia con suficiente

volumen de población para llevar hasta allí el Tren de Velocidad Alta sin necesidad de justificaciones exógenas –eso en primer lugar–; Zamora, no.

Es también el enlace lógico para un ramal Asturias, fundamentalmente. Y, además, aparece ya contemplada esa variante, pues, en el Plan Director de Infraestructuras. Y nada que objetar. Me parece que hay que hacerlo así.

Zamora, sin embargo, sí nos tememos, sí necesita, o va a necesitar –como decía antes–, justificaciones externas que apoyen la llegada del Tren de Velocidad Alta a esa ciudad. Y yo quisiera decirle algunas –si me lo permite–, para que las tenga en cuenta cuando tenga que argumentarlo como Consejero ante el Gobierno.

Mire, desde... no solamente desde el sur de Galicia, desde A Coruña, desde Santiago, y luego también desde Pontevedra, Vigo y Orense, se tarda ahora mismo, en el Talgo, lo que se va a tardar en el Tren de Velocidad Alta por León cuando esté construido. Si se construye un tren de velocidad... o sea, si se adapta el ferrocarril al Tren de Velocidad Alta, se tardarán dos horas menos que por León en su día, también desde A Coruña, no solamente desde Vigo.

El ferrocarril entre Zamora y Ourense necesita poca reforma. Bueno, la reforma... poca, hablando relativamente, como es lógico. Como ha sido el último ferrocarril que se ha construido para Galicia, los túneles entre Puebla de Sanabria y Ourense son todos de doble anchura y los terraplenes también, si exceptuamos medio túnel en un determinado lugar.

Y después, creemos que también tendría una influencia sobre el norte de Portugal.

Entonces, teniendo en cuenta todas estas cuestiones, lo que realmente esperamos en Zamora de la Junta, pues, es que, sin entrar para nada en ninguna confrontación con León, que tiene... me parece que está bien planteado que por ahí vaya el Tren de Velocidad Alta, que sea usted así de contundente, no solamente ahora, sino en el futuro, a la hora de defender para esta Comunidad... porque lo bueno para esta Comunidad es que haya esos dos ramales, igual que los hay en las autovías.

Porque hace seis meses, usted me decía a mí que estaba... me lo decía así, que estaba prácticamente chupado que el tren que hay ahora volviera a parar en determinados apeaderos; le parecía algo chupado. Sin embargo, en una respuesta por escrito ya me viene a decir que es imposible. Entonces, esta actitud tan favorable que muestra usted ahora, quizá dentro de seis meses no lo sea tanto. A ver si hay suerte y lo sigue siendo así. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Para consumir un turno de dúplica, tiene la palabra el señor Consejero de Fomento.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Mire usted, de lo que depende de nosotros, pues podemos dar unas seguridades; y de lo que no depende nosotros, pues podemos insistir ante de quien dependa sobre lo que necesitamos o de lo que queremos que se haga.

Yo sí le puedo decir que sobre algunas cuestiones que sí... que no dependían de nosotros, pero que sí dependían de una presión nuestra, la ha habido. Es decir, si se aprueban una serie de convenios, por ejemplo, para desviar el ferrocarril en Burgos, pues eso se ha hecho por este Gobierno, con unos convenios muy concretos, precisamente en base a una presión también institucional, por parte de la Junta de Castilla y León, para que se hiciera una determinada operación u otra para que la estación de mercancías se hiciera en un sitio, financiando con nuestro dinero esa operación y financiando con nuestro dinero también la otra operación del desvío.

Por tanto, lógicamente, estamos comprometiéndonos en ese sentido, desde el momento en que estás aportando una colaboración económica en un proyecto determinado. Pero, en este caso concreto –como es lógico–, lo que pretendemos es transmitir a los órganos que tienen que decidir que toda una serie de instituciones, Ayuntamientos o entidades de cualquier tipo en Castilla y León estamos de acuerdo, o en otras regiones –como ha ocurrido en este caso–, en que ese tren es perfectamente compatible con el otro tren que se piensa adoptar para dar servicio a Cantabria, Asturias y Galicia. Porque no olvidemos que el tren tampoco es Valladolid-León, ni es Valladolid-Zamora. Nosotros estamos situados donde estamos, y los trenes atraviesan, en las redes que... españolas, las redes nacionales atraviesan por donde atraviesan. Por tanto, querámoslo o no, nos beneficiamos o nos perjudicamos en función de las decisiones que afectan a veces a otros.

Entonces, en este caso concreto, lo que queremos es que, para que se dé un servicio a terceros, nos beneficiemos nosotros también. Porque eso es el Madrid-Valladolid. El Madrid-Valladolid, nos vamos a beneficiar de una red –como le ha ocurrido a Ciudad Real, o como le ocurrirá a Zaragoza–, que no va ni a Ciudad Real, ni a Zaragoza, ni a Valladolid; es decir, son redes, incluso internacionales en muchos casos, que benefician especialmente a las zonas por las que atraviesan.

Y para buscar el máximo beneficio inducido en las zonas por las que atraviesan es por lo que pedimos... pues el tema de Segovia, el tema Medina, o el tema de Zamora, en este caso concreto. Como también pediremos la cuestión de Salamanca. Porque el tema para nosotros importantísimo es la conexión con esa red de Salamanca,

no porque sea de Salamanca, sino por el tráfico que viene de Portugal.

Por tanto, nosotros creemos que en esto hay que tener una visión estratégica de conjunto y ver los beneficios adicionales que esa visión estratégica de conjunto nos puede traer a Castilla y León; para eso estamos en Castilla y León. Como supongo que hará lo mismo Galicia; lo mismo que hará la Comunidad de Madrid, teniendo en cuenta que por su Comunidad tienen que pasar absolutamente todos los trenes. Por tanto, ellos tienen que buscar también, en ese sentido, el menor... ahí no tienen tanto el máximo beneficio, sino el menor impacto para ellos.

Yo creo que, en este caso concreto, nosotros creemos que es perfectamente compatible, y que los tráficos son diferentes –no tienen por qué ser los mismos tráficos, como no lo son en las autovías que en este momento están en servicio–, para ir al norte de Galicia o a Asturias que para ir al sur de Galicia o al norte de Portugal. Son tráficos distintos, que se pueden aprovechar perfectamente en el tema ferroviario.

Y yo creo que eso, además, significa una preocupación por el área noroeste de España, que muchas veces, pues, se tiende a olvidar. Y eso ha supuesto que en los últimos veinte años, pues, el cuadrante noroeste de España haya perdido población, haya perdido oportunidades y haya perdido, pues, muchas otras opciones, en beneficio de áreas como son el Mediterráneo, que se han beneficiado especialmente de esa mejora de las infraestructuras.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para formular la pregunta, tiene la pregunta el señor Solares.

EL SEÑOR SOLARES ADÁN: Muchas gracias, señor Presidente. Señor Consejero, al hilo de su última intervención –no de ésta, de la anterior–, le voy a hacer dos preguntitas muy concretas y sencillas, bastante simples, ¿eh?

(Risas.)

EL SEÑOR SOLARES ADÁN: ¿Conoce el señor Consejero, conoce el señor Consejero, si se ha sometido a estudio de impacto ambiental todo el trazado de la Madrid-Barcelona? Primera parte.

Y segunda pregunta: ¿conoce los conflictos... o sea, los conflictos de los posibles trazados en el área metropolitana de Barcelona? Nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Señor Consejero, tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Respecto a la primera, yo le

puedo decir que, en principio y mientras no se demuestre lo contrario, la Ley obliga a que, antes de empezar cualquier obra de índole estratégico de ese tamaño en la red de alta velocidad, haya antes unos informes de impacto ambiental. Por tanto, yo tengo que deducir que el señor Borrell, en su día, hizo esos informes de impacto ambiental, que era el Ministro responsable. Supongo yo, porque, si no, las obras seguramente no se hubieran iniciado. Ahora, si no hacían falta legalmente, eso es otro tema. Pero me da la sensación de que sí que hacían falta legalmente. Por tanto, los informes supongo que estarán hechos.

Y respecto al área metropolitana de Barcelona, bueno, mire usted, como respecto al área metropolitana de Madrid. Los problemas serán, pues, cuando se desvíe la M-40 y hay problemas con un barrio, o con una zona, o con un monte concreto, pues en Barcelona habrá ocurrido con el área metropolitana, pues, según por donde... pero yo no me refería tanto a éstos; yo me refería más a lo que es el impacto ambiental en zonas naturales, no en zonas urbanas. Eso es un impacto totalmente distinto; eso no tiene nada que ver con lo que estábamos hablando. El tema del impacto ambiental va originado en áreas de especial riqueza medioambiental. Y me da la sensación de que en el área metropolitana de Barcelona no se trataba precisamente de ese tipo de problemas los que surgieron.

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

EL SEÑOR SOLARES ADÁN: Gracias, señor Presidente. Bueno, demuestra en cierta manera que no conoce realmente si los estudios fueron realizados. La realidad es que se han... se están haciendo o se hicieron en tramos; no existe un trazado, y por eso no lo desconoce... o sea, no lo conoce. Pero, entonces, lo que nos dijo antes de que no había habido ningún problema porque en otros sitios no los... no era realmente cierto. Sí se hacen, y, lógicamente, por tramos.

Y con respecto a lo de Barcelona, pues ya le pasaremos la información, para su conocimiento oportuno. Gracias.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Bueno, yo lo que le estoy diciendo no está en contradicción con lo que dije antes. Es decir, todas las obras se hacen por tramos; y cada tramo lleva consigo un presupuesto, un proyecto de ejecución de obra y un informe de impacto ambiental, cada tramo. Y, en este caso concreto, si hay obras en ejecución, necesariamente tiene que haber habido un informe de impacto ambiental; porque, si no, esa obra no se hubiera

iniciado. ¿Que haya tramos en este momento sin informe de impacto ambiental? Pues claro, si están sin iniciar. En la zona de Zaragoza y en la zona de Guadalajara todavía hay muchos tramos sin iniciar, en esa vía. Pero ¿y los tramos que ya están en marcha? Porque hay alguno en marcha que usted lo puede ver incluso con fotos aéreas que han salido, en unos valles de especial riqueza ambiental, ¿eh?, en la provincia... no sé si es por la zona de Calatayud o en la zona de Zaragoza, que debería usted verlo a ver si eso tiene más o menos impacto ambiental que lo de la Sierra de Guadarrama. Y, sin embargo, pues a lo mejor no hay ningún problema allí, por lo que se ve, para ejecutar las obras; y aquí los ha habido.

Por lo tanto, yo únicamente me refería, como un argumento que se pone sobre la mesa, que parece ser que siempre aquí hay más problemas de tipo medioambiental que en otros sitios. Porque usted conocerá cuando atraviesan el Valle de Alcudia, o Despeñaperros, el Tren de Alta Velocidad, ¿se ve que allí no ha habido ningún impacto ambiental de ningún tipo? ¿Usted ha ido en el AVE y ha visto si eso hay impacto o no hay impacto allí medioambiental? Porque algo debe de haber habido. No nos consta ninguna protesta, ningún informe negativo, ninguna cuestión de oposición a ese Tren de Alta Velocidad; ¡fíjese qué rápido se hizo! Y no me diga usted a mí que en el Valle de Alcudia, en Castilla-La Mancha, no hay impacto ambiental en ese trazado de alta velocidad.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Agradeciéndole de antemano la comparecencia ante esta Comisión... Vamos a esperar un minuto hasta que toma posesión el Director General para contestar a los siguientes puntos del Orden del Día.

Pasamos al tercer punto del Orden del Día, que dará lectura el Secretario de la Comisión. Ruego silencio, Señorías.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MESÓN SALVADOR): Tercer punto del Orden del Día: **"Pregunta con respuesta Oral ante la Comisión, número 292, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador don José Alonso Rodríguez, relativa a gestiones y compromisos con la empresa constructora sobre la rehabilitación del vial entre Almazcara y San Miguel de las Dueñas, antigua Nacional VI, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 212, de quince de abril de mil novecientos noventa y ocho"**.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Secretario. Para formular la Pregunta, tiene la palabra don José Alonso Rodríguez.

EL SEÑOR ALONSO RODRÍGUEZ: Muchas gracias, señor Presidente. Señor Director General, me alegro que sea usted mismo el que conteste, porque prácticamente habíamos, de alguna manera... no consensuado, sino que usted había prometido interesarse por este problema. Se trata –para ubicarnos– del fragmento... un fragmento de la antigua Nacional VI, que está a la altura de Almazcara, donde se están realizando, paralelamente, las obras de la nueva autovía del Noroeste, y que –si usted recuerda– hace cosa de un año planteábamos que había un acuerdo previo entre la Junta y los Ayuntamientos para que la... –y, por lo visto, el compromiso por parte de la empresa constructora–, para que la empresa constructora, al hilo de la construcción del... de la nueva autovía en esa zona, entre Almazcara y San Miguel de las Dueñas –que son pocos kilómetros–, realizara un trabajo de reparación de la antigua Nacional VI, que es competencia de la Junta de Castilla y León, salvo que se haya concertado con la Diputación últimamente –que creo que no, es la antigua Nacional VI–, para que realizara ese trabajo. Parece que la... últimamente, ya le dije entonces, la empresa constructora decía que ellos solamente iban a realizar el paso sobre la autovía hasta Almazcara y las conexiones de esa entrada.

Efectivamente, ese paso está hecho, sustituyendo al que había anteriormente. Pero no se ve que hayan hecho allí nada. Y, por tanto, esa carretera, pues sigue así.

Como usted quedó, a la sugerencia mía, de hacer alguna gestión con la empresa para urgirles ese compromiso en su día, le pregunto si hay algo nuevo sobre ello. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para contestar la pregunta, por parte de la Junta, tiene la palabra el Director General de Carreteras e Infraestructuras, don Luis Alberto Solís.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias, señor Presidente. Señoría, la Administración Estatal, a través del Ministerio de Fomento, y el propio Ayuntamiento de Congosto han mantenido –por lo que conoce esta Consejería– conversaciones para la rehabilitación de este vial, existiendo voluntad de efectuar un tratamiento de esta carretera en tanto que va a funcionar como vía de servicio, dado que la autovía del Noroeste discurre en este tramo como desdoblamiento de la carretera nacional actual. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Director General. En un turno de réplica, tiene la palabra don José Alonso.

EL SEÑOR ALONSO RODRÍGUEZ: Sí, muchas gracias. Porque me parece que, de alguna manera, está un poco contestado. Yo quisiera, desde luego, insistir por la importancia que tiene y usted mismo ha reconocido que en esas intervenciones que hubo del Ayuntamiento, ese compromiso a tres bandas, por parte de la Junta y por parte de la empresa constructora, ese compromiso frenó al Ayuntamiento porque creyó que estaba todo arreglado.

Y le recuerdo que usted dijo que iba a hacer una gestión personal. Bueno, si no la ha hecho y ha habido otras gestiones, me da igual. Yo no quería obligarle a usted a ir a Madrid para esta cuestión, ni mucho menos. Pero sí que entiendo que es una cuestión que debe resolverse, porque está dentro de las responsabilidades de la Junta, como he dicho.

Concluyendo, ese vial ha sufrido la influencia de las obras de autovía y, además, ahora está triturado; pero es que, además, hay un aspecto que quizás usted no ha tocado y a mí me interesaría insistir en ello. Ellos se habían comprometido, de alguna manera, según el acuerdo inicial, a hacer la restauración de la antigua Nacional VI en algunos determinados puntos kilométricos, que era entre el nuevo acceso sobre la autovía y el pueblo de San Miguel. Pero, claro, desde el pueblo de Villaverde de los Cestos anterior, e incluso de algunos pueblos aledaños a Bembibre, hasta terminar San Miguel de las Viñas -queda mucho más arriba-, para enlazar con los otros que quedan... incluso para comunicar con Ponferrada, ahí no había compromiso alguno. Como usted muy bien ha afirmado, ahí la autovía ocupa la vía antigua. Si no se coge todo el trayecto de esa antigua Nacional VI y salida a los pueblos más arriba de San Miguel de las Dueñas, resultaría que esos pueblos se verían obligados a salir a la autovía, a la autovía nueva, pues para hacer un recorrido de tres kilómetros y volverse a retirar. Esto, desde luego, no es lo que se pretende con las autovías, ni en concepto de seguridad, ni, en mucho menos, en concepto de agilidad.

Por tanto, yo le insisto que, si usted sabe ya que existe ese compromiso, ustedes hagan valer que todo el trayecto ese de la antigua Nacional VI, incluyendo la salida a los pueblos cercanos, sea recuperado. Si no lo hacen ellos, va a tenerlo que hacer la Junta después. Nada más. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para un turno de duplica, tiene la palabra el señor Director General de Carreteras e Infraestructuras.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias, señor Presidente. Yo no quisiera intentar reproducir, pues, el debate que tuvimos sobre este tema, pues hace poco más de un año, el once de abril del año pasado.

Simplemente quisiera hacerle... dejar constancia que se trata de un vial que en este momento no es competencia, no es competencia, o no... no es de la titularidad de la Junta de Castilla y León. Ese vial fue cedido al Ayuntamiento de Congosto mediante un procedimiento que se tramitó en su día; procedimiento que se hizo a instancias del Ayuntamiento de Congosto. Y, por tanto, es un vial en la actualidad, en la actualidad que no pertenece a la titularidad de la... a la titularidad de la Junta de Castilla y León.

No obstante eso... y, por tanto, se trata de un tema a resolver entre el titular de la vía -que es el Ayuntamiento- y la Administración del Estado -el Ministerio de Fomento-, en el sentido de que al quedar como incorporada ese trozo de vía, que podía ser una arteria urbana, como parte de una vía de servicio de una autovía que se ha duplicado, pues, por tanto, parece razonable que se atienda la solicitud del Ayuntamiento.

Nosotros, en esa línea, y cumpliendo... intentando cumplir el compromiso que yo adopté ante esta Comisión, pues hace un año, nosotros hemos hecho gestiones ante el Ministerio de Fomento y la empresa constructora, fundamentalmente ante el Ministerio de Fomento, ante la Dirección de Obras y la Demarcación de Carreteras, en el sentido de que se diera, pues atención a esta solicitud, que parece razonada y razonable por parte del Ayuntamiento.

Como consecuencia de esas actuaciones que hemos tenido de, simplemente, una labor mediadora o de hacerles llegar con cierto grado de intensidad el conocimiento del problema al Ministerio de Fomento, ha habido esas conversaciones que dice el Procurador a tres bandas, en las que a nosotros nos consta que ha habido un grado de avance importante.

Yo hace un año aproximadamente decía aquí que en el proyecto se incluía una parte importante de esos cinco kilómetros y que simplemente lo que se excluía creo que era 1,4 kilómetros. Bueno, pues según mis informaciones, mis informaciones, ahora mismo el acuerdo de actuación del Ministerio en ese vial me parece que está prácticamente cerrado y hay la duda sobre la actuación en un tramo ya tan pequeño, exclusivamente de cuatrocientos metros. Pero un tramo... ya le digo que se ha producido ese acercamiento de posturas, en principio, como consecuencia de la... bueno, no insistencia, simplemente voluntad mediadora que se ha hecho por parte de la Consejería de Fomento y en un tema que no es estrictamente de nuestra competencia. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Director General. ¿Algún Procurador de la Comisión desea alguna declaración sobre el tema de la pregunta?

Pasamos al cuarto punto del Orden del Día. Dará lectura el Secretario de la Comisión.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MESÓN SALVADOR): Cuarto punto del Orden del Día: **"Pregunta con respuesta Oral ante la Comisión, número 296, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador don Agustín Prieto Mijarra, relativa a retirada de bolsas de basuras en las carreteras de Ávila Comarcal 500 y AV-900, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número doscientos quince, de veintuno de abril de mil novecientos noventa y ocho"**.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para formular la Pregunta, tiene la palabra don Agustín Prieto Mijarra.

EL SEÑOR PRIETO MIJARRA: Sí. Gracias, señor Presidente. Desde hace más de veinticinco días y durante varias veces al año se viene observando en las carreteras de Ávila, tanto en la C-500, AV-900, 501 -o sea, todas las carreteras del Alberche-, gran cantidad de bolsas amarillas en las cuales se ha recogido la basura que hay alrededor de la carretera -cosa que nosotros aplaudimos- con el consiguiente peligro de que todo el ganado rumiante -cabras, vacas, todo ganado rumiante-, pues se acerca, al tener ese color tan llamativo, y provoca accidentes, que ya ha habido varios.

Entonces, nuestra pregunta es si la Junta va a tomar alguna medida inmediata de que esas bolsas sean retiradas inmediatamente al ser recogidas. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para contestar a la Pregunta, tiene la palabra el Director General de Carreteras e Infraestructuras.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias, señor Presidente. Señoría, el Servicio de Recogida de Basuras mediante las bolsas, a que se refiere la presente Pregunta, trabaja realizando la limpieza durante la semana para a su final recoger esas bolsas; de forma que el tiempo en que permanecen en las carreteras no puede ser sino de dos o tres días.

En cualquier caso, este servicio está permitiendo la eliminación de desperdicios en el entorno natural. Y que conozca esta Consejería, no nos consta la existencia de problemas de seguridad vial asociado a la presencia de animales en la calzada y que puedan estar relacionados con las mencionadas bolsas.

De igual forma, no parece existir evidencias de que los animales se vean atraídos por las bolsas o por su color, dado que no han aparecido bolsas deterioradas.

En cualquier caso, y sin perjuicio de no considerar la existencia de peligros inmediatos o graves derivados de la utilización de estas bolsas, la Consejería de Fomento vigilará sus posibles riesgos. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Director General. Para un turno de réplica, tiene la palabra don Agustín Prieto Mijarra.

EL SEÑOR PRIETO MIJARRA: Gracias, señor Presidente. De lo que dice, de lo que dice el señor Director General de que son dos/tres días no es cierto. Yo he contabilizado más de veinticinco días las bolsas en la C-500, desde el término de San Juan de la Nava hasta Navalacruz; y, asimismo, de la AV-900 desde Ávila, todo el puerto de Navalmoral, cruzando por Navalmoral, Burgohondo y los pueblos adyacentes. Entonces, eso de que se retira en dos y tres días no es cierto.

¿De que dice usted que no atraen a los animales? Sí, señor. Porque yo es una carretera que la estoy andando algunos días cuatro y cinco veces, ¿eh?, y veo el peligro que trae los animales. Ahora que hay mucha comida, no; ahora en la primavera, no; pero, cuando no hay comida, a los animales le atrae el plástico, a toda clase de animal rumiante.

Entonces, yo le repito a usted que sí y que están más de veinticinco días. Concretamente veinticinco días he concretado en la C-500, ¿eh? Nada más, gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para consumir un turno de réplica, tiene la palabra el Director General de Carreteras e Infraestructuras.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias, señor Presidente. Señoría, realmente, aunque la Pregunta suya se circunscribe a esta situación en la Ávila C-500 y en la carretera comarcal de Ávila, la C-500, y la AV-900, yo le diría más: no es un problema de esas carreteras -y no es que sea un problema-, es una situación generalizada, que se da en todas las redes de la Junta de Castilla y León en la que tenemos el Servicio de Conservación contratado. Servicio que está permitiendo... que antes las basuras estaban en las márgenes de las carreteras y, de esta forma, se están recogiendo entiendo que de una manera eficaz.

Yo, sin dudar en absoluto de la afirmación que dice Su Señoría, pero ¿no serán distintas bolsas de basura a lo largo de los veinticinco días? Porque, claro, las bolsas no van enumeradas.

(Murmulló.)

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): El Servicio de Recogida de Basuras... no es Servicio de Recogida de Basuras, es el Servicio de Limpieza de las Carreteras. Servicio que, además, se está demostrando bastante eficaz...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Señorías. Perdone un momento, Director. Señorías, guarden silencio, por favor. Continúe, Director.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): ...el Servicio de Limpieza de las Carreteras; Servicio, además, que se está demostrando bastante eficaz, porque mientras antes estaban las basuras desperdigadas, bueno, pues ahora se cogen, se recogen sistemáticamente y se introduce en unas bolsas. Y entonces, un camión, pues pasa recogiendo esas bolsas de basura, pues, periódicamente; y, en principio, sobre los supuestos planteados, debían ser, pues con periodicidad semanal.

No obstante, nosotros vigilaremos, vigilaremos que ese... que esos plazos de recogida de basura no sobrepa-

sen los que entendemos razonables, en el entorno de esos dos o tres días, y que, por tanto, como máximo una basura que haya sido recogida en una bolsa en un lunes, en el viernes de esa semana haya sido recogida. E, igualmente, vigilaremos, si existe, y en algunas zonas especialmente sensible por mayor presencia de animales en la carretera, como puede ser el entorno de la C-500, en el que si se pueden producir alguna situación de mayor peligro, para evitar que se produzca, porque, en definitiva, el objetivo nuestro no es otro que el de tener unas carreteras mejor conservadas, más limpias y más seguras. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Director General. ¿Algún Procurador de la Comisión desea alguna declaración sobre el tema de la Pregunta? Pues muchas gracias al Director General.

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

*(Se levanta la sesión a las trece horas cincuenta y cinco minutos.)*