

## COMISIÓN EXTRAORDINARIA DE POLÍTICA TERRITORIAL, ARQUITECTURA Y VIVIENDA

**PRESIDENTA: Doña María de los Ángeles Armisén Pedrejón**

**Sesión celebrada el día 13 de septiembre de 1999, en Fuensaldaña**

---

### ORDEN DEL DÍA:

1. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento, S.C. 1-I, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre:
    - Proyectos de actuaciones de su Consejería para la presente Legislatura.
  2. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento, S.C. 9-I, a petición de la Junta de Castilla y León, para informar a la Comisión sobre:
    - Programa de actuaciones a desarrollar en esta Legislatura.
- 

### SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diez horas cuarenta minutos.	226	<b>Puntos primero y segundo del Orden del Día. SC 1-I y SC 9-I.</b>	
La Presidenta, Sra. Armisén Pedrejón, abre la sesión y comunica a la Comisión las sustituciones que se han producido.	226	La Secretaria, Sra. Rodrigo Rojo, da lectura a los puntos primero y segundo del Orden del Día.	226

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Intervención del Sr. González Vallvé, Consejero de Fomento, para informar a la Comisión.	227	La Presidenta, Sra. Armisén Pedrejón, abre un turno para la formulación de preguntas por parte de los Procuradores de la Comisión.	264
La Presidenta, Sra. Armisén Pedrejón, suspende la sesión.	243	En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Losa Torres (Grupo Socialista).	264
Se suspende la sesión a las once horas cuarenta y cinco minutos, reanudándose a las doce horas quince minutos.	243	En turno de preguntas, interviene la Procuradora Sra. Rodrigo Rojo (Grupo Socialista).	264
La Presidenta, Sra. Armisén Pedrejón, reanuda la sesión.	243	Contestación del Sr. González Vallvé, Consejero de Fomento.	265
La Presidenta, Sra. Armisén Pedrejón, abre un turno de preguntas u observaciones por parte de los Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	243	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Losa Torres (Grupo Socialista).	266
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. De Meer Lecha-Marzo (Grupo Socialista).	243	En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. Rodrigo Rojo (Grupo Socialista).	266
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	246	En turno de dúplica, interviene el Sr. González Vallvé, Consejero de Fomento.	266
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular).	251	La Presidenta, Sra. Armisén Pedrejón, abre un turno para la formulación de preguntas por parte de los Procuradores no miembros de la Comisión.	267
Compartiendo turno, interviene el Procurador Sr. Jiménez García (Grupo Popular).	253	En turno de preguntas, interviene la Procuradora Sra. Pérez Martínez (Grupo Socialista).	267
Intervención del Sr. González Vallvé, Consejero de Fomento, para responder a las cuestiones planteadas.	255	Contestación del Sr. González Vallvé, Consejero de Fomento.	267
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. De Meer Lecha-Marzo (Grupo Socialista).	258	En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. Pérez Martínez (Grupo Socialista).	268
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	260	En turno de dúplica, interviene el Sr. González Vallvé, Consejero de Fomento.	268
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Jiménez García (Grupo Popular).	262	La Presidenta, Sra. Armisén Pedrejón, levanta la sesión.	268
En turno de dúplica, interviene el Sr. González Vallvé, Consejero de Fomento.	262	Se levanta la sesión a las catorce horas treinta minutos.	268

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

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Buenos días. Agradecemos la comparecencia del Excelentísimo señor Consejero de Fomento, don José Luis González Vallvé.

¿Alguno de los Portavoces de los Grupos Parlamentarios quiere comunicar alguna sustitución a esta Mesa? ¿Por el Grupo Parlamentario Popular?

EL SEÑOR JIMÉNEZ GARCÍA: Sí, Presidenta. Por parte del Grupo Parlamentario Popular, Raúl de la Hoz Quintano sustituye a José María López Benito; y Francisco Vázquez Requero sustituye a Gregorio Rodríguez de la Fuente. Nada más.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): ¿Por el Grupo Parlamentario Mixto?

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Sí. Buenos días. Por el Grupo Mixto, don Joaquín Otero Pereira sustituye a don José María Rodríguez de Francisco.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): ¿Y por el Grupo Parlamentario Socialista?

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Sí. Don Jesús Cuadrado sustituye a doña Ana Granado.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Si no hay más sustituciones, la señora Secretaria tiene la palabra para dar lectura a los puntos del Orden del Día.

LA SEÑORA SECRETARIA (SEÑORA RODRIGO ROJO): El primer punto del Orden del Día: "**Comparecencia...** Primer punto del Orden del Día: "**Comparecencia del Excelentísimo señor Consejero de Fomento, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre: proyectos de actuaciones de su Consejería para la presente Legislatura**".

Segundo punto del Orden del Día: "**Comparecencia del Excelentísimo señor Consejero de Fomento, a petición de la Junta de Castilla y León, para informar**

**a la Comisión sobre programa de actuaciones a desarrollar en esta Legislatura".**

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero de Fomento, don José Luis González Vallvé.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR GONZÁLEZ VALLVÉ): Señora y señor Presidente de las Comisiones. Señoras y señores Procuradores. Buenos días.

Es para mí, como miembro de estas Cortes de Castilla y León, motivo de especial satisfacción poder comparecer en mi actual condición de Consejero de Fomento ante Sus Señorías en esta sesión conjunta de las Comisiones de Transportes y Comunicaciones, y Política Territorial, Arquitectura y Vivienda.

Como bien saben Sus Señorías, su convocatoria y celebración responde al propósito de dar a conocer y presentar ante estas Cortes de Castilla y León, a petición del Grupo Parlamentario Socialista y a petición propia, el programa de acción del Gobierno Regional en esta V Legislatura autonómica, respecto de las competencias asumidas por la Consejería de Fomento.

Supone la celebración de esta sesión, no sólo la necesaria consecuencia, en términos de recto ejercicio de la práctica democrática y parlamentaria, de nuestra obligación o de nuestro compromiso como Gobierno, al que corresponde la dirección política de la Comunidad, sustentado en el Grupo Parlamentario Popular, en cuanto a desarrollar y describir en detalle ante esta Cámara los contenidos y propuestas políticas formuladas por el Presidente de la Junta de Castilla y León en el Debate de Investidura, sino que también implica el comienzo de la relación de este Consejero con todos ustedes.

En consecuencia, y antes de entrar en el contenido propio de mi intervención, desearía me permitieran formular, con la disculpa de mi noviciado, a modo de consideraciones previas, una serie de reflexiones iniciales sobre mi concepción personal y política en relación a determinadas cuestiones que juzgo de interés reseñar a Sus Señorías, para, primero, presentarme en el foro político regional y, segundo, para, tal vez, mejor comprender el programa de gobierno que hoy les presento.

Entiendo que un Gobierno Regional, este Gobierno Regional, no solamente tiene la responsabilidad de hacer, sino que también debe de sentir la obligación y tener la voluntad política de intentar cambiar alguna de las pautas de esta sociedad que parecen dificultar su progreso o modernización, propiciando, a través del consenso, nuevas pautas más razonables, más acordes con la actualidad y, posiblemente, más convenientes para los proyectos de futuro.

Y ello debe de intentarse desde el convencimiento racional de la oportunidad de sus propuestas, de forma que puedan servir de orientación, de guía, e incluso de

catalizador para los comportamientos individuales e institucionales de los entes y de las gentes de nuestra Región.

Nos podemos referir, por ejemplo, a ese estado de queja permanente que parece imperar en una gran parte de nuestra sociedad, cuando, objetivamente, somos unos privilegiados. O a esa aparente -y quizá superficial- falta de solidaridad con nosotros mismos y con los demás, desde la que parece que la defensa individual o colectiva de los intereses materiales es el principal y casi único elemento de motivación de la conducta. Sí, somos unos privilegiados: en un mundo de seis mil millones de habitantes, hay solamente ochocientos millones -entre los que estamos- que disponemos de alimentos, vestido, vivienda, sanidad, seguridad, educación, etcétera; y, además, de esos ochocientos millones, estamos entre los trescientos millones de europeos; es decir, estamos en el modelo más protegido socialmente. En resumen, somos o estamos entre el 5% de la población mundial privilegiada.

Pero enseguida comienza el estado de queja. Sí, resulta que ordenamos a esos trescientos millones de superprivilegiados por un factor tan simplemente cuantitativista y economicista como la renta per cápita, y decimos: "¡Ah!, somos pobres, somos subdesarrollados", porque estamos un poco por debajo del 75% de la renta media europea.

Pues bien. En primer lugar, ya no estamos por debajo de ese 75%. En segundo lugar, la diferencia, en todo caso, es irrisoria, si la comparamos con otras zonas exteriores a ese club de superprivilegiados. Y, en tercer lugar, no está nada claro que ciudadanos de regiones que están por encima de la media cuantitativista y economicista, como los habitantes de los grises, fríos y húmedos cinturones industriales de las ciudades de los países del norte tengan más calidad de vida que nosotros y, en consecuencia, más oportunidades de ser felices individual y regionalmente.

La fortuna que tenemos es que estas gentes han decidido, hemos decidido, en el contexto de la solidaridad europea, y exclusivamente por esa relativa superioridad cuantitativista y economicista, han decidido enviarnos su dinero. Sí, directamente, detrás de cada cartel de esos que dice "Esta obra ha sido cofinanciada por el FEDER"; o, indirectamente, detrás de cada subvención del FEO-GA, está el dinero que ha salido de los bolsillos de los ciudadanos de Manchester o de Bremen.

De forma que acabemos cuanto antes con esa pauta de la queja permanente, primero, porque no hay razón ninguna. Resulta absurdo quejarse cuando uno pertenece al club de los privilegiados, a ese 5%. Y, segundo, porque ese estado de queja más bien pareciera el refugio en la pasividad de que sean otros los que diseñen y construyan nuestro futuro.

Cuando uno lee en los titulares de nuestros periódicos locales "no nos hacen la autovía", "no pasará el tren",

"nos llevan la banda de música", pareciéramos niños o menores de edad, a los que todo lo bueno o lo malo que les pueda pasar dependerá de lo que otros hagan o dejen de hacer, pero nunca de lo que hagan ellos mismos.

De esa pauta debemos de salir cuanto antes, aunque sólo fuera por la irresponsabilidad que supondría vivir en la creencia de que serán otros quienes construyan nuestro futuro.

Debemos de ser solidarios. No pretendemos pretender "como ahora ocurre" que la solidaridad se termine, precisamente, donde a nosotros nos interesa. Reclamamos dinero para nuestra agricultura o para las infraestructuras; todo nos parece poco, porque, aun estando dentro de ese grupo de privilegiados, lo estamos ligeramente por debajo.

Pero ¿y si la solidaridad se extendiera un poco más allá, hacia los países del este de Europa, que están llamando a la puerta del club, o simplemente ochocientos kilómetros más al sur, más cerca de nosotros que Bruselas, en el norte de África, por ejemplo, donde no tienen casi nada y donde su renta cuantitativa es un décimo de la nuestra? ¿Estaríamos dispuestos a ejercer con ellos la misma solidaridad que otros han ejercido y ejercen con nosotros?

En segundo lugar, se hace preciso insistir en la clara delimitación entre las políticas propias y ajenas. En todo caso, sí nos gustaría precisar que partimos de un principio básico, según el cual todo lo que ocurre en la Región nos preocupa. Y, en consecuencia, a todo ello tenemos que responder con algún tipo de actuación.

Cuando la competencia sea regional, está claro que la responsabilidad será completamente nuestra; pero cuando la competencia corresponda a otra Administración Pública, siempre nos cabrá como actuación la información, al menos el seguimiento y el recuerdo puntual y riguroso de los compromisos contraídos, así como "en muchos casos" la coordinación.

Además, casi siempre, la Administración Regional podrá actuar a modo de catalizador para acelerar los procesos de coordinación entre actuaciones de otras Administraciones, tendentes a conseguir los objetivos políticos definidos por la Junta de Castilla y León. Esa labor será de aplicación en algunos de los intentos de cambios de pautas que resulten oportunos, y para los cuales la labor pedagógica de la Administración Regional debe de tener, no simplemente efectos directos en las políticas propias, sino que, muy especialmente "y respetando la autonomía de cada institución", debe de procurar los efectos de cambio de tendencia en las políticas de otras instituciones actuantes en el territorio regional; y ello siempre a través del consenso, desde el convencimiento racional sobre la excelencia del contenido del discurso político de la Junta en cada caso.

Ese puede ser el caso, por ejemplo, de la actuación en el urbanismo municipal, bien entendido que partiendo siempre del absoluto respeto de las competencias de cada Administración y en la aplicación del principio de subsidiariedad: cada Administración debe de ser competente en el nivel más próximo al ciudadano y para aquello en lo que esté mejor capacitada para responder ante la demanda social y ciudadana.

En tercer lugar, otra consideración previa importante, y que también tiene mucho que ver con la idea de integración y convergencia con Europa, expresada por el Presidente en el Discurso de Investidura, es la de aplicar en la Región las lecciones que, en muy variados aspectos, ya han sido aprendidas, después de muchos esfuerzos y costes en otras regiones o países europeos. Entendemos que ésta puede ser una de las principales ventajas de estar en Europa: aprovechar aquellas lecciones que otros territorios ya han sufrido, aprendido y corregido, pudiéndolo hacer antes de que el problema que pretenden resolver sea mucho más costoso.

Al hilo de esta idea, otro aspecto, si cabe el más relevante de la integración europea, es la consideración de que, muy probablemente, esta Legislatura sea la última en que la Región disponga de fondos estructurales en las grandes cantidades actuales. No obstante lo cual, hay que ser conscientes de que, si en el año dos mil seis "fin del actual período de programación de los fondos estructurales" se adopta una postura política similar a la actual respecto de las regiones que han salido del Objetivo 1, la interrupción de la ayuda no será repentina y total, sino que se producirá un período transitorio de decrecimiento progresivo de la ayuda, lo que en la actualidad se ha denominado *ceasing out*, que debería de permitir la continuidad de una importante cofinanciación europea.

La situación territorial de la Región y su integración en Europa recomendarían por sí solas, también, una política activa de fomento de las relaciones con Portugal, con lo que ello contribuiría al centrado en nuestro territorio y, en consecuencia, al incremento de los flujos de actividad que por él pueden discurrir.

Pero, además, la iniciativa comunitaria INTERREG-3, que es, probablemente, la más dotada financieramente de todas las iniciativas comunitarias, plantea en su comunicación a los Estados miembros el que éstos no solamente se limiten a presentar proyectos concretos, sino que intenten planificar conjuntamente, especialmente las infraestructuras, en el marco europeo de ordenación del territorio.

De forma que debemos de pasar de la fase de "hacer juntos" a la de intentar "pensar juntos", con Portugal. Y ello para mejor planificar nuestras infraestructuras y nuestro recursos, de manera que consigamos economías de escala y que no se repita el absurdo de considerar que al otro lado de la raya hay un espacio vacío. Pensemos juntos y, además, aprovechémonos de las ventajas financieras que otorga el INTERREG-3. Ya nos hemos puesto

en contacto con las autoridades portuguesas para comenzar ese camino de pensar juntos.

La consideración medioambiental debe de estar presente en todas las actuaciones. No se trata sólo de lo que podríamos denominar "respeto medioambiental", sino de que la política de puesta en valor económico del medio ambiente debe también de informar la política de infraestructura; de forma que toda infraestructura que se realiza, además de cumplir con la normativa de aplicación para el respeto medioambiental, sea también un vector de puesta en valor económico del recurso ambiental. Ello querría decir que intentaremos diseñar y realizar, siempre que se justifique racionalmente, redes viarias ecológicas que, además de minimizar el impacto, busquen la componente ecológica: pistas ciclistas, zonas de ocio y contemplación medioambiental, recuperación de viejos caminos y cañadas, recuperación de antiguas líneas ferroviarias, accesos a zonas de alto valor ecológico, operaciones concertadas con Ayuntamientos y otras Administraciones, etcétera. También en este aspecto, la Comunidad puede pasar a ser y a mostrarse como una de las más avanzadas en cuanto a la gestión medioambiental de sus obras públicas.

También pretendemos una constante valoración del impacto sobre el empleo, de forma que cualquier decisión, actuación o proyecto lleve aneja siempre una valoración simple, pero suficientemente explícita, del impacto que tendrá sobre el empleo. El factor empleo será siempre un elemento esencial para tomar la decisión y, además, ello podrá contribuir también a una mejor contabilidad del empleo creado.

Otro de los grandes objetivos políticos señalados por el Presidente de la Junta de Castilla y León en su Discurso de Investidura es lo que podríamos denominar "la cohesión institucional", que no deja de ser un aspecto relevante de la cohesión regional, en la que este Gobierno tiene una responsabilidad directa.

Tenemos que habituarnos a trabajar juntos todas las Administraciones competentes en la Región; y tenemos que hacerlo porque, en muchos casos, los objetivos de las actuaciones desbordan las exclusivas competencias de cada nivel institucional. Y ello no solamente no debe de ser un obstáculo, sino al revés: debe de ser un acicate para habituarnos a trabajar juntos. El ciudadano de esta Región no podría entender que uno u otro problema complejo no tengan respuesta porque para ello sea necesario el trabajo conjunto de varias administraciones.

Parece que ya se ha acabado la época de los proyectos monotemáticos. Ya no se trata solamente de hacer una carretera; además de hacer la carretera, hay que formar a los canteros, prever su repercusión medioambiental, aprovechar la puesta en valor de los recursos, etcétera. La recuperación, por ejemplo, de la Vía Romana del Puerto del Pico puede ser un buen ejemplo de esta categoría de proyectos integrales.

Quizás, uno de los mejores ejemplos donde ejercitar esta cohesión institucional sea la colaboración con los Ayuntamientos de la Región, comenzando por los más grandes, en proyecto comunes que tiendan a resolver problemas tradicionales sobre cuya solución existe un amplio consenso social. En esta línea, nos proponemos mantener reuniones periódicas y sistemáticas con los Alcaldes, de forma que los problemas municipales no sean un asunto aislado de cada Ayuntamiento. No se trata, tampoco, de que la Junta sea al banco de los Ayuntamientos; pero sí sería deseable que comenzásemos a convertirnos en el hermano mayor, que en muchos casos puede contribuir a una mejor solución del problema y que, en todo caso, debe, al menos, estar preocupado por ellos.

La posible financiación europea a través de los fondos estructurales, o el fondo de cohesión, en colaboración con la Consejería de Economía y Hacienda y con la Administración Central, para proyectos de interés municipal, su planteamiento, su plan financiero y su ejecución puede y debe de ser uno de los principales elementos de esta cuestión. Además de que será siempre mucho más eficaz política y materialmente una gestión coordinada del Gobierno Regional y los Ayuntamientos que una gestión aislada.

El funcionamiento habitual del sistema democrático en la Región parece haber impuesto una serie de tics, sobre las que merecería la pena reflexionar.

Uno de ellos, y que resulta muy pertinente para esta ocasión, es esa aparente obligación de que un Gobierno elegido con el apoyo y en el programa de un partido político concreto debe estar en conflicto cuasi permanente con los otros Grupos Políticos. Entendemos que esta situación de conflicto no debería de establecerse como norma. Pensamos que deberíamos ser capaces de encontrar algunos aspectos en los cuales el consenso político regional, no solamente sería deseable desde la perspectiva puramente política, sino que resultaría muy recomendable desde la perspectiva de la eficacia, para conseguir objetivos compartidos para la Región. Nadie parece discutir la conveniencia de que la Región disponga de un AVE; la cuestión es conseguirlo en esta Legislatura.

Entendemos que las posibles discrepancias políticas se refieren a aspectos no esenciales y que, en todo caso, deben de ser discutidos. Pero también parece deseable el encontrar una posición unitaria regionalmente, que, evidentemente, le daría mucha más fuerza.

¿O es que —y a título de ejemplo— algunas Grupos Políticos preferirían que no hubiera AVE de ningún tipo antes que apoyar una solución que no coincida al cien por cien con sus posiciones, pero sí en un elevado porcentaje? ¿Es que no vamos a ser capaces de transmitir a la sociedad que nos ha elegido que, dejando a salvo las legítimas posiciones políticas, podemos trabajar juntos y ponernos de acuerdo en algunas cuestiones básicas y trascendentales para la Región?

Por ello decimos que es preciso pasar de la lógica del conflicto a la lógica a la colaboración. Éste es un cambio de pauta que nos compete a nosotros –los políticos regionales–, y sería bueno el hacerlo; no solamente por la eficacia en la labor conjunta que podríamos alcanzar, sino porque con ello daríamos también un ejemplo al resto de la sociedad regional.

Esa lógica de colaboración es la que se suele citar como ejemplo irlandés, ya que el modelo de diálogo y cooperación establecido en Irlanda por todos los agentes económicos, sociales y políticos durante los noventa, especialmente en la utilización de los abundantes fondos europeos, es a la que se suele considerar como causa principal del éxito y del gran crecimiento de la economía irlandesa en dicho periodo. Además, creo que con ello recuperaríamos una cierta imagen de excelencia para la política y para la gestión pública regional, que algunos necesitamos como ámbito de trabajo.

Evidentemente, esta petición de colaboración supone también otro aspecto, que es el del abandono de la posición de espectador crítico. Entendemos que la labor de modernizar y hacer progresar nuestra Región no puede ser una labor en la que cada cuatro años unos señores –nosotros– subimos al estrado y se dedican a dirigir, mientras que otros se quedan en el patio de butacas, o en los palcos, e incluso en el gallinero, a ver la función para, al final, o incluso en el entreacto, decir si les gusta o no les gusta, con la particularidad de que ese juicio suele estar asignado previamente: a los del propio Grupo Político la función muy probablemente les gustará y a los de la Oposición les resultará deleznable.

Y yo quería decir en concreto que pretendemos estar en una permanente línea directa con ustedes, los miembros de estas Comisiones, con los de nuestro Grupo en la comunión programática, y con los de la Oposición en la crítica constructiva y en la colaboración. Y también parecería saludable el que sus juicios y críticas sobre nuestras políticas los establezcan en función de ellas mismas y de sus resultados.

En otro caso, se está corriendo un riesgo que podría caricaturizarse con una experiencia que ya he vivido en los pocos días que llevo en este puesto. Durante este tiempo he recibido no menos de diez visitas y he realizado no menos de quince entrevistas con medios de comunicación, mientras que creo que solamente he recibido una llamada de un Procurador Regional. Sería lamentable que ello quisiera decir que la representatividad institucional y democrática está siendo de hecho sustituida por un diálogo, quizás excesivamente cortesano e involuntariamente excluyente, entre los medios de comunicación y los políticos actores (recuerden aquello de opinión pública y opinión publicada).

De forma que, como objetivo concreto y al objeto de facilitar esa necesaria colaboración, esta Consejería dedicará un atención especial a las relaciones con estas Cortes de Castilla y León en el marco orgánico de las

relaciones del Gobierno Regional en su conjunto. Y desde aquí, desde ahora, quiero reiterar algo obvio, pero que podrá ser más funcional, y es que estoy... estamos a su disposición, y nos gustaría que esa disposición se ejerciera de forma continua y eficaz.

Por suerte para algunos, no todos, los que estamos aquí hoy vivimos el mayo del sesenta y ocho. ¿Recuerdan el eslogan? "Pidamos lo imposible." Era y es un eslogan atractivo cuando se está en la especulación intelectual, incluso es atractivo políticamente cuando se está muy lejos, lejísimos, de tener la responsabilidad de la cosa pública; pero cuando se está en ella, o se está tan cerca, como lo estamos todos los que estamos aquí hoy, más bien parece una irresponsabilidad.

Entiendo sinceramente que no podemos continuar con ese absurdo del pretender que todo se puede pedir y que todo se puede hacer. Esta Comunidad Autónoma, España, Europa, tiene unos recursos limitados, y sólo se puede hacer en el tiempo deseable algunas de las cosas que todos quisiéramos... que todos quisiéramos. Hasta los niños lo saben y piden a los Reyes Magos, o a San Nicolás, o a Papá Noel, sólo lo que saben que les pueden traer.

La excelencia de un político regional, la que yo persigo para mí, la que pienso que todos deberíamos perseguir, es primero la de contar la verdad. No podemos hacer en cuatro años todos los trenes, y todas la autovías, y todos los aeropuertos, que pidamos todos; debemos de intentar en un escenario muy complejo política y financieramente alcanzar el óptimo. Y el óptimo está más cerca de lo posible que de lo imposible. El óptimo es agrandar lo posible y sobre todo conseguirlo. Lo demás es engañarnos a nosotros mismos y –lo que es peor– engañar a nuestros ciudadanos.

Qué eficaz y qué balsámico sería el que en esta Cámara, y por eco en la política regional, imperase la racionalidad ahora que algunos estamos en el estrado, pero para después y para siempre, cuando otros lo estén, quizás ese otro cambio de pauta que nos compete casi exclusivamente a nosotros y que los ciudadanos de esta Región deberían de exigirnos.

No quisiera concluir este primera apartado de mi intervención –y ya va siendo quizá demasiado largo– sin formular una reflexión final sobre lo que considero uno de los aspectos más importantes de la acción pública, como es la consideración de la planificación como un proceso abierto, así como la posición prudente, perceptiva y constructiva que el político debe de adoptar respecto de ese proceso para adaptarse a las necesidades del momento.

En efecto, la planificación es mucho más un proceso que un producto y, como tal, debe de ser abierta, transparente, elástica, ágil y democrática. En consecuencia, el hecho de enunciar una serie objetivos y sus actuaciones consecuentes tiene la validez de establecer

un programa de acción de referencia; pero ello no quiere decir que si en el curso de su vigencia ocurren circunstancias que aconsejaran su revisión o modificación, éste permanezca inalterable. Al contrario, la idea es mantener una sensibilidad cibernética durante la vida del programa que permita ir corrigiendo el tiro de la forma más eficaz y razonable posible; y en este caso la respuesta es la condición democrática, y la planificación es dar cuenta permanentemente a estas Cortes Regionales de la marcha del plan y establecer un diálogo bilateral que enriquezca la vida del proceso de planificación.

También este planteamiento podría entenderse como un cambio de pauta, que compete más al político que al ciudadano. Nos referimos a esa humildad del político, que debiera de ser uno de sus valores esenciales, de forma que estuviera siempre dispuesto a reconocer sus errores, o simplemente a reconocer y procesar un cambio de circunstancias externas respecto de las que en su momento sirvieron para establecer la planificación; cambios que aconsejen su revisión o al menos aconsejen una nueva reflexión sobre la oportunidad de las propuestas efectuadas en otro momento y en otras circunstancias.

Esta actitud de predisposición a entender y atender cualquier sugerencia o petición que consideremos positiva para la Región es también la que preside hoy mi comparecencia, y espero tener ocasión de dar buena muestra de ello.

A partir de aquí, abordaré de forma sucesivo el análisis de las propuestas de actuación que integran nuestro plan en cada una de las políticas públicas de carácter sectorial que componen las competencias de la Consejería de Fomento; esto es, las políticas regionales de comunicaciones, transportes, telecomunicaciones, informática, vivienda, protección del patrimonio arquitectónico no catalogado, urbanismo y ordenación del territorio.

De este modo, y en referencia, en primer lugar, a la política regional de comunicaciones, es preciso indicar cómo un ambicioso proyecto de desarrollo económico para Castilla y León en los próximos años no puede desconocer la decisiva importancia de contar con una moderna infraestructura de comunicaciones, aun cuando es preciso, en mi opinión, dar una nueva inflexión a este concepto hacia la superación de una concepción, un entendimiento tal vez demasiado determinista del par de conceptos infraestructura-desarrollo, o "mejor aún" de la ecuación: infraestructuras igual a desarrollo.

En efecto, si bien es cierto que en la Región siguen siendo necesarias e indispensables una serie de grandes infraestructuras, cuya consecución también pretendemos intensamente, y a ello dedicaremos todo nuestro esfuerzo, también parece que ha llegado el momento de superar una cierta pauta que parecía afirmar que las infraestructuras son causa necesaria y suficiente del desarrollo.

Esta doctrina, que ha podido tener relativa validez en épocas pasadas, ya no parece tan incuestionable en la actualidad. Reflexionemos un poco sobre ella.

En términos técnicos, la accesibilidad de la gran mayoría del territorio regional presenta valores totalmente aceptables y homologables con los de los valores medios europeos. Así, aun en lugares donde la pretensión de autovías es totalmente irrenunciable, como puede ser la Nacional 122 en el tramo Tordesillas-Zamora, la accesibilidad entre, por ejemplo, las ciudades de Zamora y Valladolid; es decir, el cociente entre el tiempo ideal y el tiempo real de desplazamiento es prácticamente la unidad. Mientras que esta accesibilidad en zonas mucho más urbanizadas y que disponen de muchas más infraestructuras es bastante más reducida.

En resumen, y a título de ejemplo, desplazarse de Zamora a Valladolid es mucho más rápido, aun sin autovía, que hacerlo desde Lieja a Bruselas, o desde Orleans a París, que son distancias geográficas similares y que cuenta para ambos trayectos con vías de alta capacidad.

En consecuencia, entendemos que es del máximo interés, sin abandonar ni relajar un ápice nuestra política de grandes infraestructuras, comenzar a superar esa pauta sociológica regional que parecía achacar la carencia... a la carencia de infraestructuras la inexistencia de procesos de desarrollo.

Las infraestructuras por sí solas no provocan desarrollo, y no conviene pensar que una vez que se hagan el desarrollo vendrá por añadidura. Más parece esa postura una cierta actitud de minoría de edad al querer pensar que no nos podemos desarrollar mientras otros no nos hagan las infraestructuras.

No pensamos que sea conveniente continuar con esa premisa de que no puede haber desarrollo mientras otros no nos arreglen determinadas infraestructuras, entre otras razones porque, al no estar completamente en nuestra mano el hacerlo, seríamos unos irresponsables si todo nuestro esfuerzo por el desarrollo regional se limitase a esa labor de seguimiento, presión, queja de lo que otros hacen o dejan de hacer.

En cualquier caso, Castilla y León "es lo cierto" ha visto mejorar a lo largo de los últimos años su infraestructura de comunicaciones. La evidente modernización de su red regional de carreteras, la ejecución y entrada en servicio de los primeros tramos de la autovía del Camino de Santiago, de la autovía del Noroeste, o de la autovía Rías Bajas, la reciente entrada en servicio de la autovía Tordesillas-Salamanca, los convenios suscritos para la solución del ferrocarril en Burgos, para la ejecución de la autovía Tordesillas-Zamora, o para la modernización de las líneas férreas Ávila-Salamanca y Medina del Campo-Fuentes de Oñoro, o para la supresión de pasos a nivel, así como las iniciativas como el Plan Miner en lo que se refiere a infraestructuras viarias y ferroviarias.

rias en nuestras comarcas mineras del carbón, o la puesta en marcha de nuevas instalaciones aeroportuarias en Burgos y León confirman esta idea.

No obstante, y si pensamos en el futuro, se hace preciso afirmar que una renovación y modernización en profundidad de nuestro sistema de comunicaciones sólo puede ser el resultado final de la concurrencia de al menos tres condiciones de partida:

De un lado, exige indudablemente el mantenimiento del esfuerzo inversor desarrollado hasta aquí, con todo lo que ello conlleva en términos de compromiso presupuestario.

Implica también ambición y voluntad política para afrontar y, en su caso, exigir la puesta en marcha de importantes proyectos de infraestructuras que necesita nuestra Región.

Pero ante todo exige el más amplio grado de acuerdo posible entre las fuerzas políticas y sociales sobre nuestras prioridades para el futuro, en la convicción de enfrentarnos a un compromiso colectivo que afecta a Castilla y León y para los próximos años.

Esta propuesta de prioridades en materia de comunicaciones se orienta fundamentalmente a un triple ámbito: la red de carreteras de alta capacidad de titularidad estatal –perdón–, la red regional de carreteras y la política ferroviaria. Prioridades a las que se añade la infraestructura aeroportuaria.

La red de carreteras de alta capacidad de titularidad estatal.

De este modo, y contando con nuestro referente político, debe ser la conexión a red de autovías de las capitales de provincia de la Región, nuestros objetivos en los próximos cuatro años deberán cifrarse en la conclusión de las autovías del Camino de Santiago y Tordesillas–Zamora, así como de las autopistas de enlace Ávila y Segovia desde la carretera Nacional VI, de la autopista León–Astorga, así como de la autovía León–Benavente, procurando en lo posible la ejecución de los accesos a Soria a través de la conexión Medinaceli–Tudela.

De igual forma, ha de avanzarse sustancialmente en la conversión en autovía de seis grandes ejes de comunicación, también de titularidad estatal, como son la autovía del Duero en la carretera Nacional 122, la Ruta de la Plata en la Nacional 630, los accesos a Cantabria, la autovía de Castilla entre Salamanca y Fuentes de Oñoro, así como la autovía León–Valladolid y los enlaces Palencia–Benavente y Salamanca–Ávila.

Todo ello debe entenderse sin perjuicio de la atención específica de la ordenación de tráfico en algunas de las capitales de la Región, como es el caso de las rondas de León, especialmente en su ronda sur, el desdoblamiento de la ronda exterior de Palencia, la ronda exterior sur de

Valladolid, además de... completar –perdón– las redes arteriales de las ciudades Burgos, Salamanca y Zamora.

En este sentido, adquiere particular relevancia nuestra posición en relación al seguimiento y control de los compromisos de la Administración del Estado en la Región. De esta forma, y para cada actuación prevista en la red de carreteras del Estado, se ha dispuesto la preparación de una ficha que contiene las principales etapas de su proceso técnico-administrativo. Esta ficha señala la fecha prevista o comprometida en cada caso para cada etapa, de forma que cada vez que una de esas etapas-fechas sea incumplida, se realizará una gestión constante, continua y tenaz acerca de la Administración correspondiente para, primero, conocer las causas del incumplimiento; segundo, conseguir su cumplimiento; y tercero, disponer, si ello es posible, de nuevos elementos que eviten su repetición en otras etapas u otras actuaciones.

Este análisis puede conducir a resolver algunos de los tradicionales problemas planteados. Por ejemplo: el Ministerio de Medio Ambiente es el competente –como saben– para efectuar las declaraciones de impacto ambiental en las nuevas actuaciones competencia de la Administración del Estado; pero estas declaraciones se retrasan en su realización, comportando en muchos casos plazos superiores a un año, lo que resulta evidentemente inadmisibles (y no estamos, en absoluto, queriendo prejuzgar el resultado de la declaración, sino solamente su plazo).

En esta línea podemos hoy decir que ya hemos propuesto al Ministerio de Medio Ambiente el que alguna de esas declaraciones de impacto ambiental sean realizadas por los servicios regionales correspondientes, a través de una encomienda de gestión, y comenzando como experiencia piloto por el tramo del AVE Segovia–Valladolid.

La red regional de carreteras.

Por su parte, y en segundo lugar, la red regional de carreteras ha de ver concluido el acondicionamiento selectivo de más de mil doscientos kilómetros a lo largo de la Legislatura, incluyendo un tratamiento específico de las variantes de población, de las que se acometerán al menos treinta localidades de la Región, sin perjuicio todo ello de la continuidad de los proyectos de inversión que derivan de la puesta en marcha del Plan Miner para las comarcas de León y Palencia.

El desarrollo de estas actuaciones de modernización y renovación en profundidad de una parte sustancial de la red regional de carreteras, mediante obras de mejora de plataforma y firme y acondicionamiento de trazado, debe de entenderse compatible con las tareas ordinarias de conservación del conjunto de la red para evitar su descapitalización, dando continuidad al mecanismo de conservación mediante gestión contratada, ya implantado plenamente en la gestión de la red regional.



En esa gestión, la jerarquización de la red regional en red básica y red complementaria, orienta las políticas de actuación en cada una de ellas, entendiéndose que la primera debe tener una integración funcional con la red de interés general del Estado, para lo que deberá concluir esta red de ejes principales que articulan y estructuran la Región. Tales ejes son los siguientes: la comarcal... la C-501, perdon, Madrid-Plasencia, por Ramacastañas y Candeleda; la CL 803, Madrid-Salamanca, por Sanchidrián; la C-505, Madrid-Ávila, por El Escorial; la C-629 y 6318, Burgos-Bilbao, por Villarcayo y Villasana de Mena; la C-631, Ponferrada-Villablino; la C-621, Mayorga-Valencia de Don Juan-Villamañán; la C-610, Palencia-Magaz; la C-615, Palencia-Guardo, por Carrión de los Condes y Saldaña; la C-101, Almazán-Gómarra-Ágreda; la CL-601, Valladolid-Segovia-límite Comunidad de Madrid; la C-610, Valladolid-Medina del Campo; y la C-112, Medina del Campo-Olmedo-Íscar-Cuéllar.

Por su parte, y dentro de la red complementaria, es necesario resaltar determinados itinerarios preferentes que sirven a tráficos de medio recorrido, y a la conexión y distribución de los de largo recorrido, a la vez que aseguran la conexión de los principales centros de población con los más próximos de igual rango. Junto con la red básica, garantizan una cobertura suficiente de todo este espacio regional.

Se deberá, en resumen, concluir la red de itinerarios fundamentales que atiendan y estructuren la Región, entre los que se podían adicionar, sin carácter exhaustivo, a los ejes principales de la red básica, la C-622, de León a Portugal por La Bañeza y Puebla de Sanabria; la C-613, de Palencia a León por Sahagún; la C-515, de Béjar a Ciudad Rodrigo; la C-612 de Zamora a Palencia por Medina de Rioseco; la C-626, de La Magdalena a Aguilar de Campoo; y el eje sur de Tudela de Duero a Simancas por Boecillo y Puente Duero.

Hay, básicamente, dos caminos para analizar la necesidad o no de hacer una carretera: la demanda de tráfico y la voluntad de generar un proceso de desarrollo. La primera es de aplicación casi automática; la segunda es de aplicación voluntaria y política, y está claro que, en un contexto de recursos limitados, sólo debe de hacerse en los casos auténticamente justificados. Hay en la actualidad un tercer criterio, que sería el de la articulación o vertebración territorial, pero que suele también estar incluido en alguno de los otros dos. En todo caso, este tipo de análisis debe de aplicarse a cualquier actuación que hagamos o, incluso, que reclamemos a otros, puesto que, además, las carreteras hay que conservarlas y su coste también es público, de forma que no conviene actuar a la ligera. Sirva como dato el que nuestra red regional de carreteras es, por ejemplo, cinco veces la de la Comunidad Valenciana para la mitad de la población.

El uso racional de la red. Pero, al mismo tiempo, tenemos que acostumbrarnos a considerar que las infraestructuras son nuestro principal y auténtico capital social,

y como tal hay que tratarlo; de forma que no siempre un aumento de la demanda se traduzca necesariamente en un aumento de la oferta, sino, en ocasiones, en una utilización más racional de la oferta existente. Esta racionalidad en el uso, que ya preocupa grandemente a los países donde no es posible construir nuevas infraestructuras, básicamente por razones de ocupación territorial y medioambientales, conviene que la comencemos a aplicar, aunque no estemos sujetos a esos condicionantes de países más urbanizados.

La mejor forma de comenzar a introducir esa pauta de uso racional de nuestras infraestructuras -que ya, en sí misma, resulta conveniente- parece la de proporcionar al ciudadano usuario información completa que le permita decidir el mejor uso para, en conjunto, conseguir esa racionalidad. Y ello se puede comenzar a hacer a través de una simple, pero completa y sistemática, información periódica sobre las condiciones previstas de tráfico en nuestra red, extendiendo y perfeccionando la información sobre vialidad actualmente disponible.

De esta forma, en esta Legislatura, pretendemos la puesta en marcha de un pequeño boletín que proporcionará información permanente de las condiciones de tráfico en la red. Pero, además, y teniendo en cuenta la gran extensión y la consideración de sistema viario de la Región como un sistema insertado y fundamental para la funcionalidad del sistema nacional, la información se intentará proporcionar a nivel de la red viaria nacional. Con ello también intentamos iniciar una pauta de solidaridad entre regiones españolas, que nos aleje de la permanente pelea cuantitativa por los recursos económicos.

Necesariamente ligada a esa concepción global de la gestión de la red, las exigencias de seguridad vial se convierten en otro objetivo prioritario de nuestras actuaciones para los próximos años. Este proceso de mejora podía comenzar por la creación de un instituto para la seguridad vial, que será complementario de los existentes en España y que se enfocará en el aspecto vehículo/carretera, y cuyo objetivo fundamental será el de proporcionar elementos para mejorar la seguridad de cara a la formación de los conductores, las características de los vehículos y los parámetros de las vías. Con ello también -entendemos- se abre un camino de innovación tecnológica en materia de automoción, que es uno de los sectores industriales de punta en la Región. Este instituto se intentará realizar en colaboración con entidades privadas y con compañías de seguros y fabricantes de automóviles, y con cofinanciación europea, pretendiendo su autonomía financiera en su funcionamiento.

También nos planteamos como objetivos para esta Legislatura la implicación en programas de seguridad vial y la colaboración con la Consejería de Educación y Cultura para su implantación generalizada en colegios.

En todo caso, y prácticamente concluidas las previsiones del actual Plan Regional de Seguridad Vial, abor-

daremos la elaboración de un nuevo plan en el que se recoja la atención de las nuevas necesidades de seguridad vial, surgidas de la propia evolución de los tráficos de nuestra red de carreteras, incluyendo de modo específico un plan o programa de pistas ciclistas en las carreteras regionales de acceso a las principales ciudades de Castilla y León.

Como ya hemos adelantado en la introducción, pretendemos también, a través de las infraestructuras, una política de puesta en valor económico del recurso medioambiental. Este objetivo queremos concretarlo en las siguientes actuaciones: primero, aprovechamiento de zonas abandonadas de vías de comunicación con recuperación ambiental y usos recreativos turísticos; segundo, utilización de itinerarios existentes para implantación de pistas ciclistas y sendas peatonales en una iniciativa que se pretende realizar en colaboración con Ayuntamientos y otros agentes interesados; tercero, catalogación y puesta en valor de toda la obra pública con interés monumental, técnico o arquitectónico, en general; cuarto, estudio y puesta a punto en nuevas tecnologías de materiales más ecológicos, con menos impacto sobre el medio, más óptimos energéticamente, y disminución de los volúmenes transportados a vertedero.

Al propio tiempo, el desarrollo de la política de comunicaciones por carretera, que ha quedado apuntada, debe verse complementada con la aplicación de dos criterios de actuación, como son la modernización de los centros de transporte de viajeros y mercancías y la defensa del transporte público de viajeros de carácter interurbano, en especial, en las zonas rurales o de baja densidad de población. Sin embargo, a estos aspectos nos referiremos más adelante, al abordar el examen de la política regional de transportes.

La política ferroviaria. Finalmente y como ya apuntábamos, el tercer gran apartado se dirige a la atención de las necesidades ferroviarias de Castilla y León. Éste debe tener un carácter prioritario en la Legislatura que ahora se inicia y ha de permitir a nuestra Región, colaborando con Renfe cuando sea preciso, completar los pasos ya dados a lo largo de los últimos años. En este sentido, las prioridades deberían situarse en los siguientes aspectos:

Primero: el mantenimiento del actual apoyo a las líneas deficitarias en los servicios Madrid-Soria y Medina del Campo-Zamora-Puebla de Sanabria.

Segundo: la contratación de las obras de la conexión ferroviaria de alta velocidad Madrid-Valladolid, del ramal hasta Torralba para la conexión de la ciudad de Soria con la línea ave Madrid-Barcelona, así como del acondicionamiento de las líneas Medina del Campo-Zamora-Orense, Valladolid-Burgos-Miranda de Ebro, Palencia-León y Medina del Campo-Fuentes de Oñoro.

Tercero: buscar fórmulas para la reapertura de la línea de vía estrecha León-Bilbao, impulsando paralelamente

el desarrollo de negociaciones con FEVE respecto de los itinerarios de vía estrecha hace décadas desmantelados.

Cuarto: avanzar, en línea con los acuerdos ya alcanzados para el caso de Burgos, en la solución de los problemas de integración del ferrocarril en las ciudades de León, Palencia y Valladolid, aun aceptando la dificultad de afrontar estos proyectos dado el elevado coste financiero que conllevan.

Quinto: la eliminación de puntos conflictivos mediante la supresión de pasos a nivel en la Región, desarrollando el convenio ya suscrito con Renfe en este sentido, al que se sumará en breve un próximo convenio con el Ministerio de Fomento, centrado en este caso en pasos a nivel, en cruces con carreteras de titularidad regional, dado que el firmado con Renfe se dirige fundamentalmente a cruces con caminos locales de titularidad estatal... municipal, perdón.

La alta velocidad en Castilla y León. En este sentido, y como parece evidente, el planteamiento de la alta velocidad en Castilla y León exige un plan... una atención especial. Estamos ante una revolución en los transportes, como lo fueron en su día la implantación del ferrocarril convencional o la generalización del transporte por carretera. No podemos ni debemos perder esta revolución que nos hará entrar en la modernidad. Pero la consecución de la alta velocidad puede también contemplarse como una competición política, técnica y financiera entre varias regiones españolas por conseguir su realización lo antes posible, puesto que no parece haber recursos suficientes para que todo se haga al mismo tiempo y rápidamente. Y en esta competición hay, a nuestro juicio, un factor táctico que puede resultar determinante para ganar la carrera, y ese factor es el poder presentar al Gobierno de la Nación y a la sociedad española en general una posición regional unitaria, sólida y coherente sobre un proyecto único, sin fisuras, sin problemas medioambientales ni de trazado, ni sociales, ni de ningún otro tipo, de forma que los decisores nacionales y la sociedad en su conjunto estén seguros de que si inician ese proyecto van a conseguir mejorar y modernizar sustancialmente las condiciones de transporte de catorce millones de españoles, descargando la congestión de Barajas y la red viaria, y ganando tiempo, seguridad y comodidad para casi la mitad de la población española. Y, además, lo van a hacer de forma pacífica, sin que la solución se convierta en un grave problema medioambiental, social o político.

La única forma viable que nosotros tenemos de aparecer como los promotores de un proyecto de este tipo es concentrar todos nuestros esfuerzos regionales en comenzar lo más rápidamente posible, y en todo caso en el año dos mil, las obras del tramo Segovia-Valladolid.

El tramo Segovia-Valladolid es el más avanzado en su maduración, el más económico, el más consensuado, el menos problemático medioambientalmente, el más sencillo técnicamente, el de más rápida ejecución y, en

todo caso, la espina dorsal de todo el sistema norte de la alta velocidad española.

Creo, sinceramente, que es una responsabilidad regional esencial el que todo los agentes y las gentes de esta Región seamos una piña en la consecución de este proyecto y tengamos la habilidad de saber desviar para otra vía cualquier debate -que los debe de haber-, sobre todo, a las otras cuestiones, ya que al contrario parecería una tremenda responsabilidad el aparecer divididos, conflictivos o no cohesionados en el planteamiento de este proyecto. En esa línea, entiendo que sería absolutamente conveniente la convocatoria, durante el mes de octubre, de una reunión de todos los colectivos e instituciones implicadas para intentar consensuar esta postura común.

Por tanto, yo pido a esta Cámara un apoyo explícito, rotundo y unánime a esta posición, en la seguridad de que sólo así tendremos rápidamente alta velocidad en Castilla y León.

La infraestructura aeroportuaria y portuaria de Castilla y León. Finalmente, y al margen de los tres grandes bloques de propuestas, la infraestructura aeroportuaria de Castilla y León merece un tratamiento aparte en la medida en que, si bien nuevas instalaciones o dotaciones son siempre necesarias, nuestro reto fundamental es ahora rentabilizar las inversiones ya ejecutadas o en marcha. Y, por ello, se hace preciso reforzar, bajo el criterio de la especialización, la atracción de servicios y transportes a las instalaciones actualmente disponibles. Tampoco podemos ignorar la existencia de un puerto fluvial, cuyo desarrollo está muy ligado a nuestra relación con Portugal.

En todo caso, el conjunto de criterios y prioridades de actuación que han quedado expuestos y que animan las líneas fundamentales de la política regional de comunicaciones se verán recogidos en un documento de planificación específico, como es el Plan Director de Infraestructuras de Castilla y León.

Este documento, pendiente tan sólo de las últimas matizaciones de sus contenidos y propuestas, es mi intención que sea aprobado por la Junta de Castilla y León en ese mismo año, y presentado ante estas Cortes de Castilla y León para su examen y discusión por los Grupos Parlamentarios aquí representados, con el propósito de obtener el más amplio grado de acuerdo posible en una materia que -en mi opinión- necesita de consensos políticos básicos.

La política regional de transportes. El desarrollo de la política regional de transportes, habida cuenta del fuerte componente de gestión administrativa que acompaña el ejercicio de esta actividad, debe verse inspirado en el propósito de mejorar permanentemente: automatización... automatización, perdón, e incorporación de las más actuales tecnologías de gestión a los procedimientos administrativos y sistemas de trabajo ligados a esta actividad y aplicados a lo que pudiéramos considerar sus

campos principales, esto es, la gestión de concesiones y autorizaciones de transporte, la expedición y control de las habilitaciones administrativas para el ejercicio profesional de esta actividad, así como las tareas de la inspección de transporte.

Pero, junto a estos objetivos de mejora en la gestión ordinaria, las principales líneas de acción, o las propuestas fundamentales para esta V Legislatura autonómica pueden quedar resumidas en los siguientes puntos:

Primero. Es preciso abordar la elaboración, tramitación y posterior aprobación por las Cortes de Castilla y León de la Ley del Transporte Urbano como marco legal de referencia estable y clarificador de la necesaria coordinación entre el transporte urbano e interurbano en Castilla y León, ofreciendo soluciones que de modo eficiente articulen la convivencia entre ambos modos de transporte en los principales núcleos de población de la Región sobre la garantía del respeto a los ámbitos competenciales municipales y regionales en presencia. En este sentido, intentaremos implantar un abono transporte que, con diferentes alcances y ámbitos, facilite a los viajeros, con un solo billete, el uso de cualquier medio de transporte público colectivo, bien en áreas supramunicipales o multiprovinciales.

Segundo. Tras el compromiso con el mantenimiento del transporte público, entendido como una fórmula de servicio público que garantiza en clave social y, al margen de razones de rentabilidad económica, la accesibilidad del conjunto del territorio de Castilla y León, o la importancia que ello tiene en una Región tan extensa como la nuestra, hemos de completar y perfeccionar la cobertura del transporte público deficitario en las zonas rurales, englobando este objetivo en un marco más amplio de estrategias de dinamización e impulso de las áreas rurales periféricas y deprimidas en nuestra Región. El escenario de liberalización del transporte de mercancías en el horizonte del uno de enero del año dos mil uno, que se ha concretado hace más o menos una semana, abre nuevas alternativas al desarrollo de este sector. Los pasos dados hasta aquí se han centrado en mejorar y agilizar la gestión administrativa de la expedición de las habilitaciones o tarjeta de transporte, de modo que en tiempos de espera, que hace relativamente poco se situaban en tres meses, se han reducido a uno o dos días en la actualidad.

No obstante, en el futuro no bastará mejorar la gestión, por cuanto que el propio proceso de liberalización, con lo que ello supone de libre acceso al ejercicio de la actividad y sin coste alguno, en la obtención de la habilitación o autorización de transporte, nos enfrentará a una situación de agravio comparativo y potencialmente conflictiva respecto de los profesionales que actualmente operan y a los que se exigió en su día un fuerte desembolso económico para la obtención de estas autorizaciones. El periodo de transición o de adaptación a una situación que cambiará radicalmente debe verse inspirado por criterios de tratamiento equilibrado de estas distintas situaciones en la nueva normativa que regulará esta

materia y que corresponde a la Administración Estatal, por ser ésta una materia en la que la Comunidad Autónoma ejerce simplemente responsabilidades de gestión, de forma que hagan posible garantizar lo que pudiéramos considerar como derechos preexistentes o adquiridos de los actuales titulares de autorizaciones.

Cuarto. Una última propuesta en este campo viene determinada por la posibilidad de implantar un centro de transporte a la demanda, que permitiera una gestión más eficiente en una parte de las expediciones de transporte existentes en nuestra Región, de forma que la atención de las necesidades se produjera a la demanda de los viajeros.

Política regional de telecomunicaciones e informática. Uno de los retos principales de nuestra Comunidad Autónoma y, consiguientemente, una de las prioridades del Gobierno regional a medio plazo debe de ser la de favorecer la rápida extensión de infraestructuras y servicios de telecomunicación, garantizando su disponibilidad y calidad en el conjunto de la Región, en línea con las propuestas de actuación fijadas en el II Plan Director de Infraestructuras y Servicios de Telecomunicación en Castilla y León mil novecientos noventa y nueve-dos mil dos, marco de referencia de la acción política que pretendo desarrollar, y al que me referiré en extenso más adelante.

De cualquier forma, la asunción de este objetivo supone, paralelamente, la aceptación de dos criterios centrales que, en mi opinión, constituyen presupuestos de partida de esa acción política: de un lado, y en primer término, se hace preciso pensar en las telecomunicaciones como un instrumento al servicio de la cohesión territorial y social de nuestra Comunidad Autónoma; o, de otro modo, como un objetivo de raíz y vocación inequívocamente regional, en la medida en que debe suponer una alternativa viable para el conjunto del territorio y para cada una de sus partes: para el mundo urbano, pero especialmente para el mundo rural de Castilla y León. Y, en definitiva, tan útil a la atención de necesidades individuales de los ciudadanos como las crecientes exigencias de información y comunicación en nuestras empresas.

Resultado de esta visión de las cosas, es mi propósito, en primer término, consolidar o reafirmar la configuración de Castilla y León, ya asumida en la pasada Legislatura como demarcación única para la prestación de los servicios de telecomunicaciones por cable, núcleo esencial de la cuestión. Desarrollar, en segundo lugar, la oferta radiofónica y televisiva, propiciando no sólo una mejor cobertura informativa, sino, además, su extensión en determinadas zonas de la Región, así como, finalmente, la creación en la Administración Regional de un centro de relaciones electrónicas, sustentado en Internet y en las modernas redes de telecomunicación.

Pero, además -y como ya apuntaba-, un segundo criterio ha de ser nuestro planteamiento de la política de

telecomunicaciones. Éste no es otro que la consideración del papel a desempeñar por la Junta de Castilla y León en este campo como una función de impulso y dinamización del sector, cuya vocación no puede ser otra que la de coordinar proyectos, optimizando los recursos disponibles, pero no sustituir el campo de actuación propio de la iniciativa privada.

Es, por ello, nuestro objetivo en este ámbito poner las condiciones para que nuestra Región siga siendo un entorno atractivo para la creación de empresas relacionadas con este sector, así como lograr que la innovación tecnológica posibilite la creciente utilización de estos servicios por ciudadanos y empresas, confirmando así esa comprensión última de las telecomunicaciones como una herramienta al servicio del individuo y de nuestro sistema productivo.

La materialización de estos objetivos ha de producirse -como ya avanzaba- en el marco del II Plan Director de Infraestructuras y Servicios de Telecomunicación, cuyos objetivos se despliegan en cuatro grandes ejes:

El eje uno, el eje primero, dedicado al desarrollo de infraestructuras y servicios de telecomunicación, encuentra su plasmación en los programas de impulso a las infraestructuras de telecomunicación y accesibilidad del servicio de telecomunicación esenciales, donde encuentran cabida, entre otras actuaciones, las de apoyo y aceleración de la implantación de infraestructuras, la coordinación con los operadores, la extensión de la cobertura de canales de televisión o la disponibilidad de servicios de acceso a información de calidad y a precios no discriminatorios en cualquier punto de la Región.

Por su parte, el eje dos, el desarrollo del sector regional, se orienta hacia los programas de atracción de empresas y actividades estratégicas y política de telecomunicaciones, cuya articulación se produce a través de iniciativas de investigación de opciones derivadas de la implantación de nuevos operadores o el impulso del Plan de Competitividad Sectorial.

A su vez, el eje tres, dirigido al desarrollo de la ..... de la información en Castilla y León, se estructura en cuatro grandes programas, dedicados a la telemática aplicada, a los servicios de interés público, a la modernización de la Administración para el ciudadano y la competitividad empresarial o al desarrollo de la viabilidad jurídica de las transacciones electrónicas.

En este campo, el Plan Director se plantea sus objetivos en sectores de futuro tan importantes como la telemedicina, con experiencias ya muy interesantes en marcha, en el campo de la teleoftalmología y la telemática para la atención social y la tercera edad; los servicios educativos o la promoción cultural; el desarrollo de la red corporativa de la Administración Regional y de sus aplicaciones corporativas; el acercamiento de la Administración a ciudadanos y empresas; el apoyo al desarro-

llo telemático a estas últimas; o todo lo relativo al desarrollo de transacciones electrónicas.

Algunos proyectos –como es el caso de la tramitación telemática de expediente administrativos, el uso de correo electrónico, la implantación del Centro de Atención a Usuarios, la potenciación de la Intranet de la Administración Regional, la puesta en marcha del Centro de Relaciones Electrónicas, el impulso del Centro de Emergencias o el desarrollo de la ventanilla única ilustran esta idea.

También en esta línea podríamos mencionar las economías de escala, que está suponiendo para la Administración Regional la centralización informática en esta Consejería.

Por último, el eje cuatro, la difusión de la sociedad a la información y la coordinación de su desarrollo, se propone hacer llegar a los ciudadanos de Castilla y León las posibilidades que ofrecen las nuevas tecnologías e implicar a los más variados agentes de la vida regional en este proyecto, impulsando su presencia y participación activa.

En cualquier caso, y al margen de los objetivos ya planificados, me interesa llamar la atención a Sus Señorías en torno a la necesidad de avanzar hacia fórmulas que, siquiera sea de modo selectivo en sectores de población estratégicos, permitan el acceso gratuito a la Red.

En efecto, ya no son las infraestructuras físicas convencionales las que unen al individuo con la sociedad, ya no son las que le dan o no acceso a la información, ya no son el solo cauce para la formación, ni para la investigación, ni para la modernización; las sociedades modernas han encontrado en la Red, quizás, el principal elemento de relación funcional, y esa característica resulta especialmente relevante en un territorio como el de nuestra Región, con muchos y pequeños núcleos de población, en los que nunca será económicamente posible conseguir una equiparación absoluta de dotaciones y servicios. De forma que para nuestra Comunidad Autónoma, para las gentes que viven o quieren vivir en nuestro ámbito rural, el enganche a la red de información y formación global no solamente es la solución de uno de nuestros principales estrangulamientos, sino que también puede suponer el desarrollo de una de nuestras potencialidades, como es la representada por nuestros recursos humanos, por nuestras gentes.

En esta línea, entendemos casi obligado el proporcionar a todas esas personas que, bien en determinados núcleos rurales, en determinadas zonas periféricas, y que pertenecen a estratos de población básicamente joven, acceso gratuito a la Red, al menos durante un tiempo suficiente como para que nunca más se puedan seguir aislados de la información, de la formación y de las oportunidades que por ella circulan. Ése será el primer paso. Después, por esa Red debemos hacer circular

contenidos de formación ocupacional, de mejora de explotaciones, de información sobre oportunidades de empleo, de incentivos a la inversión, etcétera, que den de verdad cohesión funcional a un sistema social que, de otra forma, corre el riesgo, sea de aislarse, sea de llegar a unas densidades mínimas en las que resulte casi imposible generar cualquier proceso de desarrollo.

La política regional de vivienda. Las propuestas de actuación en la atención directa a las necesidades de vivienda de los ciudadanos contienen novedades para la presente Legislatura. En este sentido, el primer objetivo a desarrollar será la elaboración y aprobación, en la primavera del próximo año, de un Plan Regional de Vivienda, que será sometido a la consideración de estas Cortes, como instrumento de naturaleza esencialmente flexible, basado en el actual estudio de necesidades de vivienda, y sobre el que se articule el conjunto de actuaciones que gestiona la Junta en esta materia, bien tengan su origen en recursos financieros propios o transferidos.

De este modo, y en primer término, la concreción de esta idea ha de permitir la realización de cuatro mil actuaciones directas para la adquisición de vivienda, incluyendo en este concepto actuaciones en tres frentes diferenciados, como son la ejecución directa por la Administración Regional; en segundo lugar, la puesta en marcha de nuevas fórmulas de vivienda protegida, no construidas, pero sí subvencionadas por la Junta de Castilla y León, de forma que la subvención otorgada permita a su destinatario final la adquisición de una vivienda en idénticas condiciones constructivas y precio de coste a lo que consideramos actualmente como vivienda pública o vivienda social; y, en tercer lugar, la realización de actuaciones específicas y diferenciadas de lucha contra la marginalidad.

Así pues, desde la experiencia acumulada y con los datos que nos ofrece el estudio de necesidades de vivienda ya elaborado, debemos avanzar un paso en una nueva comprensión de la vivienda pública, que incluya no sólo las viviendas cuya construcción contrata directamente la Administración Regional –que se seguirán realizando–, sino también la vivienda pública no ejecutada pero sí financiada por la Junta de Castilla y León; de modo que la subvención concedida en estos casos haga posible –insisto– ofrecer viviendas de características físicas y precio de coste sustancialmente idénticas a la vivienda pública tradicional.

Aún más: esta distinción entre vivienda pública construida o financiada mediante subvención cobra realmente sentido en la medida en que la primera se reserve a objetivos de revitalización de áreas económicamente deprimidas, periféricas o con problemas de despoblación de nuestra Región, por ser éstas, precisamente, las que ofrecen, al menos inicialmente, un menor atractivo a la iniciativa privada. Y, en consecuencia, la Junta de Castilla y León debe actuar a través de la construcción de lo que conocemos como VPO o de promoción pública.

De forma paralela, debemos profundizar en la coordinación de las políticas de vivienda y rehabilitación arquitectónica, especialmente en este tipo de municipios de nuestra Comunidad, mediante el diseño de proyectos integrales de inversión pública que hagan posible la construcción de VPO de promoción pública; pero también la ejecución de tratamientos de entornos urbanos, rehabilitación de edificios de uso civil o religioso, con los que se potencie su desarrollo urbano y la calidad de vida de sus habitantes, creando entre nuestros municipios una cierta competición por la excelencia, de forma que la selección de actuación se produzca por la calidad de sus propuestas e iniciativas.

Pero, junto a este marco regional de actuaciones, entendemos precisa una atención más específica a tres grandes sectores, como son: la vivienda para jóvenes, la vivienda en alquiler y la vivienda rural, en la línea con las experiencias ya desarrolladas –respecto de las dos últimas–, pero con la incorporación –respecto de la vivienda para jóvenes– de una nueva convocatoria de ayudas para la adquisición de viviendas que beneficie a los menores de treinta y cinco años.

En este sentido, no debemos olvidar cómo uno de los elementos esenciales del Discurso de Investidura del Presidente de la Junta de Castilla y León y, en consecuencia, del programa de gobierno, ha sido el desarrollo rural, al que la política de vivienda pueda contribuir enormemente. Por razones sociológicas, cuyo análisis, obviamente, escapa a esta intervención, parece que el modelo dominante supone que solamente se puede ser feliz si es "urbanita". No pretendemos, ni mucho menos, el cambio radical del modelo, pero sí parece claro que para las gentes jóvenes, y para las menos jóvenes, de nuestra Región, que se plantean su modelo de vida, la vivienda constituye un elemento esencial. Y nos parece que, al menos, tenemos la obligación de hacerles considerar que, desde la perspectiva vivienda, existe también la posibilidad de instalarse en el ámbito rural. Es más, no solamente pensamos que tenemos esa obligación, sino que estamos convencidos de que, desde la perspectiva vivienda, la opción vivienda rural plantea, en general, más ventajas y menos inconvenientes que la opción vivienda urbana.

En resumen, al menos pretendemos que la vivienda rural no sea, ni mucho menos, un obstáculo, sino más bien al contrario, que sea un atractivo para instalarse en el ámbito rural. Ello, además, comportará la revitalización de nuestro ámbito rural y la recuperación de muchos edificios cuya rehabilitación y moderna puesta en uso suele ser menos costosa y ofrecer mejores resultados que la vivienda urbana.

Por todo ello, continuaremos y reforzaremos la ayuda a la promoción de la vivienda rural, de forma que se pueda afirmar que, al menos por cuestión de vivienda, nadie ha dejado de instalarse en nuestro ámbito rural.

Nuestra propuesta en este campo se completa, en último lugar, con el cumplimiento y ejecución del Plan Cuatrienal, en coordinación con la Administración Estatal, lo que permitirá a lo largo del período noventa y ocho-dos mil uno la financiación de treinta y una mil actuaciones más en viviendas protegidas de nueva construcción para venta o alquiler; la rehabilitación de áreas, edificios y vivienda; o la generación de suelo, aspecto este último que es preciso resaltar, en la medida en que constituye una pieza clave para el desarrollo de la vivienda.

En todo caso, nos planteamos, igualmente, objetivos de calidad de la edificación, mediante la aprobación de la nueva normativa que regule el uso y mantenimiento de los edificios públicos y privados de Castilla y León, de acuerdo a criterios de calidad y seguridad, con la vista puesta en la consolidación de una cultura de conservación, no sólo en la vivienda de uso particular, sino también en todo tipo de instalaciones públicas. Esta iniciativa debe verse completada mediante la implantación de un modelo de eficiencia en el proceso de construcción, tanto en la fase de redacción del proyecto como en la dirección de obra, al objeto de asegurar la mayor rentabilidad a los recursos económicos destinados a ese fin.

Por último, la divulgación de las posibilidades de actuación y subvención en materia de vivienda, su mejor conocimiento y acceso por parte de los potenciales usuarios se convierte en imprescindible; y, en tal sentido, potenciaremos el teléfono de ayudas a la vivienda, cuyos resultados –actualmente once mil consultas al mes– aconsejan consolidar esta iniciativa, integrándolo y haciéndolo compatible con otros teléfonos actualmente existentes, al objeto de maximizar el nivel de información que puedan recibir los ciudadanos en el ámbito de la vivienda.

Profundamente ligada, y con vocación de complementariedad, a la política de vivienda está la política regional de protección del patrimonio arquitectónico no catalogado. La variedad y riqueza de inmuebles de valor arquitectónico en Castilla y León, los no catalogados específicamente como Bienes de Interés Cultural, nos obliga a un esfuerzo especial de recuperación de edificios y entornos, que, al no disfrutar de las condiciones de especial protección derivadas de su declaración como Bienes de Interés Cultural, justifican una actuación diferenciada.

En este sentido, y contando con la experiencia acumulada a lo largo de estos años, la acción de recuperación y conservación se articulará en tres frentes, como son: la contratación y ejecución directamente por la Junta de determinadas obras de rehabilitación; la convocatoria de ayudas para la ejecución de estas obras por los titulares de los inmuebles, así como –en último término– el desarrollo de un programa de convenios con Diputaciones y Obispos para la atención del patrimonio.

La presentación de los programas de esta actuación de la Consejería para esta V Legislatura se cierra con lo que constituye –como bien conocen Sus Señorías– la única competencia que, de modo novedoso, ha asumido esta Consejería tras la formación del Gobierno Regional.

En efecto, corresponde ahora avanzar en la futura definición de los criterios técnicos y las prioridades políticas sobre los que ha de pivotar el ejercicio de las competencias que la Consejería de Fomento ha asumido en materia de ordenación del territorio y urbanismo como consecuencia de la reordenación administrativa operada.

En efecto, estas propuestas difícilmente pueden desconocer un escenario de partida caracterizado por una situación normativa o de marco legal profundamente condicionado por la Sentencia del Tribunal Constitucional de veinte de marzo del noventa y siete, por la que se produce la derogación de la mayor parte de los preceptos del texto refundido del noventa y dos, abriendo, paralelamente, un complicado proceso de integración e interpretación del ordenamiento jurídico aplicable en este campo prácticamente desmantelado, como consecuencia de aquella Sentencia.

La evidente complejidad de la normativa urbanística se ha visto agravada por la necesidad de encarar, tras la Sentencia del noventa y siete, ese proceso de interpretación jurídica e integración del ordenamiento jurídico aplicable en esta materia, ante la imposibilidad de utilizar las normas contenidas en el texto refundido del noventa y dos, provocando así un curioso fenómeno de salto atrás en el tiempo, a la búsqueda de una legislación en un cuerpo normativo no afectado por el vicio de la inconstitucionalidad que dio lugar a la anulación del texto del noventa y dos.

La solución no podía ser otra que la de acudir a la aplicación del texto del año setenta y seis, y aun esto sin olvidar que esta afirmación tal vez simplifica demasiado el problema, habida cuenta que ni tan siquiera se trató de la sustitución de un cuerpo normativo completo por otro –aunque fuera anterior–, sino de la convivencia de ambas normas con un pernicioso, evidentemente, peligroso efecto de fragmentación del ordenamiento jurídico aplicable.

El siguiente paso vendría determinado por la aprobación por las Cortes Generales –ya ajustada la doctrina sentada por el Tribunal Constitucional de la Sentencia del noventa y siete– de la Ley 98, de trece de abril, de Reforma del Régimen de Suelo y Valoraciones, que permitirá... permitirá –perdón– a nuestra Comunidad Autónoma, junto a otras, la aprobación de la Ley 5/99, de Urbanismo de Castilla y León.

Un análisis inicial de la cuestión, la voluntad política de ordenar el territorio de la Región. La ordenación del territorio ha vivido desde siempre en la contradicción de disponer de un planteamiento teórico, e incluso doctrinal, intelectualmente aceptable, pero políticamente de difícil

aplicación. Escasos sistemas políticos han osado enfrentarse a la cuestión. No obstante lo cual, creo que todos podemos estar de acuerdo en que el sistema territorial de nuestra Región presenta algunas características singulares que es preciso tener presentes, y que podían expresarse como sigue:

Primero. Un excesivo número de núcleos de población de pequeño tamaño, resto de un modelo socioeconómico que parece haber perdido su vigencia, pero que condiciona de una forma un tanto atávica cualquier actuación.

Segundo. La imposibilidad de mantener una oferta de servicios públicos homogéneos, especialmente en lo que se refiere a la alternativa rural o urbana, e inviabilidad consecuente de cualquier política cuya pretensión fuera la tal homogeneización sin más consideración.

Tercero. La preponderancia reciente, y quizás un tanto irreflexiva, de un modelo urbanita –como ya antes señalaba– que parece asociar la noción de progreso al modelo urbano y la noción de atraso al mundo rural.

Cuarto. La dificultad de encontrar un modelo territorial que dé vida y contenido al ámbito rural, y no solamente basado en la actividad tradicional agrícola y ganadera.

Quinto. La difícil compatibilidad entre la necesidad de una protección acentuada, tanto para el medio natural como para el cultural, arquitectónico, monumental, y una no aún muy desarrollada sensibilidad social por la cuestión.

Sexto. La disfunción que representa un crecimiento excesivo de algunos núcleos urbanos sin resolver simultáneamente cuestiones básicas. No tiene ningún sentido que un Ayuntamiento siga concediendo licencias de edificación sin resolver el problema de los residuos sólidos.

Este diagnóstico, en alguna medida simplista, junto con otros muchos elementos que se podrían aportar, llevarían a la conveniencia de establecer un modelo territorial caracterizado por dos factores: el desarrollo sostenible y la jerarquización de núcleos y racionalización de la oferta de servicios.

Desarrollo sostenible como referencia permanente en su doble vertiente: uno, evitar la demanda irracional de recursos naturales, no ir a un modelo valenciano o andaluz de forzar, o simplemente permitir el asentamiento de grandes núcleos donde, por ejemplo, no hay agua, obligando a costosas inversiones y a un desequilibrio permanente de los recursos; segundo, política de previsión sobre la carga contaminante, tanto en residuos sólidos como en otros elementos, lo que por ejemplo podría llevar a una reflexión permanente sobre la conveniencia de que los grandes núcleos urbanos de la Región

sigan creciendo sin haber resuelto problemas fundamentales.

Hay que pensar que, en el tiempo en que se avecina, nuestro solar regional es una potencialidad en sí mismo por su amplitud y su disponibilidad de recursos. La tan denostada baja densidad de población puede ser, precisamente, un valor en alza en circunstancias de escasez de suelo, recursos naturales como el agua, y estamos precisamente en un momento muy oportuno para evitar los errores que están llevando otras regiones españolas a situaciones límite por un, quizás, irreflexivo entendimiento del desarrollismo y del crecimiento a ultranza.

Pero desarrollo sostenible también en una política de racionalización de la demanda de recursos antes que una continuación del aumento constante de la oferta. Campañas de ahorro y eficiencia para el uso del agua o de la energía pueden resultar más eficaces que una simple e inercial atención de la demanda.

Por supuesto, desarrollo sostenible en cuanto a la preservación y conservación de los espacios naturales protegidos de la Comunidad Autónoma, así como en el seguimiento de las zonas de riesgo por catástrofes naturales que eviten racionalmente daños previsibles.

Todas estas consideraciones deberán de tener sus consecuencias en las directrices de ordenación del territorio y demás figuras previstas en las Leyes 10/98 y 5/99 que antes he mencionado.

La jerarquización de núcleos y la racionalización de la oferta de servicios. Pero además entendemos que el momento actual es, probablemente, el más oportuno para al menos comenzar con una política de racionalización y fortalecimiento de la oferta de servicios públicos en una serie de núcleos cuyo nivel de población y actividad, así como también su propia iniciativa, pueda permitir y garantizar su supervivencia y su dinamismo a medio plazo.

Hay que tomar una decisión valiente de potenciar determinados núcleos, de forma que, a través de un proceso gradual, se produzca no tanto una cierta redistribución de la población, sino una redistribución de los flujos de oferta/demanda de esos servicios en el espacio regional, que, de una parte, fije de la población en el mundo rural y, de otra, consolide núcleos intermedios en los que racionalmente pueda ofertar los servicios públicos.

Todo lo cual llevaría a las siguientes consideraciones:

Primero. Consenso regional sobre la conveniencia de ir hacia una red de núcleos intermedios que sean capaces de prestar una serie de servicios públicos en condiciones económicas viables y que constituyan un atractivo para la fijación de la población en su entorno, y cuya selección se producirá, además de por el cumplimiento de unos requisitos básicos, prioritariamente por el propio dina-

mismo, capacidad de iniciativa, y bondad y viabilidad de sus propuestas.

Segundo. Incentivo al asentamiento rural, no de forma simple y voluntarista, sino ofreciendo atractivos para la vivienda rural y para las actividades económicas que puedan dinamizar el ámbito rural.

Tercero. Campañas públicas de concienciación y de promoción sobre los valores del ámbito rural, llevando al convencimiento a la población rural que todo aquello que haga por la conservación, embellecimiento y puesta en valor de su patrimonio puede ser uno de sus principales recursos económicos.

Cuarto. Actuaciones integrales en núcleos rurales seleccionados: ordenación, conservación, urbanización, servicios o vivienda; y ello en colaboración con el Ayuntamiento o la Diputación correspondiente.

Quinto. Racionalización de las redes viarias en función de esas estrategias.

Sexto. Utilización y aprovechamiento de la enorme funcionalidad de las redes telemáticas para superar el aislamiento que puede producir la residencia en pequeños núcleos y compensar telemáticamente la oferta de servicios públicos.

Parece evidente que todas estas consideraciones u objetivos deberían ser tratados, procesados y definidos en las directrices de ordenación del territorio, que por su trascendencia deberá establecerse y aprobarse en el mayor consenso posible, ya que, además de su eficacia funcional, puede convertirse en un importante elemento de vertebración regional. Éste debe de ser nuestro objetivo principal para la presente Legislatura en este campo.

La reflexión sobre un triple proceso. Desde este planteamiento global de la ordenación del territorio, plantearemos a partir de aquí -como ya apuntaba- la reflexión sobre tres aspectos profundamente ligados a nuestra comprensión del desarrollo urbanístico, como son la revitalización de nuestras ciudades, la defensa frente al tráfico y la provisión de suelo.

La revitalización de nuestras ciudades. En este sentido, y en primer lugar, no está muy claro si, como efecto de la ordenación o de otro tipo de tendencia, el hecho cierto es que durante los últimos años venimos asistiendo a un proceso que podría denominarse eufemísticamente como "americanización", y que está consistiendo básicamente en que en una primera etapa las viviendas se sacan de la ciudad -a lo *residential part*-, después se sacan también las zonas comerciales, a continuación se sacan las oficinas, y así en un periodo corto de tiempo la ciudad se ha vaciado de sus funciones, con el riesgo a corto plazo de su pérdida de actividad y a largo plazo de convertirse en ciudad museo, ciudad *lumpen* o ciudad vacía.

Este proceso, que ha ocurrido claramente en los Estados Unidos de América, también parece ocurrir aquí,



en nuestras pequeñas y preciosas ciudades. El que ocurriera en América puede tener cierta justificación funcional: allí no había ciudades, en todo caso habría un *downtown* que no tenía funciones de ciudad. Pero que este proceso ocurra en nuestras pequeñas y preciosas ciudades, que han sido históricamente un ejemplo de vida urbana, de convivencia social, de riqueza de funciones urbanísticas, de calidad urbana, en una simple contemplación estética, no deja de ser cuando menos estúpido.

Pues además de la pérdida de actividad para las ciudades, el proceso supone un cambio de escenario a un modelo de mucho mayor coste social en términos de desplazamiento, energético, medioambiental, y sobre todo representa ni más ni menos que la desaparición de nuestra ciudad. Así estamos asistiendo al nacimiento de una nueva tipología de vivienda que podría calificarse de pseudoresidencial en descampado, y que habiendo perdido la riqueza que le suponía estar insertado en un tejido urbano vivo y activo, tampoco parece haber conseguido ganar la calidad que podía tener como vivienda en un entorno más abierto, más natural o más rural.

También estamos asistiendo al nacimiento de una nueva tipología comercial de gran superficie en descampado, que obliga a las familias a emplear el tiempo libre de sus fines de semana en masivas compras, donde toda ella se dedica a rellenar un enorme carrito, después de que el niño internauta haya localizado en la red las patatas más baratas en un radio de cincuenta kilómetros, y ello con la consecuencia del vaciado de la actividad comercial en los centros de nuestras ciudades.

Por último, también estamos asistiendo al nacimiento de edificios inteligentes de oficinas en pleno campo, donde los empleados son obligados a desplazarse con un enorme uso y abuso de energía y tiempo de desplazamiento, así como ubicarse en un entorno desprovisto de todo tipo de servicios urbanos.

Insisto en que todo este proceso, que podía tener algún tipo de justificación en otras latitudes, no parece tenerlas en nuestras ciudades, y comporta la pérdida de actividad de nuestros cascos urbanos a través del abandono de viviendas, el cierre de un comercio tradicional, que proveía un servicio de calidad y gran cantidad de puestos de trabajo, y también el vaciado de los centros urbanos en cuanto a sede de negocios, instituciones y servicios.

Todo ello llevará a corto plazo, si no se remedia, a la práctica desaparición de nuestros centros urbanos, ya que pierden claramente todas sus funciones. No tiene sentido que un sábado por la tarde los cascos de nuestras ciudades estén vacíos y el descampado de la gran superficie esté desbordante de actividad.

Además, el modelo que parece inconscientemente propugnarse no solamente tiene como consecuencia directa la pérdida de actividad y el riesgo de desaparición de nuestras ciudades, sino que también conduce a un escenario de grandes y múltiples desplazamientos, con el

consiguiente coste energético, medioambiental, y social, etcétera.

Entiendo que debemos, cuando menos, reflexionar sobre este proceso, y cuando esté claro que la dinámica urbana correspondiente no parezca tener suficiente actividad como para mantener esa dualidad de antiguo y nuevo centro, debemos de plantearnos voluntariamente la recuperación de la ciudad, de sus centros urbanos como lugar de residencia, de comercio y de servicios. Ello no solamente les dará esa actividad que buscamos, sino que restablecerá una forma de vida que era envidiada en todo el mundo por su calidad y por esa sabia mezcla de funciones que le dan su vitalidad y su función esencial de lugar de cohesión social.

Esta reflexión también debe ir acompañada en cada caso de otras paralelas que se refieran, por ejemplo, a la función turística de los centros urbanos o a su vigor comercial. El ejemplo de muchas ciudades europeas que han sabido transformarse al mismo tiempo en destino turístico y lugar de compras podría ser un buen ejemplo.

En consecuencia, en todas las ordenaciones urbanas que se sometan a nuestra aprobación deberá establecerse una reflexión de este tipo y sus consecuencias en cuanto a la ordenación, de forma que ésta al menos plantee y proponga soluciones al problema.

También en todas las ordenaciones en vigor sería conveniente que se efectuase esta reflexión: nueva ordenación en un breve plazo de tiempo.

La defensa de nuestras ciudades frente al tráfico.

Nuestro patrimonio histórico-artístico, especialmente los centros de nuestras ciudades, necesitan de forma urgente una estrategia conjunta de defensa contra el tráfico. No puede seguirse con esa política que concede la prioridad absoluta al tráfico rodado, de dar facilidades al automóvil para que todo lo invada. Incluso a la velocidad de crecimiento del parque automovilístico, podría darse el caso de un bloqueo no muy lejano de la red viaria en dichos núcleos urbanos.

Estamos en un momento crucial para iniciar una política de defensa contra el tráfico, que suponga de hecho el que nuestros preciosos cascos históricos se cierren al tráfico de automóvil y planteen conjunta y contundentemente una estrategia que pretenda simultáneamente la defensa contra el tráfico, las facilidades en aparcamientos perimetrales y facilidades para el tráfico peatonal, bien entendido, preservando las necesidades del servicio de transporte para las actividades económicas y comerciales.

En esta línea, proponemos que cada uno de los Ayuntamientos redacte un plan especial de defensa contra el tráfico, que además redundaría en una mejora de la calidad del medio ambiente urbano y daría una imagen de modernidad en la Región. Hay muchos modelos europeos en los que inspirarse.

La provisión y el precio del suelo.

Al mismo tiempo, y como ya señalaba, la forma en que se produce la provisión de suelo y el precio al que éste sale al mercado nos obliga a nuevas reflexiones, cuyo objetivo no puede ser otro que el de abaratar el precio y aumentar su oferta.

En efecto, el análisis de los factores que determina la relativa escasez de suelo urbanizable y su elevado precio es muy complejo. Pero políticamente no podemos consentir que sea un proceso incontrolado cuando su último producto es el bien social por excelencia, como es la vivienda.

En consecuencia, en todas las ordenaciones urbanas que estén en redacción o preparación pendientes de aprobación deberá de incluirse preceptivamente un capítulo que establezca este tipo de análisis y provea las medidas para su solución. Medidas que, resumidamente, deben establecer un aumento sustancial de la oferta de suelo urbanizable y un mecanismo para la puesta en el mercado de esa oferta de suelo, de forma que los precios puedan disminuir sensiblemente.

También debería de contemplarse la oferta de suelo necesario para la realización de vivienda de promoción pública, especialmente en el ámbito rural.

En esta línea, avanzo a Sus Señorías nuestro propósito de impulsar un grupo de trabajo para el abaratamiento del suelo, contando con la colaboración de estas Cortes y con la participación esencial de los Ayuntamientos de la Comunidad, cuyas conclusiones se incorporarán oportunamente a la planificación vigente.

En resumen, los objetivos prioritarios y las medidas a adoptar serían:

Primero. Completar el marco normativo autonómico aplicable en materia de urbanismo, cerrando el proceso mediante el desarrollo reglamentario de la actual Ley de Urbanismo. Ya se ha... ya se ha producido "perdón" la aprobación de la tabla de vigencias de los artículos, actuales reglamentos estatales que pueden considerarse aplicables por no oponerse a los contenidos de dicha Ley. No obstante, el núcleo fundamental de nuestro trabajo en este campo ha de concentrarse en el proceso de elaboración y aprobación del o de los reglamentos de desarrollo de la Ley, siguiendo dos pautas fundamentales, como son, de un lado, mejorar los procedimientos administrativos aplicables, agilizando su desarrollo y simplificando sus trámites, así como, en segundo término, asumiendo deliberadamente una inequívoca perspectiva regional en el planteamiento de las soluciones con un tratamiento y una comprensión de los problemas adaptado a nuestra específica realidad territorial.

Segundo. Reforzar la coordinación del trabajo de las actuales Comisiones Territoriales de Urbanismo, asegurando la aplicación uniforme y con criterios claros y

homogéneos en el conjunto del territorio de ese nuevo bloque de legislación urbanística.

Tercero. Impulsar de modo diferenciado y con una clara vocación de desarrollo estratégico proyectos articulados mediante convenios urbanísticos en las capitales de provincia y principales núcleos de población de la Región.

Nuestro objetivo en este caso no puede ser otro que el de generar suelo residencial suficiente para que, poniéndolo a disposición del mercado, tengamos capacidad de actuar sobre el precio final de la vivienda en nuestra Región, evitando la existencia de suelo que, teniendo la calificación adecuada y posibilidades de desarrollo, quede, sin embargo, inutilizado.

Este planteamiento tiene como primera consecuencia la puesta en marcha de un proceso de elaboración de un inventario de suelo público o, si se quiere, suelo institucional en Castilla y León que nos ofrezca información suficiente sobre la dotación disponible y su titularidad en manos de la propia Administración Regional, de las Administraciones Locales o de grandes propietarios institucionales.

Todo ello, al propio tiempo, se enfrenta a la necesidad de plantearse el destino final del suelo derivado de las cesiones obligatorias que prevé la legislación urbanística en favor de los Ayuntamientos, primando su orientación hacia las necesidades propias del acceso a la vivienda, aun aceptando las implicaciones que estas decisiones pueden tener en el esquema actual de financiación municipal.

Cuarto. Potenciar el área de información cartográfica y urbanística mediante la puesta en marcha del Centro de Información Territorial previsto en el Artículo 30 de la Ley de Ordenación del Territorio.

En este sentido, la creación y puesta en marcha del Centro de Información Territorial con la definición de sus funciones mediante un reglamento de desarrollo debe suponer una remodelación o una nueva orientación de los medios personales y materiales adscritos hasta ahora a este fin, integrándolos en una unidad diferenciada con vocación de servicio no sólo a la Consejería, sino también al conjunto de la Administración Regional, sin olvidar las funciones del Consejo de Cartografía de Castilla y León.

Se trata, en suma, de convertir este Centro en un instrumento que suministre información y documentación dentro y fuera de la Administración Regional, puesto que no debe olvidarse su capacidad de ofertar esa información al conocimiento general mediante la publicación y comercialización de sus trabajos.

Quinto. Establecer, según lo señalado, las directrices de ordenación del territorio.

Y sexto, y último. Establecer el grupo de trabajo para el abaratamiento del precio del suelo.

Muchísimas gracias y he concluido.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Muchas gracias al Excelentísimo señor Consejero de Fomento, don José Luis González Vallvé por su intervención. Suspendemos la sesión durante quince minutos, para abrir después el turno de Portavoces. Muchas gracias.

*(Se suspende la sesión a las once horas cuarenta y cinco minutos, reanudándose a las doce horas quince minutos.)*

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Buenos días de nuevo. Se reanuda la sesión. Para la formulación de preguntas, observaciones y apertura de turno de Portavoces de los distintos Grupos Parlamentarios, tiene la palabra el Portavoz, por el Partido Socialista, don Antonio de Meer Lecha-Marzo.

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Gracias, señora Presidenta. Como Portavoz del Grupo Socialista quiero, pues, manifestar en primer lugar, el respeto personal al Consejero en esta su primera intervención en estas Cortes y, desde ese punto de vista, pues, deseárselo absolutamente lo mejor.

Su intervención nosotros consideramos que ha sido larga, en algunos casos prolija, con ciertos toques de deformación profesional, algunas veces como un... como si fuera un Director General de Asuntos Europeos, a veces, corrigiendo al Consejero de Medio Ambiente o, a veces, introduciendo, pues, matices importantes en materia de empleo.

Hay cosas que nos han gustado y eso es hablar de diálogo. Nosotros también somos partidarios de que hablemos de algunas cosas, y luego vamos a ofrecerle algún acuerdo concreto sobre temas de los que él mismo ha hablado.

Pero también tenemos que decir, tenemos que advertir que nos hemos encontrado que en sus primeras actuaciones políticas y también en una gran parte de la intervención de hoy, pues, el Consejero consolida vicios viejos, ha demostrado una escasa capacidad de iniciativa, y lo que no se hace al principio es luego muy difícil hacerlo después; y, por eso, y por otras cosas que iremos viendo a lo largo de mi intervención, pues, se ha manifestado como estricta y excesivamente solidario con el pasado.

Y un vicio viejo –y tenemos que empezar por aquí– es el garantizarse de primeras el salario de la Administración de procedencia. Cuando Lucas decía que usted era su "fichaje estrella", la gente, la mayoría de la población, nosotros, creíamos que se refería a sus capacidades personales; pero vemos que no sólo se refería a eso, también se refería a la cuantía del fichaje. Y nuestro

Grupo opina que es un auténtico escándalo que la Comunidad Autónoma tenga que pagar al señor Consejero más de 20.000.000 de pesetas al año por recibir sus servicios.

Dice usted que somos unos privilegiados que vivimos en una parte privilegiada del mundo. Es cierto, pero algunos más que otros, señor Consejero, y usted es un buen ejemplo de ello. Su predecesor, por menos de la mitad, además era Vicepresidente. Y hoy en día hay un Consejero que, por menos de la mitad, no sólo es Consejero Vicepresidente, sino que además es Portavoz de la Junta. Y nosotros creemos que eso crea una situación de muy difícil explicación. Pero, claro, nadie mejor que usted para darla. Nosotros se lo pedimos. Y sobre todo le pedimos una explicación política y no burocrática, porque la situación que se ha creado dificulta extraordinariamente cualquier posible acuerdo sobre homologación de sueldos de la Comunidad de Castilla y León con los de otras Comunidades Autónomas o con los de otras Administraciones.

Nuestro Grupo le pide que no utilice un resquicio legal pensado para otras situaciones muy diferentes y que preste sus servicios a esta Comunidad por un sueldo similar al del resto de los Consejeros y, además, que eso lo haga de manera inmediata.

Y esos servicios que presta han estado marcados en las primeras intervenciones por lo que nosotros consideramos una escasa y pasmosa capacidad de iniciativa. Demostrada esa falta de capacidad de iniciativa por el mantenimiento completo del equipo y la estructura de la Consejería, a pesar de haber recibido alguna nueva atribución. Es la única Consejería de la Junta en la que esto ha ocurrido. No ha sabido hacerlo, no ha podido hacerlo o no le han dejado hacerlo. Nosotros no lo sabemos. En cualquiera de los dos primeros casos sería muy criticable, en el último, si es que no le han dejado, quedaría patente que es que usted se encuentra –digamos– en una cierta libertad vigilada.

Hay Consejeros de la Junta de Castilla y León actual que son prisioneros de su pasado o del pasado de sus antecesores. Usted puede considerarse... nosotros consideramos por ahora que está en libertad vigilada; una libertad en la que tiene además una escasa capacidad de movimiento, unos escasos grados de movimiento. Porque las grandes actuaciones competencia de su Consejería, las grandes actuaciones en materia de infraestructuras, las inversiones necesarias que siempre se ha dicho que necesita nuestra Comunidad para desarrollarse, articular su territorio, frenar la despoblación, reequilibrarse y poder competir, como condición necesaria aunque no suficiente para el desarrollo –como todos sabemos desde hace mucho tiempo–, esas grandes inversiones, esas actuaciones están tasadas y medidas en muchos documentos concretos, en muchas declaraciones concretas, sobre ellas no existe mucha capacidad de movimiento –su intervención lo ha demostrado–, y sobre ellas es difícil innovar demasiado.

Y nosotros cuando pedimos, cuando exigimos esas grandes inversiones somos realistas. Usted ha citado mal la frase del sesenta y ocho. Aquellos chavales franceses del sesenta y ocho no decían "pidamos lo imposible"; decían exactamente "ser realistas, pedir lo imposible". Y nosotros somos realistas cuando pedimos las grandes inversiones para Castilla y León. Esas actuaciones en infraestructuras que están sufriendo lo que podemos empezar a definir como el efecto dos mil.

En el año mil novecientos noventa y seis, cuando Aznar llegó a la Moncloa, el Gobierno Popular de Castilla y León presentó un documento –yo lo tengo aquí– que llenó titulares de periódicos, páginas enteras, diciendo que una serie de infraestructuras como la autovía Tordesillas–Zamora, León–Benavente, Segovia N VI, Ávila N VI, León–Astorga, Ruta de la Plata y Salamanca–Fuentes de Oñoro, así como la variante norte, la conexión ferroviaria de alta velocidad Madrid–Valladolid, debían estar terminadas en el año dos mil.

Y ahora, cuando está a punto de acabar la Legislatura de las Cortes Generales, cuatro años más tarde, el Gobierno de Castilla y León, Lucas, en su Discurso de Investidura, dice que las mismas infraestructuras –tengo también aquí el discurso de infraestructuras–, Tordesillas–Zamora, León–Benavente, Segovia N VI, Ávila N VI, León–Astorga, Ruta de la Plata, Salamanca–Fuentes de Oñoro y la conexión de alta velocidad Madrid–Valladolid, van a empezar en el año dos mil. Y usted en su intervención –hace nada, he vuelto a apuntarlo rápidamente– ha vuelto a decir que Tordesillas–Zamora, León–Benavente, Segovia N VI, Ávila N VI, León–Astorga, Ruta de la Plata, Salamanca–Fuentes de Oñoro, la conexión de alta velocidad Madrid–Valladolid, deben empezar en el año dos mil.

Ésas son las consecuencias del efecto dos mil en las infraestructuras de Castilla y León: en retrasar su comienzo y, además, que ello parezca siempre una buena noticia. Pero no es una buena noticia, es decepcionante y, desgraciadamente, eso empieza a formar parte ya del folclore regional.

Y claro, cómo no vamos a estar ante todos esos retrasos si sobre el tren de alta velocidad Madrid–Valladolid, por empezar con la más emblemática de ellas –alta velocidad dijo Lucas en su Discurso de Investidura y alta velocidad ha vuelto decir hoy usted, y estamos de acuerdo en que así sea–, nadie conoce todavía su trazado, no sabemos si es un túnel, si son varios túneles, cuál de ellos es, si habrá o no habrá estación en Segovia, cómo pasa por Nava de la Asunción, si llega o no llega a Medina del Campo, cómo queda Matapozuelos, por qué los retrasos, además, en el estudio de impacto ambiental... Todo el mundo sabe que ese tren no va a empezar... no va a poder empezar este año, como hubo acuerdo en las Cortes Generales y en este mismo Parlamento en la anterior Legislatura.

Y esto es efectivamente, es una competición, una competición entre territorios. Y mientras estas cosas pasan en Castilla y León, mientras estas cosas pasan en Castilla y León, el señor Ruiz–Gallardón, el señor Bono y el señor Zaplana pactan y definen el trazado del tren de alta velocidad –ahí sí que es alta velocidad y ancho europeo– entre Madrid y Valencia, con estación en Albacete, por supuesto, y colocan a ese nuevo trazado ahora en la primera línea para las grandes inversiones del Estado, y nosotros nos tememos que, probablemente, por delante del nuestro.

Sobre ese tren de alta velocidad Madrid–Segovia–Valladolid, nosotros ofrecemos y estamos de acuerdo en un gran acuerdo. Pero, para que exista ese acuerdo, el Gobierno de la Comunidad Autónoma tiene que asumir el liderazgo, el Gobierno de la Comunidad Autónoma tiene que asumir el liderazgo, tiene que dejar de estar sentado esperando que el Gobierno de la Nación lance un trazado y otro, que se estrellan contra las oposiciones populares y que sea el Gobierno de la Comunidad Autónoma la que defina ese trazado y se lo ponga sobre la mesa al Gobierno de la Nación. La Junta debe gobernar, no esperar sentada ofertas del Ministerio (la mayoría llenas de trampas esperando su fracaso).

Por lo tanto, ésa es la condición nuestra al gran consenso sobre el tren de alta velocidad, sobre sus trazados y sus características: nosotros exigimos que la Junta, a partir de ahora, deje de ser un mero observador del proceso, que tome ejemplo de los Gobiernos de otras Comunidades Autónomas, y que no se limite –como usted ha dicho– a que sea la Junta la que haga el estudio de impacto ambiental, sino que la Junta diga cuál es el trazado (porque del trazado nadie sabe nada, nadie sabe nada, ni de la zona facilitan, ni de la conexión entre Valladolid y Segovia, nadie sabe absolutamente nada).

Ha –¿cómo no?– repetido el listado de otras actuaciones en ferrocarriles de las que habló el señor Lucas en su Discurso de Investidura. Pero me parece que ha faltado una de ellas, creo que hubo un compromiso de reabrir el ferrocarril Zamora–Salamanca, y yo o no... creo no habérselo escuchado en su intervención. Me gustaría saber qué plazos y qué expectativas hay de reapertura de esa línea férrea.

Y sobre los ferrocarriles estamos como estábamos hace cuatro años; hecho estas observaciones, sobre las autovías podemos hacer afirmaciones parecidas, sobre todo sobre algunas de ellas.

Sobre la autovía Tordesillas–Zamora, ¿va a poderse empezar este año?, ¿qué opinión tiene de que la Junta de Castilla y León la cofinancie cuando es una infraestructura responsabilidad absoluta del Estado. ¿Por qué si el Estado al finalizar... poco antes de finalizar la anterior Legislatura de estas Cortes negoció con el Gobierno Catalán la financiación completa de una autovía, el eje transversal de Cataluña, responsabilidad absoluta del Gobierno Catalán, ¿por qué, mientras eso ocurre en

Cataluña, en Castilla y León es la Junta de Castilla y León la que financia las autovías del Estado? ¿Qué opinión tiene usted sobre ese asunto?

Y formando parte esa autovía de Tordesillas-Zamora, del eje del Duero, el Presidente de la Junta de Castilla y León ha hecho recientemente unas declaraciones diciendo que al año que viene en los Presupuestos Generales del Estado, habrá una partida -¿cómo no la va a haber!- para esa... el inicio de la Tordesillas-Zamora y que habrá otra para convertir en autovía un tramo del eje del Duero en la provincia de Soria. Nos gustaría saber cuál es ese tramo que también se va a empezar el año que viene en la provincia de Soria.

Y otra autovía que está siendo constante motivo de actualidad, responsabilidad del Estado, que es la León-Valladolid. Una autovía exigida por acuerdo unánime de esta Cámara en la anterior Legislatura, a propuesta de los Alcaldes Populares -entonces también Procuradores en estas Cortes- de León y de Valladolid. Una autovía que desapareció del Discurso de Investidura del señor Lucas y que, hasta hace poco tiempo, no estaba en el Plan de Desarrollo Regional, qué previsiones existen sobre ella, sobre su inicio, y si comparte las declaraciones del Portavoz de la Junta, en el sentido de que los accesos a León ya están resueltos porque existe la autovía del Camino de Santiago que va de Onzonilla a Santas Martas. Y si eso es así, ¿qué podemos decir a los habitantes de Mansilla de las Mulas, del Puente de Villarente y los que se sitúan en los accesos a León por esas carreteras, que todo el día ven colapsada su posibilidad de movimiento?

Y, sobre otras carreteras del Estado, también nos parece que usted ha evadido absolutamente el problema de los peajes. El problema de los peajes es algo que está pesando sobre algunas provincias de esta Comunidad Autónoma. ¿Qué opinión tiene de que sean autovía... autopistas de peaje la conexión de Ávila con la carretera Nacional VI, la autovía de Segovia con la carretera Nacional VI y la autovía -que será autopista de peaje- León-Astorga? Nosotros creemos que la Junta de Castilla y León debe oponerse a que en nuestra Comunidad Autónoma, en esos itinerarios, el Estado mantenga la... el objetivo de que sean autopistas de peaje.

Sobre las carreteras de esta Comunidad, también yo creo que es importante hacer algunas observaciones. Nosotros nos opusimos a lo largo de la anterior Legislatura -y usted es que no ha hecho ninguna referencia en su intervención- a que la autovía del Camino de Santiago, la autovía León-Burgos, fuera financiada con endeudamiento encubierto, a través de la empresa pública Gicalsa, que depende de su Consejería y sobre la que no ha hablado en absoluto. Por lo tanto, ¿piensa usted mantener esa política de endeudamiento encubierto, a través del cual la Comunidad Autónoma está haciendo la autovía León-Burgos?

Y, por otra parte, en la última negociación con el Estado, quedó sin cerrar qué iba a cofinanciar el Estado

del tramo final de la autovía. ¿Qué negociaciones han establecido con el Ministerio de Fomento para ver en qué porcentaje va el Estado a contribuir a la parte final de la autovía Burgos-León?

Y tampoco creo que ha hablado de la autovía Ponferrada-Villablino. Ésa es una autovía importante; fue una promesa del señor Aznar cuando gobernaba en esta Comunidad Autónoma. Y nos interesaría saber qué previsiones hay de su ejecución.

Pero las carreteras de la Comunidad Autónoma no son sólo los grandes ejes, sino es una red capilar que comunica todo el territorio. Y en esa red capilar yo creo que se han carecido de criterios para actuar de manera que sirvan para ordenar el territorio de la Comunidad, y faltan prioridades claras.

La Unión Europea -y usted lo sabe bien- ha articulado una importante política territorial de ayuda a las regiones cuya renta está por debajo de ciertos índices. Castilla y León se ha favorecido de esa política durante bastantes años. Pero, ¿por qué el Gobierno de Castilla y León no hace algo parecido? ¿Por qué, si en esta Comunidad Autónoma, y partiendo del evidente hecho comarcal, no ordenar parte de las inversiones, precisamente hacia aquellos territorios que tienen mayores dificultades, no ya para el desarrollo, sino para la simple supervivencia? ¿Por qué no hacemos nosotros lo que nos gusta que hagan con nosotros desde otros ámbitos? ¿Por qué no establecer comarcas Objetivo 1, sitios donde la Comunidad Autónoma tuviera unas políticas específicas: el oeste de la Comunidad Autónoma, en la raya con Portugal, de la que usted ha hablado; las zonas con actividades en declive, bien sea por la minería o por el textil, con problemas de despoblación, de envejecimiento... de envejecimiento de la población? ¿No debieran tener las inversiones en infraestructuras de la Junta políticas de inversiones específicas para este tipo de situaciones? Y así, las inversiones en carreteras, en transporte, en vivienda, en suelo, en infraestructuras, en telecomunicaciones tendrían una cierta lógica. Hay que romper el modelo actual de concentración en ciertos núcleos territoriales y hacer una política territorial en la Comunidad Autónoma, que nunca la ha habido; una política que, además, a partir de ahora, va a depender de esta Consejería.

Y la Comunidad Autónoma se dotó en la anterior Legislatura de una Ley de Ordenación del Territorio. Nosotros fuimos extraordinariamente críticos con ella, pero esa Ley está aprobada. Y esa Ley dice que deben desarrollarse una serie de directrices territoriales de ámbitos diferentes. ¿Para cuándo?, ¿cuáles?, ¿cómo? Eso usted no lo ha dicho, en absoluto. Nos gustaría saber qué calendario existe de aprobación de directrices de ordenación del territorio y en qué ámbitos.

Y hay que hablar de descentralización. En esta Comunidad Autónoma hay que hablar de descentralización en la toma de decisiones. Hay que potenciar los núcleos... los núcleos comarcales. Yo no sé por qué ustedes tienen

esa incapacidad de, incluso, pronunciar la palabra "comarca". Y... pero potenciar los núcleos comarcales; no sólo hacer inversiones en ellos, sino también llevar allí capacidad de decisión política y decisión de gasto. ¿Para cuándo una comisión territorial de urbanismo en El Bierzo, que la nueva Ley de Urbanismo lo permite al haber hecho desaparecer las comisiones provinciales de urbanismo?, porque eso sería empezar a dar realmente poder y capacidad de intervención a las comarcas de nuestra Comunidad Autónoma.

Y urbanismo y vivienda yo creo que son unas cosas absolutamente interrelacionadas. Y son políticas... que hay que coordinar las políticas de vivienda y suelo, y usted ha hablado de ellas como algo separado. Pero, ¿cómo podemos hablar del incremento constante del precio de la vivienda... -algún medio de comunicación hablaba ayer aquí, en Valladolid de una subida del 8% del precio en el último... en el último año-, cómo es posible que se siga manteniendo que el precio de la vivienda en algunos municipios de Castilla y León -Burgos, Salamanca y algunos otros- sea de los más caros de España? Porque en la Comunidad Autónoma de Castilla y León ha habido una falta absoluta de políticas coordinadas de vivienda y suelo. El último informe del Seopan, el de mil novecientos noventa y ocho -y éste es un organismo independiente-, que se acaba de publicar, dice que Castilla y León fue una de las Comunidades en las que disminuyó el número de viviendas iniciadas en el año noventa y ocho en un 18,9%, y el de terminadas en un 21%; mientras que en España, las viviendas iniciadas se incrementó en un 26% y las viviendas terminadas sólo disminuyó en un 0,4%.

Porque, hasta ahora, ha habido una falta de políticas activas en materia de vivienda y suelo. La Junta de Castilla y León ha estado esperando que la gente fuera a pedir subvenciones, pero no ha hecho inversiones. Y eso de subvenciones es de lo que ha hablado... Gracias, señora Presidenta.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Señor De Meer, vaya acabando cuando pueda.

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: ...Voy... voy acabando. Y de subvenciones es de lo que ha vuelto a hablar el Consejero, y no de inversiones. Y difícilmente se puede hacer una política de suelo ajustada si resulta que las mejores parcelas de las que es propiedad la Comunidad Autónoma dependen de una sociedad que se llama Gesturcal -Gestión Urbanística de Castilla y León-, que no depende de la Consejería de Fomento, sino que depende de la Consejería de Industria.

¿Va el señor Consejero a intentar poner un mínimo orden en el sector público de Castilla y León dedicado a la política de vivienda y suelo, o va a permitir que haya una empresa que se llama Gicalsa, que haga por un lado actuaciones de vivienda y suelo, que depende de su Consejería, y haya otra empresa pública mucho más

potente, que se llama Gesturcal, que depende de la Consejería de Industria, y que se dedica también a hacer lo mismo?

Sobre el tema de la ciudad, nosotros podríamos estar perfectamente de acuerdo con el diagnóstico; ahora, no hemos oído ninguna solución. Y yo preguntaría: ¿piensa modificar la Ley del Suelo, recién aprobada, para poder hacer las cosas que ha dicho? ¿Piensa modificar la Ley del Suelo para impedir el acceso indiscriminado del tráfico al centro de la ciudad y, por tanto, impedir la política urbanística del Alcalde Popular de Valladolid, empeñado en llenar el centro de la ciudad de aparcamientos subterráneos? Porque, claro, en la crítica podemos estar de acuerdo; en las soluciones, nos gustaría estar también.

Voy acabando, señora... señora Presidenta. Sólo me gustaría que hiciera algunas concreciones sobre los aeropuertos de León y de Burgos. Hubo una loca carrera de inauguraciones previas a las elecciones, y no hemos oído nada de qué piensa hacer con esos aeropuertos, en alguno de los cuales persisten los problemas y las dificultades y, en otros, todavía no ha aterrizado ningún avión.

Y acabo, pues, diciendo que su discurso tuvo dos partes claramente definidas: una genérica, yo creo que probablemente llena de buenas intenciones, pero que las concreciones son la repetición de políticas que ya todos conocemos, que difícilmente podía ser así, puesto que es la única Consejería que no ha tenido ninguna modificación ni en su equipo ni en su estructura orgánica; que, por lo tanto, en nada vemos los resultados positivos de los fichajes multimillonarios del señor Lucas. Y le insisto en que nosotros le exigimos que iguale, por rigor político, su sueldo al del resto de los Consejeros de esta Comunidad Autónoma.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Muchas gracias, señor De Meer. Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Mixto.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Consejero, muchas gracias por su comparecencia, por su intervención, la primera en estas Cortes. Lo cual quiere decir que, siendo la primera, ya nos imaginábamos que sería una intervención excesivamente genérica y poco concreta, bajando poco a los asuntos puntuales. Pero que estoy convencido que, a lo largo de las sucesivas réplicas y dúplicas, iremos concretando más, que es lo que a nosotros nos interesa.

Como quiera que es su primera ocasión en la que comparece ante estas Cortes, sí quisiera situarle un poco, porque observará usted que en mi intervención voy a referirme durante un porcentaje alto del tiempo a la provincia de León y, en menor medida, a la Comunidad Autónoma de Castilla y León, y sí quisiera situarle. Sabe que en el Grupo Mixto hay tres fuerzas políticas; yo pertenezco a una fuerza política que en este momento es ya la tercera en la Comunidad Autónoma, pese a que sólo

se presenta en una provincia, la provincia de León –le estoy hablando de la Unión del Pueblo Leonés, con tres Procuradores–, y que no estamos precisamente encantados de pertenecer a esta Comunidad Autónoma, sino más bien todo lo contrario: nos gustaría tener nuestra propia Comunidad Autónoma. Primero, por razones sentimentales...

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Señor Portavoz, Portavoz del Grupo Mixto, céntrese un poco en el tema de la comparecencia y contestar al Consejero. Muchas gracias.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Señora Presidenta, estoy explicando las razones por las cuales voy a centrarme en las infraestructuras, las telecomunicaciones, los transportes sobre todo en la provincia de León.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Muchas gracias.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Decía, señor... Decía, señor Consejero, que por razones sentimentales nos gustaría no estar en esta Comunidad Autónoma –los leoneses no somos ni nos sentimos castellanos–; pero luego, también, porque el devenir de la historia autonómica ha demostrado que León ha salido claramente perjudicado –ya desde un punto de vista más pragmático, con datos y con cifras más objetivos– por pertenecer a esta Comunidad Autónoma.

En este sentido –insisto–, verá usted que mi principal preocupación es la provincia por la cual me presenté y en la cual nos votaron los electores a los cuales aquí estamos representando. Yo, sinceramente, no me siento representante de los ciudadanos de otras provincias que no nos han votado. Por eso, entienda usted esa fijación –si lo quiere usted entender así– con la situación de la provincia de León. Bien.

Decía usted en su primera intervención... bueno, esa intervención genérica, llena de buenas intenciones, con esa llamada al consenso que de verdad agradecemos –ojalá sea así a lo largo de estos cuatro años; y, en principio, le concedemos el beneficio de la duda; esperamos que... esperamos que va a ser así, ¿eh?–, sobre el talante de estos cuatro años como Consejero.

Pero hubo una cuestión que me llamó la atención de su intervención, cuando vino usted a decir, más o menos, que ya eran obsoletas esas doctrinas o esas teorías que decían que las infraestructuras no determinaban el desarrollo de un territorio. Mire, yo no sé si es obsoleto; pero, desde luego, ésa es la teoría que yo desde luego comparto. Y, desde luego, si usted no la comparte, no estamos de acuerdo, empezando por ahí: las comunicaciones son tan importantes que no hay desarrollo sin buenas comunicaciones.

Mire, estaba echando un vistazo ahora a una publicación económica, "Actualidad Económica", donde apare-

cía una noticia: "León no es negocio. León ocupa el puesto treinta y tres de las cincuenta y cuatro capitales de provincia de España a la hora de atractivo para invertir". Es decir, estaba en la parte de atrás. Y, lógicamente, cuando se utilizan esas escalas, pues hay unas variables. Pues mire, la primer variable es la fiscalidad; es decir, el desarrollo, la creación de tejido industrial, la implantación de empresas –que va unido al desarrollo– pasa, en primer lugar, por una buena fiscalidad; de tal manera que las que ganan son las que tienen el concierto económico del País Vasco. Y, en segundo lugar –sin duda–, las comunicaciones. La segunda variable, de las quince que se utilizan, son las comunicaciones. Esta revista, Actualidad Económica, yo creo que todas ellas. Sin comunicaciones no hay desarrollo.

Por tanto, discrepamos ya de ese principio básico, que o bien yo no lo entendí, o si lo entendí como se lo estoy diciendo, no lo comparto... no lo comparto con usted. De ahí la importancia que nos merezca su Consejería, la trascendencia que nos merece las áreas que tiene su Consejería, trascendencia e importancia vital para la Comunidad Autónoma y también para la provincia de León.

Y otra cuestión que quería también, con carácter previo, matizarle: mire, esta Comunidad es la Comunidad pobre de España. Es la Comunidad que tiene los peores índices de desarrollo, con una despoblación creciente y con un territorio muy extenso; que es la Comunidad más grande de toda Europa –eso lo sabe usted bien–, con los problemas que eso lleva consigo. Pero es la Comunidad más pobre y la más desatendida. Cuando llegó al poder un Presidente del Gobierno que había sido Presidente de esta Comunidad, fíjese, hasta yo, que soy escéptico, pensé: pues, ¡hombre!, en algo nos va a beneficiar. Todo lo contrario: hemos quedado igual que estábamos, si no peor: los últimos, los olvidados, los desatendidos; probablemente porque aquí no hay ninguna fuerza política que sea llave en el Congreso de los Diputados, ni en el Senado –pero fundamentalmente en el Congreso–. ¡Ojalá algún día la... ojalá algún día la haya!, y si somos nosotros, mejor que mejor. Sería bueno para León; pero también sería bueno para la Comunidad Autónoma.

Y vamos a pasar a lo concreto, porque el tiempo... el tiempo corre que vuela. Y, mire, vamos a empezar, si le parece, de ese repaso, a concretar aspectos relacionados con las autovías. Mire, la autovía León-Benavente y León-Astorga –a las que usted hizo mención– no son novedosas; ya venían, o datan del año mil novecientos noventa y dos, de los pactos de financiación autonómica. A usted, que a lo mejor vio la política desde... desde arriba, desde Europa, yo creo que le tiene que chocar que se empiece a hablar de autovías en el año noventa y dos, que estemos en el noventa y nueve y que no se hayan ni empezado a ejecutar ninguna de estas dos autovías, pero ni empezado a ejecutar.

Por ejemplo, yo le digo que la León-Benavente ya se le conoce como "la carretera de la muerte". En lo que llevamos de año -este fin de semana ha sido trágico en la León-Benavente-, van ya veintitrés muertos, en lo que llevamos de año. De tal manera que fíjese usted si urge, que no nos sirve esa explicación que nos ha dado de que se va a construir en esta Legislatura. ¡Sólo faltaba que no se construyeran en esta Legislatura! Máxime cuando es un tramo absolutamente llano, que no tiene ningún problema, ni el más mínimo problema. Que el estudio de impacto ambiental, que ya ha originado los primeros problemas, o las disculpas -no sé lo que es-, para retrasarla, tampoco plantea ningún problema en un tramo absolutamente llano. Pero es una comunicación del año noventa y dos. Fíjese, estamos en el noventa y nueve y todavía no se ha empezado, ni se sabe cuándo se va a empezar -que es lo peor-, ni se sabe cuándo se va a empezar.

La León-Astorga, que primero iba a ser autovía, ahora resulta que va a ser autopista de peaje blando, con la aquiescencia de la Junta de Castilla y León. Y a mí me gustaría preguntarle qué le parece a usted que lo que antes era una autovía entre Burgos y Astorga -porque originariamente no fue León-Burgos, era Astorga-Burgos-, ahora se convierta en dos tramos, uno gratuito y otro con un peaje blando, cifrado en 511 pesetas por recorrer los kilómetros que separan León de Astorga, que son unos cincuenta kilómetros, cuarenta kilómetros, aproximadamente. Ese peaje blando va a suponer que esa carretera no la transite absolutamente nadie, porque, entre León y Galicia, va a ser el único tramo donde va a haber que pagar peaje, coincidiendo, fíjese, con la provincia de León.

Nosotros seguimos insistiendo: que sea autovía y no autopista. Y nos gustaría saber si ese criterio de la Junta que ha mantenido en defensa de la autovía -bueno, porque lo dice el Estado; la Junta viene a decir lo que dice el Estado siempre; sumisión y obediencia es lo que ha caracterizado a los gobiernos autonómicos, sobre todo lo que yo conozco en estos cuatro años-, pues supone que vaya a haber un cambio por parte de su Consejería, y que podemos volver... podamos volver a plantearnos lo de autovía y no autopista.

¿Sabe, cuando se lo decimos al Presidente Lucas, por qué justifica que mejor autopista de peaje que autovía sin peaje? Porque dice que la autopista con peaje se hace antes. Yo no sé si es que el aglomerado seca antes, si es que las máquinas funcionan mejor. No tengo ni el más mínimo motivo para pensar que se hace antes una autovía que una autopista; de verdad, no lo entiendo. Y eso es lo que nos explica el Presidente de la Junta. Incluso la tramitación administrativa es similar en cuanto a plazos se refiere.

En cuanto a la León-Burgos, fíjese, ésa ya se hablaba en la anterior década, en la década de los ochenta ya se hablaba; y tenemos construidos, pues, no llega ni a sesenta kilómetros. ¿Alguna vez va a llegar a Burgos?

¿Podremos verla nosotros? ¿La verán nuestros hijos? Al paso que llevamos... fíjese, estoy hablando de la década de los ochenta, cuando se programó. De tal manera, que urge mucho.

Como también sería conveniente conocer si se va a modificar esa financiación según la cual el Estado -es una carretera del Estado- pone el 20% y la Junta el 80%. Habría que presionar al Estado, al Presidente que lo fue de esta Comunidad, para que hubiera un reparto más equitativo, dado que les estamos construyendo una carretera que no es nuestra. Pero, bueno, bienvenida sea, que se construya cuanto antes. Pero hay que intentar apretar a la Administración Central para que aporte más cantidad de la que aporta; y, sobre todo, agilizar los trámites. Eso sí, no vea usted las fiestas que se forman cada vez que se inaugura un tramo: carpa incluida, bombones, vinos, aperitivos, etcétera. Y como se inauguran de veinte en veinte, todavía nos quedan muchas fiestas para inaugurar esa autovía. Pero a ver si conseguimos verla, insisto.

La León-Valladolid, bueno, tampoco quiero referirme mucho, porque ya se refirió el Portavoz Socialista. Fue un acuerdo por unanimidad de estas Cortes, propuesto por los Alcaldes de León y de Valladolid. En aquel momento nosotros ya advertimos: "pero, ¡ojo!, porque ya verán ustedes como se va a empezar a hacer por Valladolid, ya verán ustedes como esa autovía se va a empezar a hacer por Valladolid". Es verdad que a veces caigo en el agravio, pero es absolutamente objetivo ese agravio. Bueno, pues así es. Primero no se recogió en el Plan de Desarrollo Regional; pero, fíjese, aun no recogiendo, sí se recogió que se iba a desdoblar hasta Villanubla, el primer tramo. Bueno, pues ésa es autovía empezando por Valladolid, lo que nosotros nos temíamos. Cuando, por razones estratégicas y por razones de densidad de tráfico, el primer tramo, urgentemente, tiene que ser el de León-Santas Martas, que una la capital con la autovía entre Sahagún y Onzonilla, la que en su día, cuando sea, sea León-Burgos.

Pero ya tampoco ocurre así. ¡Ojalá que la veamos también esa autovía! Veremos a ver cuándo. Nos gustaría que nos explicase más. Porque se habló del Plan de Desarrollo Regional, que se podría iniciar... yo he visto en el dos mil doce, luego he visto en el dos mil siete. A ver si en esta Legislatura. Nos gustaría que también se refiriese a ello.

Las carreteras autonómicas de esta Comunidad Autónoma, en general, son malas y están en mal estado. En la provincia de León son pésimas. Hay una orografía difícil y hay muchos núcleos de población. No digo que sea sencillo mantenerlas todas en buen estado; pero un poco mejor de lo que están, con toda seguridad que se pueden mantener. Porque la Junta, ¿sabe usted en qué ha gastado el dinero su antecesor, sabe en qué gastaba el dinero, en lugar de asfaltar las carreteras y arreglar el firme? En poner grandes carteles diciendo que era una carretera de la Junta de Castilla y León. Porque, fíjese,



si va usted por esta Comunidad, los carteles informativos, pone, en lugar de... pone grande... No se sabe ni qué carretera es, ni dónde lleva, ni dónde conduce, ni si hay algún atractivo turístico en las proximidades. Sólo pone: "Junta de Castilla y León", para que se sepa cuál es la titular de los baches. Pero es que está mal puesto también -ya se lo dijimos al anterior Consejero-. Mire, la red de carreteras del Estado, las carreteras de la Administración Central, pone "Red de Carreteras del Estado", no pone "carretera del Gobierno", porque no es del Gobierno. Aquí, cambien ustedes esos carteles: quiten "Junta de Castilla y León" y pongan "carretera de la Autonomía" o "carretera de la Comunidad Autónoma", pero no pongan "Junta de Castilla y León", que la Junta de Castilla y León no es la titular de la carretera, es la Autonomía. Ese defecto sigue estando presente; y, además, se gastan ustedes barbaridades de dinero en esos carteles informativos.

Y un dato más en relación con las comunicaciones, la red de carreteras... la red de carreteras autonómica, además de ese mal estado... le podría citar muchísimas, pero, claro, el tiempo... En toda la zona de El Bierzo, la León 712, 161, 723... Ya iremos viéndolas, a través de Propositiones No de Ley, a lo largo de la Legislatura, porque no vamos tampoco a detallar demasiado.

Pero hay otra cuestión que le quería decir: mire, antes de la reactivación de las cuencas mineras, cuando no había fondos Miner, era la Junta la que, de sus Presupuestos, destinaba lo que estimaban necesario -siempre insuficiente y poco- a reparar esas carreteras. Ahora la provincia de León, desde que hay fondos Miner -unos fondos que están pensados para ser adicionados a los fondos de la Comunidad Autónoma-, resulta que no ocurre eso, y que los fondos Miner sustituyen a los fondos de la Comunidad... de la Comunidad Autónoma; de tal manera que carreteras que se iban a hacer con el Presupuesto de la Junta, ahora se hacen con el presupuesto de los fondos Miner, que son de la Administración Central; la Junta de Castilla y León se ahorra ese dinero. Y ésa no era la filosofía. Le pongo el ejemplo, por ejemplo, de lo que primero fue autovía entre León y... entre Ponferrada y Villablino, luego ya no fue autovía, y ahora es una chapuza de carretera desdoblada, no autovía, llena de semáforos, hasta Toreno, y lo que van a denominar una vía rápida, que no se sabe muy bien lo que es, porque no podría tener ni entradas ni salidas, y va a pasar por el centro de núcleos de población, como Toreno.

Bueno, pues, esa chapuza, que antes se iba a hacer con fondos de la Junta, ahora ya se va a hacer con fondos Miner. Y eso que se ahorra la Junta, que nosotros decimos que se destine a otras infraestructuras en esa zona, pues no, se los ahorra la Junta o se los destina a otros lugares. Esa filosofía de los fondos Miner como fondos adicionales, no sustitutivos, no la ha puesto en práctica nunca su Consejería; y nos gustaría conocer su opinión y si usted va a cambiar ese criterio, porque nos interesa mucho.

Sigo avanzando. Tema de ferrocarril. Mire, ya no vamos a entrar en la polémica sobre la comunicación entre Madrid y Valladolid, puesto que ya se ha referido a ella. Pero hay una pregunta que a mí me gustaría que usted me respondiese; es más, quizá sea lo que más me importa ahora mismo de toda su comparecencia, y de verdad también le digo que me gustaría que no eludiese la respuesta a esta pregunta. Mire, la comunicación por velocidad alta con Valladolid llevará sus plazos, se va a hacer, falta... a ver por dónde es el trazado; pero hay una gran incógnita, y es la comunicación de velocidad alta con Galicia, la comunicación con el noroeste. Sabe usted que se barajan dos opciones: la opción por Zamora, más barata y más corta, en cuanto a recorrido; y la opción por León, más cara, pero que afecta a muchísima más población, es decir, que beneficiaría a muchísima más población (que es para lo que yo creo que es la política: para beneficiar a los ciudadanos). Bueno, pues nadie se pronuncia en absoluto sobre si la comunicación con Galicia va a ser por Zamora o por León. Cuando se le pregunta al Presidente de la Junta, si está en Zamora dice que por Zamora, si está en León dice que por León; y si está en punto intermedio, pues dice que los dos. Y si se le dice: "Bueno, pero los dos, ¿cuál primero?"; porque si van a hacer ustedes las dos comunicaciones, ¿cuál primera?". Entonces, ahí ya no entra en debates, ya se escapa a la pregunta.

Y seguimos en León y en Zamora con una controversia que debería de solucionarse, sobre todo para no crear rivalidades en la Comunidad de no saber si la velocidad alta va a llegar a Galicia por León o va a llegar a Galicia por Zamora. Y nos gustaría que usted nos dijera cuál es la idea que tiene. Y si todavía su Consejería no tiene una idea o va a asumir sin más lo que plantee Renfe o el Ministerio... o la Administración Central, que nos lo diga también. Pero, sinceramente, esa incertidumbre nos está comiendo, y es una incertidumbre que ya lleva muchos años como para que la vayan ustedes despejando.

No se ha referido a la variante de Pajares, aunque... y es una comunicación muy importante, es la salida al mar; no ya de la provincia de León, de toda la zona noroeste de Castilla y León. Por tanto, es un tema importante que nos gustaría que usted se refiriese a ello, a la variante de Pajares.

Habló usted de solucionar el problema del ferrocarril a su paso por algunas ciudades. El gran problema sabe usted que lo tenemos en León, problema que tenemos los leoneses y problema que tiene el Alcalde de León, que está gobernando en minoría y que su continuidad como Alcalde depende en gran medida de que este problema se solucione de forma inminente en... y en los próximos... y en los próximos meses. Yo creo que ustedes le tendrían que echar una mano desde la Junta y colaborar. La política, hasta ahora, ha sido: "No, eso que se resuelva en León, con León, Renfe y el Ministerio, y luego la Junta apoyará económicamente". Pero no, yo creo que ustedes deben de coadyuvar también a llegar a un acuerdo

y a una solución, y la Junta ha quedado un poco al margen.

Hace bien poco se han reunido Concejales del Ayuntamiento de León de todos los Grupos Políticos con responsables de Renfe y del Ministerio. Ahí se echó en falta a la Junta de Castilla y León para solucionar ese problema, sin perjuicio del apoyo económico que esperamos -bueno, ya se ha anunciado, sólo faltaba que no tuviera- por parte de la Junta.

En cuanto a aeropuertos, pues mire usted, es un tema que también me interesa mucho. La anterior... el anterior Consejero y su equipo, que ahora comparte usted, tenía una política muy clara en cuanto a aeropuertos en la Comunidad Autónoma: un gran aeropuerto en Valladolid y tres aeropuertos satélites pequeños en Salamanca, Burgos y León. Nosotros siempre hemos dicho que ni hablar, que por ahí no pasamos, que por ahí no tragamos. ¿Por qué Valladolid va a tener que ser el aeropuerto central de esta Comunidad Autónoma? Será el tráfico... el tráfico de viajeros y de mercancías el que determine el grado de importancia de un aeropuerto. ¿O es que las estaciones de autobuses se hacen grandes o pequeñas en función de la ciudad en la que estén? Será en función del tráfico de viajeros que tengan. Con el aeropuerto, igual.

Mire, había una publicación que se llamaba... existe una publicación de la Junta, "Directrices de Ordenación del Territorio", que en su Capítulo XV definía lo que tenían que ser los aeropuertos. Y hablaba: "Valladolid. El gran aeropuerto regional: habrá que potenciarlo, crear nuevas terminales, vuelos nacionales, internacionales". Y luego: "Aeropuertos satélites". Y el de León lo definía... algo así como un aeropuerto para vuelos interregionales, de pequeño tamaño, más o menos avionetas, y también para ultraligeros, paracaidismo, actividades deportivas relacionadas con el aire, etcétera.

Eso no lo queremos; queremos un aeropuerto con el mismo apoyo que pueda tener cualquier otro aeropuerto de esta Comunidad Autónoma, y entre ellos el de Valladolid (que, con diferencia, tiene mucho más apoyo). Y luego que sea el tráfico aéreo el que determine, pues, cuál tiene que ser más grande, cuál tiene que ser más pequeño, quién tiene que tener más, y quién tiene que tener menos; que sea el tráfico aéreo quien lo determine. Pero que haya unos aeropuertos, no subordinados unos a otros; sino, en principio, con el mismo apoyo por parte de la Junta de Castilla y León, con el mismo apoyo.

Porque, insisto, por esa política que tenía el anterior Consejero, de un gran aeropuerto en Valladolid y los demás pequeños aeropuertos satélites, ni comulgamos, ni vamos a comulgar nunca; y será un caballo de batalla a lo largo de estos cuatro años, salvo que su política cambie con respecto a la del anterior Consejero y utilice criterios más racionales a la hora de establecer la importancia que tiene un aeropuerto u otro aeropuerto, como una estación

de Renfe o como una estación de autobuses, que no se difiere tampoco en mucho más un aeropuerto.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Le ruego al señor Portavoz, vaya terminando.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: (Voy terminando, señora Presidenta.) Habló usted del Plan Director de Infraestructuras. Mire, a mí la experiencia... no es mucha en estas Cortes -llevo cuatro años, no es mucha la experiencia-, pero yo creo que suficiente para observar que la Junta hace muchos planes para no cumplirse. A la Junta le encanta hacer planes: Plan Cuatrienal de la Vivienda, plan de desarrollo de no sé qué, plan de no sé cuál... Les encanta tener a unos cuantos funcionarios actuando sobre el papel, les encanta; ahora, luego ya actuando sobre el terreno, la cosa ya cambia.

Aquí tenemos planes, publicaciones con planes, no se pueden imaginar ustedes cuántas. Pero, claro, es que son planes para no cumplirse; todavía no hay un plan que se haya cumplido. Y a nosotros nos gustaría que se cumpliera. De tal manera que, cuando hablamos de Plan Director de Infraestructuras, bueno, pues, de momento, ¿eh?, hay una presunción de que es un Plan para no cumplirlo. ¡Ojalá demuestren ustedes lo contrario y que son capaces de hacer planes para cumplirlos!

Y termino con una cuestión... -porque bueno, ya de la vivienda no me va a dar tiempo, en otras ocasiones hablaremos-, termino con una cuestión que me va a llevar treinta segundos, señora Presidenta. Y es el tema de la concesión de las frecuencias de radio. Una concesión de la que se viene hablando desde hace dos años, luego se fue dilatando en el tiempo, se fue demorando en el tiempo y se acercaron las elecciones. Y el Presidente de la Junta -con un criterio político interesante para su Partido, pero, que demostraba poco talante democrático- dijo: "vamos a posponerlo hasta después de las elecciones", así tenemos en un estado de alerta a los medios de comunicación y ya saben que, si no se portan bien en esta campaña electoral, van a salir mal parados del reparto de frecuencias moduladas.

Yo sé que esta acusación es una acusación dura, pero es que es así, estoy convencido de que es así. Que la Junta lo que hizo fue un chantaje a los medios de comunicación para "portarse bien" -entre comillas- con ellos durante toda la campaña electoral. Luego se comprobó, efectivamente luego se comprobó; así fue.

Y ahora que ya pasaron las elecciones, parece que dicen que para final de año. A mí me gustaría que usted me dijese, si efectivamente para final de año van a concederse esas frecuencias que han sido tan utilizadas políticamente por parte de la Junta de Castilla y León, porque si todavía no va a ser así, a lo mejor, se nos echan otras elecciones o, a lo mejor, es que ahora hay otras

elecciones en la primavera que también interesa tener maniatados a los medios con las expectativas de esas frecuencias y ya quedan para el verano.

Nos gustaría si efectivamente esas manifestaciones, según las cuales a final de año se van a adjudicar, se van a adjudicar... se van a adjudicar realmente.

El tiempo ya sé que se me ha terminado, y en posteriores ocasiones y turnos podremos seguir clarificando su política. Muchas gracias.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Muchas gracias, señor Otero. Tiene la palabra don César Huidobro, en nombre del Grupo Popular. Gracias.

EL SEÑOR HUIDOBRO DíEZ: Gracias, señora Presidenta. En primer lugar, quiero anunciar que vamos a dividir nuestra actuación mi compañero Roberto Jiménez y yo para hablar de infraestructuras y para hablar de urbanismo y vivienda.

Señorías, señor Consejero, muchas gracias por su comparecencia. Ya sé que ésta es una frase que se utiliza por todos los Grupos Políticos, pero yo quiero dárselas y llamar la atención por hacerlo de una manera especial. Y lo hago por el tono que ha dado a su intervención, asumiendo -como ha hecho- el cumplimiento de los compromisos ofertados por el Partido Popular a los ciudadanos de Castilla y León en las recientes elecciones autonómicas; y ha comparecido con un carácter conciliador, con un carácter abierto a propuestas e iniciativas que, dentro del marco presupuestario, vengán a completar la oferta del Partido Popular, o aquellas otras que sirvan para garantizar o cumplimentar las necesidades de los castellano-leoneses.

El Grupo Popular, y este Portavoz en concreto, se congratulan de esta oferta de equilibrio que esta mañana ha hecho ante esta Comisión; una de cuyas manifestaciones o pruebas más concretas es la de la petición de ese concurso, de ese apoyo, de ese ir juntos en todo lo que se refiere especialmente al tramo Segovia-Valladolid del ferrocarril Madrid-Valladolid.

Este compromiso de esforzarse con cumplir la oferta hecha a los electores, en primer lugar, nos congratula; y las manos abiertas para escuchar propuestas que benefician a los castellanos y leoneses también nos congratula, lógicamente, dentro del marco que los Presupuestos de la Comunidad Autónoma le imponen.

El Grupo Popular muestra su satisfacción porque ha podido comprobar que, en materia de transportes y comunicaciones, los principios que van a inspirar la actuación de la Consejería, así como las actuaciones que ha concretado, responden a lo que este Grupo entiende ha de ser la actividad del Gobierno Regional en esta materia. Yo sé que en otras muchas ocasiones no responden con

lo que otros Grupos Políticos quieren, pero es nuestra oferta, con esa oferta nos hemos presentado a las elecciones, y es lo que prioritariamente vamos a atender, sin perjuicio de -como ha dicho el Consejero- apoyar todas aquellas otras actuaciones que puedan beneficiar a los castellanos y leoneses y sea posible llevar a cabo.

Las infraestructuras no suponen por sí solas -como aquí se ha dicho- el desarrollo económico y social de Castilla y León; pero no puede haber desarrollo sin infraestructuras. Esta llamada de atención -que así lo ha hecho constar el Consejero- para que aprovechemos cuantos elementos ya tenemos para contribuir a ese desarrollo y ese firme compromiso para seguir completando y consolidando las infraestructuras existentes, es lo que a mi Grupo, al Grupo Popular le garantiza que el camino elegido es el correcto y lo que lleva a ofrecer todo nuestro apoyo a su gestión. Puede contar con ella, puede contar con ella en ese camino.

Y a esos principios generales y a esas propuestas concretas que en materia de comunicación nos acaba de hacer, nos va a permitir también hacer un seguimiento, nos va a permitir al Grupo Popular que podamos hacer un seguimiento de la actuación de su Consejería en beneficio de los castellanos y leoneses. No voy a repetir -sería absurdo- qué actuaciones son las expuestas; pero sí quiero dejar bien claro que coinciden con las propuestas del Grupo Popular, y quiero hacer hincapié en algunos puntos concretos de los que ha expuesto.

Me llama la atención... y además quiero que quede patente, porque alguno de los Grupos que han intervenido, concretamente el Grupo Mixto, ha hecho referencia a la queja y a la falta de solidaridad: queja y falta de solidaridad. El participante... el representante del Grupo Mixto ha dado una clara muestra de insolidaridad. Nosotros sabíamos que estaba hablando en estas Cortes en nombre del Grupo Mixto, y aquí ha dicho expresamente, y ha venido a hablar única y exclusivamente de las necesidades, de los proyectos, de los incumplimientos para León, única y exclusivamente.

Guste o no al representante del Grupo Mixto, es un representante de todos los castellanos-leoneses en esta Cámara, y así creo que debería intervenir, sin perjuicio de que, como a todos los Procuradores, su provincia la tenga más dentro del corazón que ninguna otra.

Hay un tema que... sobre el que yo quiero llamar la atención, ha hecho referencia a que tenemos infraestructuras para poder seguir avanzando en el progreso de esta Comunidad Autónoma; pero que no debemos de dormirnos. No debemos de dormirnos y no debe ser refugio de pasividad. Yo creo que ésta es una llamada de atención que es necesario resaltar. No puede servir que nos falten infraestructuras para que, con las que tenemos -que, en muchos casos, son superiores a las que tienen otras Comunidades Autónomas-, podamos sacar nuestra Comunidad Autónoma adelante.

La evolución de las actuaciones en la red de carreteras del Estado no depende –como ha dicho el Consejero– de la gestión de la Consejería de Fomento, por eso me parece de gran interés que algo que ya se hacía en la anterior Legislatura, pero en lo que Su Señoría ha prometido ser puntilloso: el seguimiento de las obras de la Administración Central, momento a momento, la exigencia de su cumplimiento en la forma y plazos previstos, y la oferta de ayuda para aquellos procesos en los que la Comunidad Autónoma puede ser más ágil que la Administración. Me parece, a mí al menos me parece, que las encomiendas de gestión a las que ha hecho referencia pueden ser una interesante manera de colaborar y avanzar en esos proyectos que tenemos en marcha.

La noticia que casi todos los fines de semana –y este último no puede ser menos–, puentes, vacaciones, llena los espacios de los medios de comunicación, son accidentes causados por el tráfico, por lo que la intención de dedicar a esta materia un esfuerzo especial, el Grupo Popular no quiere dejar de resaltarlo favorablemente, y más aún si tenemos en cuenta que la mejora en este campo –según ha dicho el Consejero– se va a referir especialmente al vehículo y a la carretera.

Las propuestas en materia de transportes de personas y mercancías que, a veces, parecen ocupar un lugar secundario, la considera el Grupo Popular de especial importancia, porque constituye, desde nuestro punto de vista, un importante elemento vertebrador de esta Comunidad Autónoma: los problemas del desarrollo rural, los problemas de las ciudades están íntimamente ligado con el problema de los transportes, tanto de mercancías como de los transportes de personas.

No quiero abusar mucho más del tiempo, pero quiero llamar la atención, y felicitarle expresamente por la importancia que en su exposición ha dado a las telecomunicaciones. Hoy no se puede hablar de futuro si no se habla de cables, redes, Internet. Y si esto es cierto en cualquier otro lugar, donde adquiere una relevancia extraordinaria es en Castilla y León; doscientos cincuenta mil habitantes distribuidos en más... dos millones y medio de habitantes, distribuidos en más de seis mil núcleos de población, y desperdigados por noventa y cuatro mil kilómetros de geografía desperdigada y de difícil orografía, son el campo ideal para poder trabajar en esta materia.

Quiero hacer una breve referencia, aunque no es materia propia del Grupo que apoya al Gobierno, a las manifestaciones que han hecho los Grupos intervinientes. Se dice que se han consolidado los viejos defectos, la escasa capacidad de iniciativa, una solidaridad con el pasado. Pues claro: estamos satisfechos de lo que la Junta de Castilla y León, de lo que el Partido Popular, el Gobierno Popular viene haciendo en la Comunidad Autónoma; y el hecho de cambiar de iniciativas sería reconocer que nos habíamos equivocado; esa continuidad

significa que somos coherentes y que seguimos creyendo que el camino emprendido en el año mil novecientos ochenta y siete es un camino que puede llevar adelante a esta Comunidad Autónoma.

Han hecho ustedes referencia de manera especial –y no quiero dejar de pasarlo por alto– a la retribución del Consejero. Esto es lo que les ha preocupado, con eso empezó y con eso terminó su intervención. Esto quiere decir que es más fácil atacar a las personas y a quienes representan y a quienes son titulares de las Consejerías en cada momento, que dedicarse a lo que realmente se ha propuesto, se ha hecho o se va a hacer en el futuro. Nos parece que no es una actitud adecuada. Nos parece que no debe de discutirse cuál es el precio que nos puede costar traer personas con valía como la del Consejero de Fomento para que puedan contribuir a que esta Comunidad Autónoma siga adelante. No soy yo quien tenga que defenderlo, porque estoy seguro que tiene él más; pero estoy seguro que ustedes debían... debían de haber comprendido que no debemos de regatear esfuerzos para que personas de esta Comunidad, que están aquí o están fuera, puedan colaborar de manera importante en el desarrollo de esta Comunidad Autónoma.

Les molesta que seguimos insistiendo en las mismas infraestructuras que la Comunidad necesitaba desde hace mucho tiempo, que sigan diciendo... que sigamos insistiendo en las mismas ofertas.

EL SEÑOR .....: (*Intervención sin micrófono*).

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Claro, claro, a mí me llama la atención, dicen: "desde el año mil novecientos ochenta y siete, y con el mismo mensaje". Pues claro. Pero se ha avanzado más en los últimos cuatro años de Gobierno del primer Presidente del Partido Popular en esta Comunidad Autónoma que en los catorce años anteriores. No lo olviden. No lo echen en el olvido. Las exigencias que manifiestan en mantener en la materia de autovías parece mentira que sea desde el Partido Socialista, lo entendería que lo hubieran dicho desde el Grupo Mixto, pero parece mentira que sea desde el Grupo Socialista que se tache de permisividad o pasividad al Gobierno de Castilla y León en materia de autovías, me parece... al menos, me parece extraño, por no llamarlo de otra manera.

Por último, señor Consejero, ha ofrecido usted el consenso, y le han respondido con quejas y acusaciones. No se valora lo que se ha hecho y lo que se propone hacer, sino el sometimiento del Gobierno Regional al Gobierno Central, para llegar a la conclusión de que el culpable de todo lo que no tiene la Comunidad Autónoma es el Presidente del Gobierno de la Nación hoy, señor Aznar, olvidando que la favorable transformación que Castilla y León ha tenido desde el año mil novecientos ochenta y siete surge, precisamente, desde el año mil novecientos ochenta y siete.

Yo comprendo que al Partido Socialista esa fecha no le guste y los progresos que se han hecho no le gusten; está confundiendo lo que le ha pasado al Partido Socialista con lo que ha pasado en la Comunidad. Lógicamente, las cosas son así.

(Señora Presidenta, termino con mi exposición.) El Grupo Mixto "como he dicho" ha pecado de insolidaridad; pero lo que me ha llamado más la atención es que los datos que está ofreciendo respecto a la Región, sacados de una revista, de "Actualidad Económica", si sigue leyendo éstos, si todos los datos que nos va a ofrecer y las afirmaciones que hace son semejantes a las que ha hecho aquí de falta de progreso en materia agraria, en materia de industrialización, en materia de carreteras de la Comunidad Autónoma, y respecto a los ataques que se han hecho, me parece que poca consideración deben de merecernos sus manifestaciones.

Señor Consejero, cuente usted con el apoyo del Grupo Popular; cuente con ello, entre otras cosas, porque nos parece que tiene la capacidad suficiente para llevarlas a cabo y porque el Grupo Popular considera que la oferta que ha hecho corresponde con la oferta que el Partido Popular hizo a los electores durante las elecciones... durante las elecciones de la Comunidad Autónoma. Gracias, señora Presidenta.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Tiene la palabra el señor Jiménez para terminar la intervención.

EL SEÑOR JIMÉNEZ GARCÍA: Muchas gracias, señora Presidenta. Es cierto que a mí también me gustaría, aunque hablo en segundo lugar, después del Portavoz de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, pero sí me gustaría dejar constancia de algunas cuestiones, aparte del agradecimiento del señor Consejero por su comparecencia ante esta Comisión.

Es cierto que me gustaría, ¿cómo no?, ¿cómo no me iba a gustar el contestar a algunas de las afirmaciones que aquí se han hecho por parte de los Grupos de la Oposición, aunque sólo fuera por aquello de aclarar conceptos o tener alguna información "que, sin duda, es errónea"?; pero no me voy a referir a ello.

Hombre, lo que sí tengo que demostrar es lo lamentable que supone oír en una Cámara como ésta a una persona que diga que solamente representa a los que le han votado. Yo le diría al señor Otero que ¿qué pasa con el resto de los leoneses que no le han votado? ¿A éstos no los representa? Pues yo lo creo como bastante lamentable a la hora de hablar... a la hora de decir que representa una política, porque la política yo creo que debe ser para presentar a los todos los ciudadanos, no solamente a aquellos que egoístamente dice que le han votado.

En fin, no quería quedarme con las ganas de decir eso. Sé que, seguramente, le habrá traicionado el sub-

consciente y lo que querría decir es que representa a todos los... a todos los ciudadanos de León.

Bien. Dicho esto, yo sí quería... "porque no quería guardármelo", sí quería agradecer "como no puede ser de otra manera" al señor Consejero su presencia por comparecer y explicar las líneas de actuación de su programa. Pero no solamente quería agradecer la explicación de su línea de actuación, sino también, en segundo lugar, mostrar ese talante; ese talante que ha manifestado sincero y de convencimiento en todas las... en todas sus actuaciones programáticas. Tomamos nota. Yo creo que se debe de tomar nota por esta Comisión de su predisposición al consenso y al diálogo, que, desde luego, será la muestra a lo largo de toda la Legislatura, por lo menos en lo que representa para este Portavoz y esta Comisión.

Pero también debemos demostrar nuestro agradecimiento por el programa que nos presenta; que demuestra que, después de esas líneas de actuación y detrás de ese talante serio y democrático, existe un programa serio, un programa riguroso, un programa novedoso y también "¿cómo no?" un programa ilusionante, que nosotros totalmente compartimos. Pero un programa que demuestra que es usted conocedor de los problemas. Lleva dos meses en su cargo, pero demuestra con este programa que nos ha... que nos ha manifestado que, efectivamente, conoce los problemas; pero no solamente los conoce, sino que los dota de soluciones, tanto jurídicas "en algunos casos" como económicas. Y eso es muy de agradecer.

Compartimos también "¿cómo no?", porque además creo que así es de ley, y agradecemos sus reflexiones iniciales. Es importante el conocer el exhaustivo programa que nos ha presentado; pero que las razones no sean sólo políticas, sino personales, y que éstas coincidan, la verdad es que es un auténtico lujo que esta Cámara... al menos este Portavoz y esta Comisión le agradece muy sinceramente la coincidencia. La suma de las razones políticas y de las razones personales solamente nos han de llevar a una conclusión, y que es el convencimiento en todas las afirmaciones que hace, y que le salgan de dentro "insisto" no solamente como razones personales, sino políticas.

El cambio de pautas o de referencias a tener en cuenta, como usted ha manifestado, supone una visión del problema no solamente realista, sino también con una gran dosis de generosidad. Se trata "como usted bien ha dicho" no sólo de gobernar, sino también de implicar "como no puede ser de otra manera" a toda la sociedad castellano y leonesa en este programa que usted ha manifestado: el compromiso de seguimiento y coordinación con otras Administraciones. No se trata solamente de hacer; se trata también de exigir que otros hagan: de exigir de otras Administraciones que tengan esas obligaciones, exigir que cumplan sus compromisos. Y eso es muy de tener en cuenta.

Las lecciones de Europa. El copiar siempre es bueno de aquellos que nos han precedido, que nos han precedido

en los usos o en las costumbres, o aquellos que nos han precedido en el hacer. Tenemos que aprender de aquellos que, de alguna manera, sean... nos han precedido y han cometido errores o aciertos.

La presencia de Portugal, la consideración medioambiental, el impacto sobre el empleo, la cohesión institucional... Tomamos buena nota también de ese compromiso que usted ha adquirido con los Alcaldes de todas... de toda esta Comunidad a la hora de tratar cualquier destino de cualquier obra que se haga, porque en última instancia ellos son los destinatarios, los municipios a los que representan son destinatarios de estas infraestructuras.

Todas estas reflexiones, todas estas cuestiones que usted ha manifestado, aunque sean o puedan parecer puramente teóricas, lo cierto es que son garantía, sin duda alguna, del éxito de su programa, que sí, sin duda alguna, es real.

Apoyaremos desde este Grupo Político, desde este Grupo Parlamentario "como no puede ser...", todas las iniciativas que vayan encaminadas al desarrollo de la vivienda. ¿Cómo no? Tendremos en cuenta esas políticas que usted ha manifestado de la ejecución directa de las obras, o no solamente construir, sino también subvencionar; y las dirigidas "¿cómo no?" a los grupos marginales, aunque los destinatarios últimos, aunque los destinatarios últimos de las viviendas promovidas por la Junta han de ser colectivos tan importantes como pueden ser los jóvenes, o las viviendas en alquiler, o la vivienda rural, a la que usted ha dado tanta importancia. Contará con todo nuestro apoyo para impulsar el desarrollo de la vivienda en los medios rurales. Creemos que es muy importante, precisamente, en una Comunidad tan extensa y tan difuminada... tan extensa y tan... con tan poca población como la nuestra.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Ruego al señor Portavoz...

EL SEÑOR JIMÉNEZ GARCÍA: Apoyaremos...

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Ruego al señor Portavoz vaya acabando cuando pueda.

EL SEÑOR JIMÉNEZ GARCÍA: ¿Perdón?

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Vaya acabando cuando pueda.

EL SEÑOR JIMÉNEZ GARCÍA: Bien. Apoyaremos "¿cómo no?" el Plan Regional de la Vivienda, que esperamos llegue próximo, como usted ha manifestado.

Igual... igual seguimiento e igual apoyo tendrá usted en la... de este Grupo Parlamentario en la protección del patrimonio. Aunque sí nos gustaría que nos aclarara en

las cuestiones de arquitectura los criterios... los criterios que, efectivamente, van a seguir en las actuaciones de arquitectura, y sobre todo la relación que ello va a tener con la forma de integrarlo dentro de la vivienda, o en la política de vivienda en su Consejería.

En urbanismo, por supuesto que tendrá a su disposición este Grupo Parlamentario para apoyar todas aquellas iniciativas que hagan posible el desarrollo programático de su Consejería, así como el desarrollo reglamentario de las leyes que ya se promulgaron por parte de la Consejería anterior, quien era titular... titular de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Y en eso le apoyaremos firmemente, que creemos que, además, porque es muy necesario el desarrollo de esos reglamentos a tenor de la Ley de Urbanismo, de la 5/99, que se hizo... que se aprobó en este... en la anterior Legislatura. Todo ello como consecuencia de la Ley del Suelo que se hizo a nivel nacional, también a tenor de la Sentencia del Tribunal Constitucional que anuló "y conviene decirlo también" la Ley del Suelo, el texto refundido, el Decreto Legislativo 1/92 de la Ley del Suelo, porque tenía excesivo ánimo concentrador. Y no recordemos precisamente... o debíamos de recordar que se trata de una actuación puramente socialista al pretender esa concentración en una ley de políticas que han de ser claramente... claramente políticas... políticas autonómicas. Precisamente por eso, se lo cargó... "por decirlo expresivamente" por eso se lo cargó el Tribunal Constitucional, porque invadía competencias... competencias autonómicas.

Bien. Y, por último, solicitarle que cuanto antes, en la medida de lo posible, ponga en marcha ese grupo "al que usted se ha comprometido" de trabajo para reducir el precio del suelo; cuestión sin duda relevante, importante, para el precio de la vivienda.

Aunque no querría terminar "y ya sí que treinta segundos, señora Presidenta" esta... perdón, esta palabra, este turno de palabra, sin brindar, aunque sea al final de mi turno, un saludo a los Grupos de la Oposición de esta Comisión, tanto como Portavoz, como miembro de la misma, ofreciéndole tanto el ofrecimiento... ofreciéndole la colaboración, tanto de cada uno de los miembros de esa Comisión como el mío propio como Portavoz, esperando la reciprocidad de todos ustedes para también con ella... No olvidemos lo que decía el señor Consejero de la lógica del conflicto a la lógica de la colaboración: es importante tener diálogo, es importante tener consenso. Y, desde luego, nosotros estamos dispuestos a admitir todas las ofertas que vengan en un ánimo riguroso y serio, porque estamos convencidos de que nadie, absolutamente nadie, está en posesión de la verdad absoluta. Y solamente el consenso y el diálogo tendrán como destinatario final el único que puede serlo, que es el ciudadano de Castilla y León.

Reiterar mi felicitación, nuestra felicitación a su programa y el apoyo a todas aquellas iniciativas que

redundan en beneficio de esta Comunidad por parte de esta Comisión. Nada más y muchas gracias.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Muchas gracias, señor Jiménez. Tiene la palabra el señor Consejero de Fomento, José Luis González Vallvé.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR GONZÁLEZ VALLVÉ): Gracias, señora Presidenta. Gracias a los Portavoces de los tres Grupos por sus palabras de acogida personal. Efectivamente, la circunstancia mía es una circunstancia de novedad aquí.

Y yo creo, sinceramente, que desde esa circunstancia de novedad... y voy a empezar... voy a intentar contestar a todo lo que se ha planteado "no sé si lo haré hilvanada o deshilvanadamente", pero, si alguna cosa no he contestado, les ruego que luego me lo digan, que intentaré contestar.

Esa circunstancia de novedad "decía" es quizá la que ha llevado a una de las críticas que se me han hecho al principio, que es la de mantener el antiguo equipo. Yo sinceramente creo que una persona que llega nueva a un sitio, que no conoce bien, con un trabajo tan complicado como esta Consejería "ustedes lo saben perfectamente", que hubiera hecho... que el primer día hubiera cambiado todo a su equipo, hubiera sido una irresponsabilidad total y absoluta. Vamos, sinceramente así lo pienso. Otra cosa es que en el paso del tiempo, conociendo lo que unos y otros pueden y no hacen, y conociendo también algo que es difícil de calibrar, como es la empatía, o la simpatía personal, o la manera de llevarse, pues uno puede introducir modificaciones, que podrán ser en cualquier momento. Pero no creo, sinceramente, que el hecho de mantener el antiguo equipo sea algo que se pueda acusar de libertad vigilada; más bien pienso, sinceramente, que es un síntoma de prudencia. Otra cosa es que, a lo mejor antes de final de año, pues haya algún cambio. Y entonces ya, evidentemente, desmontaríamos la acusación. Pero si lo hubiéramos hecho antes, efectivamente, sería una cuestión de irresponsabilidad, entiendo yo.

Luego ha hablado usted "¿cómo no?" de mi sueldo. Efectivamente, somos unos privilegiados; y yo a lo mejor más que otros. Es cierto. ¿Por qué no? De todas maneras, fíjense ustedes, es un privilegio abierto. Es fácil, ¿eh? Es un privilegio fácil: uno hace una carrera, luego hace otra carrera, luego hace un doctorado, luego hace muchos cursos, luego hace una oposición, luego aprende inglés, luego aprende francés, luego se bate el cobre durante dieciocho años, luego se va a Bruselas, lidia con ciento treinta personas, queda entre los tres finalistas, le hacen una entrevista, lo seleccionan, y hace doce años de ejercicio profesional respetable. Es un privilegio, pero está abierto a cualquiera.

La verdad es que tienen ustedes una manera fácil de arreglarlo, tienen una manera fácil de arreglarlo. Fíjense

ustedes, de los quince Jefes de Gobierno que hay en Europa, trece en este momento son correligionarios suyos. Arreglen el tema de los sueldos. Yo estaría encantado. Equipárenlos por arriba. Todos los funcionarios de esta casa les aplaudirían. Pero, por favor, por favor, no ignoren ustedes que estamos en un escenario... en un escenario global y complejo. Y saben ustedes perfectamente "y lo saben de verdad, y yo lo puedo demostrar" que yo me vengo aquí ganando la mitad de lo que ganaba allí "más o menos, no sé, cifra más, cifra menos". Yo no sé si alguien se ha venido a la política regional de Castilla y León prescindiendo de la mitad de su sueldo. Me gustaría conocerle. Ya somos dos. Seríamos dos colegas. Bien.

Entro un poco ahora en el tema de la... en el tema de la comparecencia.

Dice que es difícil innovar. Tiene razón. Es muy difícil innovar. No vamos a descubrir aquí ni usted ni yo la pólvora, ni ustedes ni yo la pólvora; pero a lo mejor sí podemos innovar todos, no en el producto, sino en el proceso. Lo digo convencido. A lo mejor sí podemos innovar en el proceso; a lo mejor trabajando todos juntos encontramos antes la pólvora, y la encontramos mejor para todos. Y de verdad que estoy convencido de lo que digo, no lo digo por decir. Y ahí sí que va mi oferta de diálogo. No tiene ningún sentido que ustedes y yo nos reunamos aquí una vez cada equis meses para hablar de cosas, ustedes hagan el pimpampum conmigo, y yo intente defenderme. No tiene sentido en una forma de gestión moderna. No tiene sentido que yo haya recibido quince llamadas de periodistas y diez de medios de comunicación, y no haya recibido más que una de un Procurador. Y lo digo para los míos y para los demás, con todo el respeto. Ahí está mi despacho, ahí esta mi equipo, que está viéndome allí "el nuevo y el viejo, que son el mismo", para recibirles a todos, para oír lo que tengan que decir. Es que así hay que trabajar. De otra manera lo haremos. Eso es evidente.

O sea que, por favor, es verdad, no vamos a innovar en el producto "usted lo sabe perfectamente", pero sí podemos innovar en el proceso. Y yo vengo aquí a innovar en el proceso; y ustedes me tienen que ayudar, porque ésa es su responsabilidad.

Vamos a hablar del AVE, del AVE Madrid... "como ustedes lo llaman" Madrid-Valladolid. Fíjense, yo ya no lo llamo Madrid-Valladolid. Lo llamo Segovia-Valladolid; lo llamo Segovia-Valladolid; no lo llamo Madrid-Valladolid. Porque el que podemos empezar ya es el Segovia-Valladolid, y ahí también tenemos que ayudarnos todos, porque la Región nos hará un monumento a todos, en vez de hacérmelo a mí. Vamos a trabajar por el Segovia-Valladolid; vamos a empezar con Segovia... Sí se conoce el trazado. ¿Cómo no se va a conocer el trazado? ¡Hombre, por Dios! Ha salido en información pública, hemos presentado todas las alegaciones, nos las

han atendido todas las de Segovia-Valladolid. Yo, si quiere, luego le doy el estudio informativo con el trazado detallado. Y, ¿ve usted?, ésa es una de las cosas que falla precisamente por no estar en contacto, y por no venir aquí una vez cada seis meses, o no sé cuánto es.

No tienen ustedes razón. Los valencianos van mucho más atrasados que nosotros -felizmente, pero no lo digan de ahí para fuera-. Yo estoy en contacto permanente con mi colega valenciano, con don José Ramón García Antón. Hay cinco alternativas, se están peleando, tirando los trastos a la cabeza: una por Albacete, otra por Cuenca, otra por arriba, otra por abajo, tres Presidentes de Comunidades Autónomas, problemas medioambientales enormes. No van a hacerlo antes que nosotros, estoy casi seguro, estoy casi seguro. Ahora, evidentemente, si salimos ahí y empezamos a contar el conflicto de ellos, entonces lo tendremos igual de tarde que ellos.

Mi teoría, mi táctica, mi propuesta -y de verdad que lo digo con el corazón- es que tengamos una posición sólida, unitaria y coherente en el tramo Segovia-Valladolid. Y ya discutiremos luego si pasa por León o pasa por Zamora, si la parada de Segovia se hace dentro de Segovia o fuera. O lo discutiremos ahora, pero a puerta cerrada, que no salga por ahí, que no se vea que tenemos una posición no unitaria en el asunto ese. Perdonen la vehemencia.

Vamos a hablar de autovías. La verdad es que, con las autovías... Yo tengo un dato -y lo iba a dejar para el final, porque es muy efectista, pero no me resisto a decírselo ahora-, fíjense: del año ochenta y dos al noventa y seis, con el PSOE en el Gobierno de Madrid, se hicieron treinta y cuatro kilómetros de autovía por año; del año noventa y seis a ahora, con el PP en el Gobierno de Madrid, se han hecho ciento ocho. Ya casi no haría falta seguir; el triple. Ya no haría...

*(Murmulllos.)*

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR GONZÁLEZ VALLVÉ): No, no, prácticamente no haría falta seguir. Fíjense ustedes, fíjense ustedes: la 122, la 122...

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Señores Procuradores, guarden silencio, por favor. Por favor, guarden silencio. Por favor. Por favor.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR GONZÁLEZ VALLVÉ): Bueno. Es verdad, es verdad... Por eso decía... Es verdad que si utilizamos este tipo de datos, es cierto, podemos caer... Es verdad, no debíamos de utilizarlo. Yo tampoco debería utilizarlo. Y ustedes, tampoco. Y ustedes, tampoco. Entonces, vamos a hacer un pacto: no utilicemos esos datos y ayudémonos a trabajar, ¿eh? ¿No están de acuerdo? Seguimos con los datos. Bien. Seguimos con los datos.

La 122 ustedes quieren que sea autovía: el señor Borrell, en su Plan Director de Infraestructura, la puso como vía de comunicación; no era una autovía. Nos ha costado Dios y ayuda que fuera una autovía. Ya es autovía, por lo menos en el papel. Los procesos de maduración de la infraestructura pública llevan mucho tiempo, lo saben perfectamente: una autovía tarda cuatro, cinco o seis años desde que alguien dice que sea autovía hasta que se pueden empezar los trabajos, hay mucho trámite previo; pero si alguien dice que no sea autovía, entonces, se puede tardar una eternidad. Ése es el caso de la 122. Por eso... Sí, claro, efectivamente, eso fue lo que hizo el señor Borrell. Bien.

La León-Astorga y la León-Benavente. Quien decidió el peaje fue el PSOE, no...

*(Murmulllos.)*

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR GONZÁLEZ VALLVÉ): Sí, sí, sí. Y déjenme que haga... déjenme que haga una... No, en la León-Astorga en la León Benavente. Déjenme que haga una reflexión sobre el peaje, que creo... (¿Me estoy pasando de tiempo?) Déjenme que les haga una reflexión sobre el peaje. Mire, un camionero holandés, o belga, o francés, agarra su camión en el puerto de Rotterdam y se va a Lisboa, y recorre toda Europa pagando peaje salvo en Castilla. ¿Les parece bien eso? Yo creo que no, sinceramente. No, yo creo que no. Yo creo que... yo creo que ese señor debería de pagar un peaje que nos ayudara a mantener la autovía. Otra cosa es que los de aquí no lo pagáramos; es otra historia, y hay que buscar alguna fórmula en ese sentido. Eso es otra cosa. Pero no unamos pagar peaje con sacar dinero para conservar las autovías, y no hagamos también -como con el dato anterior- una cierta demagogia de eso.

Yo soy partidario de que la autovía y la autopista produzcan el dinero que tienen que producir para conservarse. Tenemos en esta Región -y me salto un poco de tema; perdónenme- once mil doscientos kilómetros de red regional de carreteras. En Valencia, en la Comunidad Valenciana tienen dos mil setecientos y son casi el doble de habitantes. Tenemos una red enorme, que es el fruto de una distribución de población realmente que genera esa dinámica, pero también, ¿por qué no decirlo?, el fruto de una cierta demanda a la carta de carreteras. Yo creo que las carreteras no son a la carta; como mínimo, tiene que ser un menú, pero no a la carta.

Hablábamos... y entro con alguna carretera de estas en las que la reflexión del menú y de la carta... Vamos a hablar de la León-Valladolid. Resulta que León-Valladolid, el objetivo político... perdón. El objetivo político era conectarlas con autovía; y ese objetivo político se cumple con la León-Benavente, Benavente-Tordesillas, Tordesillas-Valladolid; está claro, está claro. Sí, eso está claro. Son cuarenta kilómetros más, treinta y ocho kilómetros más. El itinerario... lo que tiene sentido de



verdad, tiene sentido de verdad, y lo hemos pedido en el PDR y lo vamos a defender, ¿eh?, pero reflexionemos un poco racionalmente. ¿Tiene sentido mantener en un tramo que tiene una anchura de quince o veinte kilómetros dos corredores con el mismo nivel de servicio, dos autovías? ¿No tiene más sentido, a lo mejor, mantener un corredor de autovía y un corredor más destinado a los tráficos locales, al tráfico lento, al servicio de los pueblos, y una autovía que permita conectarse rápidamente, sobre todo, sobre todo cuando se resuelve en el corredor de la derecha, en el corredor del este, cuando se resuelve la salida de León, la salida de Valladolid y la variante de Medina? Yo... En fin, hemos insistido en incluir en el PDR la autovía León-Valladolid; pero esa autovía León-Valladolid, como todas las demás, la tenemos que mantener con el dinero que sale de nuestros bolsillos, ya saben ustedes lo que cuesta mantener una carretera. Yo creo que debíamos de aplicarnos la reflexión que se aplicaría uno en su casa, si tiene una casa de cuatro habitaciones y una vez al año le viene a ver una familia que son otros cuatro hijos, ¿hacemos una casa de ocho habitaciones para esa vez al año que viene la familia o mantenemos la casa de cuatro habitaciones y nos organizamos? Es una reflexión muy banal, perdónenme ustedes, pero que conviene mantenerla antes de lanzar peticiones públicas de financiación.

El PDR. El PDR saben ustedes que... y estamos viviendo todavía... Ha habido dos PDR hasta ahora: el ochenta y nueve noventa y tres, y el noventa y cuatro noventa y nueve. Los dos fueron hechos en vigencia de gobiernos entre los socialistas, y fueron bien hechos. Yo los negocié -estaba en Bruselas-, y se hicieron y se han hecho todo lo posible. Pero el PDR es una desiderata, es la petición máxima que un Gobierno hace de todo lo que tiene que hacer; no tiene los recursos financieros comprometidos. Ese proceso de comprometer recursos financieros para el PDR, ésta es la negociación del marco comunitario de apoyo, que vendrá el año que viene, a partir de que el Gobierno español presente el uno de noviembre su PDR. Que quede claro que un PDR es una desiderata, no es un plan con recursos financieros asignados, eso se hará en la negociación del marco. Y en ese momento es cuando hay que estar negociando con fortaleza y con posición sólida y unitaria por las cosas que se quieren.

Un dato: la autovía Ponferrada-Toreno, los semáforos son los que se han decidido por las Juntas Vecinales en una reunión que ha tenido mi Director de Carreteras no hace más de quince días, y que, al final salió pacíficamente, muchas de las cuales son, me parece, del Partido del que es el señor Portavoz del Grupo Mixto. Bien.

Me gustaría hablar un poco de la vivienda. Efectivamente, aquí sí que es de aplicación el... aquí sí que es de aplicación el... la reflexión esa que es muy difícil innovar. Es verdad. Pero yo creo que aquí sí que la innovación

es más de proceso también que de producto. Yo entiendo que tenemos que hablar todos del abaratamiento del precio del suelo y, por eso, propongo la creación de un grupo de trabajo y les pido, por favor, que colaboren eficazmente y sinceramente en ese asunto, a los Alcaldes de las grandes ciudades y de las menos grandes, a los Portavoces y a los miembros de estas Comisiones, y a nosotros, al personal de la Consejería, que estamos a su servicio, para intentar reflejar... Eso es un tema municipal; pero creo que podemos dar pautas y podemos dar normas para conseguir algo o, por lo menos, encarar el problema. Lo que no tiene sentido es no encarar el problema; el problema hay que encararlo, eso está claro.

También se me pregunta por los aeropuertos. Ahí hay una pequeña contradicción, si me permite el Portavoz del Grupo Mixto: a veces somos liberales y a veces somos dirigistas; a veces se dice: "hágame usted esta carretera para que me desarrolle" y, en cambio, a veces, se dice: "deje usted al tráfico que diga cuál va a ser el aeropuerto bueno en esta Región". Yo creo que si dejamos al tráfico que diga cuál va a ser el aeropuerto bueno en esta Región, León, a lo mejor, no tenía mucho que ganar. Lo digo sinceramente; me puedo equivocar. Yo creo que era mejor que pensáramos -y ésa es un poco la línea que lanzo aquí hoy-, que pensáramos en una especialización de tráficos.

Los aeropuertos de las grandes ciudades, especialmente el aeropuerto de Barajas, tienen unos problemas enormes porque tienen... van a tener ya un horario de cierre por la noche, por razones de impacto ambiental a las poblaciones circundantes. Mucho del tráfico de carga que está utilizando esos aeropuertos tiene que desviarse a aeropuertos próximos que no tienen ese problema -no sé si el de León lo puede tener o no, creo que no; o el de Burgos, tampoco-. Y ésa es la baza: la baza es captar tráficos que por razones precisamente de nuestro gran solar, por razones de nuestra pequeña densidad de población, somos competitivos. Hay que aprovechar las ventajas que uno tiene y, entonces, captar esos tráficos. Lo digo... no quiero que parezca una *boutade*, pero me parece que el aeropuerto de Vitoria sería el principal puerto pesquero de España, por ejemplo, y era un aeropuerto que estaba medio muerto. Bueno, yo creo que en el aeropuerto de León y el aeropuerto de Burgos tenemos que trabajar en esa línea: intentar encontrarle tráficos que le den funcionalidad, que le den contenido. Si lo dejamos al libre juego del mercado... en fin, no quiero apostar, pero supongo que no estaría... el resultado no sería demasiado positivo.

El Portavoz del Grupo Popular me ha pedido -y yo lo hago con sumo gusto, aparte de agradecerle sus cariñosos... sus cariñosos comentarios hacia mi intervención-, los Portavoces, los dos, me han pedido que explique un poco lo de nuestra política de rehabilitación en la arquitectura. A esta Consejería le toca rehabilitar al patito feo, para entendernos (el patito guapo lo reha-

bilita Educación y Cultura). Y el patito feo es la rehabilitación –como nosotros entendemos– para adentro, y el patito guapo es para fuera. Queremos hacer rehabilitación para dentro: para que la gente del pueblo la disfrute, para que se haga y urbanice la plaza, para que se restaure la iglesia, para que les hagamos allí unas viviendas dignas. Y queremos seleccionar unos cuantos núcleos para hacer eso; cuya selección va a ser, más que nada, impulsada por la propia iniciativa, no por unos parámetros fríos y cuantitativos. La propia dinámica y la iniciativa de los Alcaldes, de las gentes del pueblo serán la que más nos guíe en eso. Y hay un dato concretísimo, y es la oferta de suelo. Y aquí queda dicho: hay... Ayuntamientos que ofrezcan suelo y tengan una entidad como para plantear operaciones de rehabilitación integral, estamos dispuestos a estudiarlas y abordarlas, evidentemente, en la medida de nuestras disponibilidades financieras.

También se ha preguntado por el ferrocarril Zamora-Salamanca. Está en marcha un estudio de viabilidad técnico-financiera para ver si la iniciativa privada puede hacerse con él sin necesidad de recurrir al dinero público. Les tendré informados puntualmente; y no hace falta que se convoque otra Comisión, sino que un simple golpe de teléfono puede hacer saber qué es lo que ha pasado o los resultados de ese estudio, para ver cómo podemos hincarle el diente.

Y terminaría con el tema de telecomunicaciones. No llevan dos años; llevan poco más de un año la concesión. El compromiso es terminarlas antes de final de este año. Hay que decir... –y yo ahí, y están aquí algunos de ellos–, yo no he visto –y he trabajado doce años en la Administración Comunitaria– un trabajo tan riguroso, tan voluminoso y tan bien llevado como el análisis multicriterio que ha habido que hacer para analizar seiscientos treinta y cinco ofertas de emisoras, con cuatro pantallas de... con cuatro ordenadores. En fin, ha sido un trabajo laboriosísimo, que se está haciendo, que no se ha terminado. Y tampoco, sinceramente, creo que se... que es poco... es creer poco en la credibilidad de los medios decir que si no se han dado antes era por... así se les tenía con la campaña electoral, etcétera. Las cosas han venido así, en lo que yo sé; y, evidentemente, se intentará resolver antes de final de año. También ahora se nos podría decir que lo vamos a resolver antes de final de año y, así... está la campaña ahí. Si lo dejamos, nos dirían lo mismo. Todas las fechas tienen una lectura política. Creo que la fecha... Ésta es la consecuencia de un proceso.

Y yo me habré dejado muchas cosas en el tintero, que les ruego me recuerden. Y he terminado. Gracias.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Muchas gracias, señor Consejero. Tiene la palabra el señor Portavoz Antonio de Meer para turnos de réplica y réplica. Intenten, por favor, atenderse a un tiempo breve. Cinco minutos me dice a mí el Reglamento; intenten atenderse a ese tiempo, por favor.

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: ¡Con lo pronto que es!, ¿no?, que son las dos menos veinte. No sé si la Presidenta tiene hoy una actividad particular, que está empeñada en cortarnos.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Ninguna actividad, señor De Meer. Gracias.

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Bien. Yo quería hacer primero algunas referencias a algunos Portavoces. Y algún Portavoz ha ofrecido consenso; yo estoy absolutamente de acuerdo en aceptar ese tipo de ofertas. Nos gustaría que no fueran ofertas individuales de un Portavoz, porque yo he estado en más Comisiones y no se lo he oído a ningún otro Portavoz del Grupo Popular en otras Comisiones. Me gustaría que cundiera el ejemplo y que, en todas las Comisiones, los Portavoces del Grupo Popular mantuvieran este... coherencia en ese asunto.

Otros Portavoces han alabado el continuismo de su política, y yo creo que, haciendo eso, le han hecho un mal favor. Le han hecho un mal favor porque es precisamente ese continuismo lo que, entre otras cosas, no justifica el sueldo que cobra, y yo estoy obligado a hablar otra vez de ello.

Nosotros no sabíamos que para ser Consejero había que hacer oposiciones. Eso recuerda argumentos de la época de Fraga, cuando él, para ser Ministro, siempre justificaba que había sido el número uno en una oposición. Creemos que la política no tiene nada que ver con las oposiciones. ¿O es que cuando un notario y un registrador sean nombrados Consejeros cobrarán 100.000.000 de pesetas al año? No. La política es otra cosa completamente distinto que la Función Pública y la actividad de los funcionarios. Y, por eso, porque usted da una explicación burocrática a este problema y no le da una explicación política, es por lo que nosotros no aceptamos sus explicaciones. Y nosotros le exigimos que el sueldo que cobra en la Administración de Castilla y León sea el equivalente al resto de los Consejeros. Y creemos que eso es lo que debería ser la pauta normal de comportamiento. Porque, además, crea usted un conflicto político con esto, cuando la Junta ha empezado a lanzar globos sonda sobre homologación de sueldos de altos cargos con los de otras Administraciones Autónomas o la del Estado.

Ha dicho que cambiar el equipo le pudo parecer, en un principio, una irresponsabilidad. El Vicepresidente Primero ha cambiado a todos menos a uno. ¿Deberíamos definirlo como un irresponsable a él o como un timorato a usted? Yo no lo sé; pero parece realmente raro haber mantenido... querer hacer políticas distintas y mantener absolutamente a los equipos.

Sobre el tren de alta velocidad, yo lo llamo Madrid-Valladolid. Y Castilla y León tiene que estar pen-

diente de por dónde sale el túnel, porque sale en este lado de nuestro... de nuestro territorio, y tiene que estar ahí en primer lugar. Y no se sabe si va a haber o no va a haber estación en Segovia. Y que haya un trazado a información pública no quiere decir que ése sea el trazado definitivo. Y sobre el trazado del tren de alta velocidad hay muchísimas dudas.

Y yo le que le pido es... Puede haber consenso, de acuerdo; pero lo que tiene que haber es liderazgo. Y no puede ser que estemos esperando a que el Ministerio lance documentos que se estrellan contra la realidad de nuestra Comunidad Autónoma.

¡Uh!, datos efectistas sobre las autovías hay muchísimos, ¿eh?, hay muchísimos. Usted fue un alto cargo de UCD. UCD gobernó bastantes años en España. ¿Cuántos kilómetros de autovía hizo UCD en Castilla y León? Ninguno. Datos efectistas de autovías puede haber muchísimos. Usted fue Director Provincial en la provincia de Zamora, y ¡cuidado que hemos oído lo abandonada que estaba Zamora! ¿Cuántos kilómetros de autovía se hicieron en la provincia de Zamora? Ninguno.

Por tanto, datos efectistas puede haber muchísimos, y se pueden falsear las... se pueden citar mal las cosas. Si un camionero va de Rotterdam a... a Oporto, no es cierto que no pague peaje sólo en Castilla y León; eso no es cierto. No paga peaje en Álava, no paga peaje en Navarra, no paga peaje en la parte más importante de Guipúzcoa. Pagará peaje cuando llega a San Sebastián y coge la Behobia-Bilbao. Todo el resto es libre de peaje. Pero si es que si el conductor que sale de Rotterdam, en vez de ir a Oporto, adonde va es a Vigo, tampoco paga peaje en Galicia. Por lo tanto, nosotros no somos un caso particular. Es más, lo que queremos ser es igual que los demás, porque en la mayoría de las Comunidades de España, en este momento, las grandes infraestructuras no pagan peaje.

Y luego, yo creo que se ha equivocado de interlocutor en algunas ocasiones, porque ha estado mirándonos a nosotros hablando de lo que él ahora considera un disparate, que es la autovía León-Valladolid. Pero eso no nos lo puede decir a nosotros, eso se lo tiene que decir al Grupo Popular; porque es el Grupo Popular, son los Alcaldes populares de León y Valladolid en la anterior Legislatura los que trajeron aquí una Proposición No de Ley diciendo que había que hacer la autovía León-Valladolid, y que no valía decir que la autovía León-Valladolid es León-Benavente-Tordesillas-Valladolid. Por lo tanto, no nos lo diga a nosotros, dígaselo a los de su Grupo.

Y no nos diga que León-Benavente y León-Astorga son de peaje por nuestra culpa. ¡Hombre!, dígaselo al señor Lucas la próxima vez que le vea. Porque fueron el señor Lucas, el señor Merino y el señor Becker los que, en el Pacto de Financiación de aquel año -que ya no me acuerdo el que era-, vendieron como una gran... como

un gran logro -en el noventa y dos; gracias-, vendieron como un gran logro que iban a construirse las autopistas de peaje León-Benavente y León-Astorga. Luego era la época brillante de Álvarez Cascos, y dijo: "No, ¡hombre!, la León-Benavente que no sea de peaje, que por ahí hay que ir a Asturias", y le quitaron el peaje -entonces se llevaba bien con Marqués, ¿no?-. Pero, claro, a los de Astorga no les salvó nadie. Y ésa es la que sigue estando de peaje. Pero todas esas cosas no nos las diga a nosotros; dígaselo, fundamentalmente, a su Grupo.

Y no me ha dicho, en el eje del Duero, cuál va a ser el tramo de Soria que va a tener presupuestos... que va a tener dinero en los Presupuestos Generales del Estado, como dijo el otro día aquí el señor Lucas. Porque yo he dicho que usted está en libertad vigilada, y tiene que tener cuidado, porque sobre autovías, autopistas y trenes de alta velocidad, aquí hablan todos. Y usted debería poner un poquito de orden. Porque el Presidente, cualquier Delegado Territorial, cualquier Director General, cualquier Diputado o Senador, están constantemente diciendo cosas de ésas; y, claro, a usted le pueden poner en situaciones absolutamente difíciles. Y debería poner un poquito de orden, empezando por el Presidente de la Junta.

Yo antes no he hablado de telecomunicaciones porque me han cortado. Sí que le quería decir una cosa: el Plan Director de Infraestructuras de Servicios de Telecomunicaciones, lo fundamental de él es que tenga recursos presupuestarios. Y el primero fue un fracaso porque nunca los recursos presupuestarios que preveía estaban incluidos en los Presupuestos de la Comunidad Autónoma. Por tanto, nosotros lo que le pedimos es que, para que tenga credibilidad, tenemos que verlo en los presupuestos que se van a entregar en esta Cámara dentro de muy poco tiempo.

Y no me ha hecho ninguna referencia al desorden en el sector público regional dedicado a la... a la promoción de suelo. Que la empresa más... más importante de producción de suelo residencial dependa de la Consejería de Industria, y se llama Gesturcal. De eso, yo creo que usted tendría que haber dicho algo.

No ha hablado de las modificaciones legislativas que va a introducir en la Ley del Suelo, recién aprobada, para poder impedir que el Alcalde de Valladolid llene el centro de aparcamientos subterráneos, introduciendo el... el centro de la ciudad de aparcamientos subterráneos, introduciendo el tráfico en el centro de la ciudad, cosa de... a la que usted se opone.

Y, por último, para acabar, yo quería una cosa, sí que hacer un reconocimiento público a la intervención del señor Vallvé. Él ha hablado de la planificación, ha hablado mucho de la planificación. Nosotros creemos en la planificación, siempre hemos creído en la planificación. Pero allá en el año ochenta y siete, el señor Aznar,

en su Discurso de Investidura en estas Cortes, dijo aquella frase célebre de "yo no creo en la planificación". Bien. Usted le ha enmendado hoy aquí la plana; ya era hora de que fueran corrigiendo. A nosotros realmente nos gusta -aunque haya pasado tanto tiempo- que empiecen a reconocer sus errores.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Muchas gracias, señor De Meer, por ajustarse al tiempo establecido. Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Mixto.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Consejero, efectivamente, ha omitido usted involuntariamente -con toda seguridad- algunas cuestiones que yo le planteaba y que tenían importancia. Y luego sí ha comentado algunas de las que yo le propuse para... para debatir en esta Comisión, y que no son poco importantes, sin lugar a dudas.

Así, por ejemplo, hablaban ustedes hace un momento de la... de la León-Astorga y de la León-Benavente -me refiero a las autovías-, de la conveniencia del peaje y del no peaje. Mire, yo, más que poner como ejemplo, cuando me planteo la conveniencia de los peajes, del camionero que va de Rotterdam a Oporto, de verdad, me preocupa más el profesor de instituto o de escuela que va todos los días de León a Astorga, y que para ir tiene que gastarse 511 pesetas -que es el precio estimado del peaje blando- y para volver otras 511 pesetas. Eso me preocupa bastante más, si quiere ir por una carretera moderna y segura. Si quiere utilizar -y librarse de la autopista- el trazado antiguo, bueno, también puede hacerlo. Pero si quiere circular con ese plus de seguridad que da una autovía, pues... Yo pienso en ellos, y me parece que sería bueno que esa vía de comunicación que, en principio, iba a ser autovía, volviese a ser autovía; porque al principio iba a ser autovía, la que iba a ser autopista de peaje era la León-Benavente, hasta que, efectivamente, llegó Álvarez Cascos y cambió. Y como a la empresa a la que se le iba a dar el tramo León-Benavente, que era Ucalca, que, lógicamente, luego el Tribunal de... no el Tribunal de Cuentas, el Consejo de Estado dijo que no podría ser... Pero, bueno, como había que compensarle, dijeron: "Pues hacemos autovía León-Astorga, que ahí no protesta nadie y en Astorga no hay ningún Álvarez Cascos", y así a Ucalca, la empresa supuestamente adjudicataria, ya quedaba contenta y satisfecha. En fin, unos "trapicheos" -entre comillas-, que fueron los que determinaron que sea autopista de peaje y no autovía; porque no hay ninguna razón técnica, ni la más mínima razón técnica para que sea autopista de... autovía de peaje. Y no sirve lo que dice el Presidente de la Junta, que se hace antes una autopista que una... que una autovía sin peaje.

La León-Valladolid. Mire, esto es algo novedoso. Es verdad que en la pasada Legislatura hubo una proposición, que se aprobó. Pero la verdad es que no se hablaba mucho de esa vía de comunicación, porque había otras

más urgentes, sin duda: la León-Astorga y la León-Benavente, y otras en la Comunidad Autónoma, mucho más urgentes, muchísimo más urgentes, diría yo. Claro, pero surge, y todos nos apuntamos a que se haga. ¿Y por qué nos apuntamos a que se haga? ¡Hombre!, a lo mejor, utilizando criterios de racionalidad, bueno, pues puede servir esa opinión que usted nos dio de que para qué se iba a duplicar, dos trayectos por autovía. Pero, claro, luego, pensado fríamente, en esta España de las Autonomías, donde algunas tienen más capacidad de presión, lo que le queda al ciudadano de esta Comunidad es que ese dinero que se va a ahorrar por no hacerla no se va a invertir en otras infraestructuras de esta Comunidad, que se va a ir, por ejemplo, a Cataluña para conseguir ese 15% de las inversiones que le ha prometido el Presidente del Gobierno a Pujol para permitirle seguir gobernando.

Y, claro, ante eso, mejor que se haga una autovía cuya racionalidad puede ser discutible. Pero mejor que se haga, antes de que no se haga nada y se hagan autovías paralelas a autopistas en Cataluña, que es lo que está ocurriendo ahora.

Yo, en ese sentido, sí les animaba a ustedes, sí le animaba a usted personalmente, a que fueran un poco Pujol; sobre todo a Lucas, que no lo ha sido nunca, es justamente la antítesis: la capacidad de reivindicar de uno la tiene o se conjuga con la capacidad de sumisión y obediencia de otro. Pero a lo mejor deberían ir ustedes a decirle lo mismo que le dijo Pujol al Presidente del Gobierno. Pujol utilizó parámetros de población: tanta población, tanto dinero. Ustedes utilicen el parámetro del territorio: tanto territorio, tanto dinero. A ver si así llega el dinero para... para infraestructuras.

Pero, vamos, hasta ahora, no solamente no ha sido reivindicativa esta Junta nunca, ni este Presidente, sino que todo lo contrario: le ha caracterizado la... la sumisión y la obediencia debida. Y por ahí, lógicamente, no vamos por... no vamos por buen camino.

Le decía yo que lo que más me importaba, lo que más me interesaba, quizá, de esta comparecencia, lo que podía aportar algo novedoso y lo que de verdad venía deseando conocer es el tema de la continuación de la velocidad alta y los accesos a Galicia. Recuerda usted que se... le pregunté así, le dije que, quizá, lo más importante, para mí, de esta comparecencia es que usted se pronuncie, su Consejería se pronuncie y, por tanto, la Junta de Castilla y León se pronuncia sobre si es partidaria de unos accesos a Galicia por Zamora o es partidaria a unos accesos a Galicia por León. Si va a primar el dinero y el abaratamiento, y acortar el viaje, o va a primar el beneficiar al doble de la población. Y a eso no ha hecho usted ninguna referencia. Y yo de verdad que le ruego encarecidamente que no se olvide en esta segunda intervención y que me dé su opinión al respecto, porque nos importa muchísimo; quizás sea lo que más me importa, lo que más novedoso pueda ser de esta comparecencia, si usted

clarifica la postura de la Junta de Castilla y León. Y yo creo que la tiene que tener clara. Pero si me dice que tampoco lo saben o no lo tienen claro... bueno, ya han clarificado algo: que tampoco lo tienen claro.

Creo que sobre las demás cuestiones... Debatir sobre los aeropuertos, ¡hombre!, la idea que yo tenía cuando le planteaba el tema del aeropuerto, lógicamente, no solamente el liberalismo puro y duro del mercado en cuanto al aeropuerto se refiere; también hay razones estratégicas para que en una provincia como la de León, con una... un radio de población importante, como pueda tener Valladolid por otra parte –porque son quinientos y pico mil los habitantes de una y otra provincia; cada vez menos, sobre todo en León; pero todavía León tiene más habitantes que Valladolid–, yo creo que el tráfico que pueda generar pueda ser igual o superior. Pero no vamos a entrar en eso, sino que también hay razones estratégicas: conoce usted la recesión económica de la provincia de León, fundamentalmente por el retroceso de dos... de dos elementos importantes que supone mucho en el Producto Interior Bruto de León, como es la agricultura, y sobre todo la minería, con esa reconversión que se está haciendo, y que hasta ahora está dando muy malos resultados (veremos a ver qué pasa, porque no se está reactivando la economía ni las cuencas mineras). Y por otra razón muy importante, en la que coincide todo el mundo: León va a ser un aeropuerto de referencia para muchos vuelos que no puedan aterrizar ni en Asturias, ni en Santiago de Compostela, ni en Valladolid, sobre todo cuando haya malas condiciones climatológicas; condiciones que León, por su altitud, sí tiene mucho mejores. De tal manera que, además de por razones de densidad del tráfico que se pueda originar, por razones estratégicas, yo creo que el aeropuerto de León hay que darle las mismas oportunidades –no pedimos más–, las mismas oportunidades que al aeropuerto de Villanubla en Valladolid. Y probablemente puedo hacerlo extensivo –para que no me llame insolidario– a Matacán y al aeropuerto de Burgos.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Ruego al señor Portavoz del Grupo Mixto... se está agotando su tiempo.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Voy, voy terminando.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Termine en el plazo más breve.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: (En treinta segundos termino.) Sobre todo, señor Consejero, especial hincapié en el tema de la velocidad alta, en el tren de velocidad alta y los accesos a Galicia.

Y ya estos últimos treinta segundos para alusiones, dedicarlos a las lindezas que me han obsequiado los Portavoces del Grupo Parlamentario Popular. ¡Hombre!,

es un orgullo y un honor ser el foco de las iras del Grupo Popular. Quiere decir que vamos por el buen camino, que lo estoy haciendo bien y que estoy dando en el clavo, que la herida duele, ¿eh?, que la herida duele.

El señor Huidobro me hablaba y me decía que era insolidario. Mire usted, cuando estamos a punto de ver cómo el agua de León se va fuera de la provincia sin que los regantes de León rieguen, para que rieguen en otras provincias, es verdad que me molesta. Pero, mire, es verdad que me molesta una Comunidad Autónoma que se creó en el año ochenta y uno, que León en ese momento –utilizo el parámetro más importante, el Producto Interior Bruto per cápita– estaba en el puesto dos de las nueve provincias, y hoy está en el puesto ocho de las nueve provincias. La última es Zamora –por cierto, creo que la tierra natal del señor Consejero–. Pasamos del dos al nueve. Y así le puedo seguir dando indicadores económicos que dicen que esta Comunidad, sobre todo el centralismo que ha generado Valladolid, ha sido a costa, en una buena medida, de provincias como la provincia de León. De tal manera que si me llama insolidario, puede que tenga usted razón; pero yo le justifico esa insolidaridad.

Y el Portavoz –termino ya, señora Presidenta–, el Co-Portavoz del Grupo Parlamentario Popular, que intentaba explicarme a quién represento yo. Mire, cada uno representa a quien cree representar. No represento solamente a los leoneses que me han votado; yo creo que represento a todos los leoneses, porque en esa circunscripción electoral me presento. Pero, mire, en el programa electoral está muy claro: quien nos ha votado sabe que vamos a defender los intereses de la provincia de León; de todos los leoneses, pero de la provincia de León. En buena medida, eso es compatible con defender los intereses de la Comunidad Autónoma, porque León va en un barco que se llama Castilla y León: si el barco va bien, León irá mejor –dentro de lo que cabe–; si el barco va mal, León irá peor; pero en la medida en que estamos en esta Comunidad.

Por lo demás, yo defiendo los intereses de la provincia de León por encima de cualquier cosa, a diferencia, por ejemplo, de ustedes que, cuando colisionan intereses de partido o incluso intereses de órgano –como Junta, o Cortes, etcétera–, anteponen esos intereses a los intereses de sus respectivas provincias. No es una acusación a ninguno en concreto, es a todos en general.

Y dicho esto, muchas gracias, señora Presidenta. Muchas gracias, señor Consejero. Y esperamos atentamente su siguiente intervención, sobre todo –y le recuerdo ya, para que no se le olvide– el tema de la conexión con Galicia de la velocidad alta. Muchas gracias.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Muchas gracias, señor Otero. Tiene la

palabra don César Huidobro o el Portavoz del Grupo Popular.

EL SEÑOR JIMÉNEZ GARCÍA: Como va a ser... (Muchas gracias, señora Presidenta.) Como va a ser muy breve, solamente uno de nosotros lo hacemos. De todas formas, no puedo por menos que iniciar de la siguiente manera, y solamente un comentario "permítaseme la licencia".

Desde luego, ustedes colisiones de partido no van a tener, porque poco partido es, por lo pronto. Si entre tres se pegan ustedes, fíjense. Pero, en fin. Bien.

Mire, no se trata... Claro, es verdad, que ustedes son más y también se pegan.

(Murmullos.)

EL SEÑOR JIMÉNEZ GARCÍA: ¡Ah, bueno, bueno! Bueno, bueno. Bueno. Yo no más que plasmó la realidad. Bien. Bien. Bien.

No trato yo de hacer, insisto... lo que pasa que a veces se hace necesario algún comentario cuando se hacen afirmaciones que, desde luego, no responden a ninguna realidad. Bien. No quiero yo hacer fuegos florales... juegos florales aquí respecto a lo que nos trae a esta Comisión, que en definitiva es la comparecencia del señor Consejero.

Yo creo que ha quedado clara y se ha demostrado claramente "valga la redundancia" que las ideas que tiene... la claridad de ideas que tiene y el conocimiento de los problemas. Yo creo que ha dado respuesta puntual a todas y cada una de las cuestiones que se han planteado en esta Comisión por cada uno de los Portavoces de los Grupos Políticos. Y eso demuestra, insisto, la capacidad para resolver los problemas y también la capacidad para resolver esos problemas. No queda, por tanto, otra cosa que reiterar... reiterar el apoyo, al Consejero, de este Grupo Parlamentario.

Y permítaseme también otra nueva licencia, señora Presidenta o señor Consejero, pero debo de decir "no sé, posiblemente lo diría usted también" que, desde luego, las oposiciones en este partido no son necesarias para acudir a la política o para tener un cargo político; lo que sí está claro es que demuestran la capacidad y experiencia de una persona y el conocimiento para resolver esos problemas que pretende resolver a lo largo de la Legislatura. Ése sí es el talante de nuestro Grupo Político.

De la misma forma que... "como no podía ser menos" quiero decir que en las alusiones que se ha hecho a nuestro Presidente, al Presidente Lucas, decirle al señor Otero que antes... "y me tengo que referir también a los que tengo enfrente" antes el Presidente Lucas iba a reivindicar al Gobierno Central, pero no era recibido, no era recibido en sus reivindicaciones; ahora va a un Gobierno en el que

es recibido y, desde luego, los hechos se demuestran andando: ahí están las solicitudes del Presidente y ahí están los hechos. Nada más.

Y reiterar nuestro apoyo, señor Consejero. Muchas gracias.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Muchas gracias, señor Jiménez. Tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero de Fomento. Gracias.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR GONZÁLEZ VALLVÉ): Muchas gracias, señora Presidenta. Gracias a los Portavoces por la... "se llama réplica, ¿no?" por la réplica.

La verdad es que, claro, yo estoy descubriendo cosas nuevas que vienen del lado de una Cámara política, en la que no había participado nunca, efectivamente. Siempre se aprenden cosas, ¿no? Cuando yo canto una canción y la música le gusta a alguno de los miembros de la Oposición, pues en vez de decir la música me gusta, dice: "la música me gusta, pero ésa no es la música que tocaba fulanito o que tocaba menganito; luego uno de los dos toca mal".

Bueno, la verdad es que en el tema de la responsabilidad por no cambiar el equipo hay una diferencia sustancial entre el señor Fernández Santiago y yo: él lleva en la Junta trabajando muchos años y yo acabo de llegar. Tiene usted que reconocerlo. Él conoce a la gente y yo no la conozco. Eso es así. Luego, por favor, ahí, verdad, creo que ponernos en la tesitura de que uno de los dos... o yo soy un timorato o un irresponsable, creo que es demasiado. Yo creo que ni él es un irresponsable, ni yo soy un timorato. Yo más bien seré prudente y él creo que es responsable. Pero, en fin, ése es un tema que se escapa un poco de la comparecencia de hoy.

Como se escapa el asunto de mi sueldo, que sale constantemente, y que, efectivamente, bueno, pues... realmente es el resultado de la aplicación de dos normas legales, en las que yo no he tenido ni arte ni parte, y que le dan al asunto un cierto automatismo, en el cual la decisión política tiene poca cabida. Una es: los sueldos de los funcionarios europeos quizá sean muy altos. Tiene usted razón. Es un tema a debatir. No sé si aplicando la relación de horas de trabajadas, incluso con algunos sueldos que se pagan por aquí, por esta zona, a lo mejor incluso serían bajos. No lo sé, la verdad. Sería cuestión de echar números. A lo mejor algunos sueldos de por aquí saldrían más altos en hora de trabajo. ¿Verdad que sí que es verdad? Bien.

Pero "vuelvo a decir" es un asunto que, de verdad, ahí están los trece miembros de... trece Jefes de Gobierno y pueden hacerlo cuando quieran. Y luego hay un Decreto de la Junta que dice que ningún... por cierto, que es una norma muy querida del movimiento sindical, que nadie

puede perder por cambiar de trabajo –digamos– remuneración. Pero, bueno, eso es un tema que se escapa un poco de la comparecencia de hoy y al que creo que le hemos dado ya mucha importancia.

Al camionero que viene desde Rotterdam a Oporto, usted, Francia, se lo pasa volando, claro.

EL SEÑOR .....: *(Intervención sin micrófono).*

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR GONZÁLEZ VALLVÉ): Ya no, yo hablaba de todo. Es que ahí está. Es que el asunto es que ese camionero en Francia se deja el equivalente a 8.000 pesetas de peaje. Y luego me lo lleva usted por Navarra, que, la verdad, para ir a Oporto o para ir a... es un poco... sí, hay un trámite ahí muy pequeño; pero lo cierto es que creo...

EL SEÑOR .....: *(Intervención sin micrófono).*

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR GONZÁLEZ VALLVÉ): Sí. Pero creo que en cantidad de kilómetros el tramo que recorre por Castilla y León sin pagar peaje es... pero Álava son cincuenta kilómetros, cuarenta kilómetros, y el tramo que recorre y se pasa el puerto de Echegarate, que no tiene peaje ni tiene nada, que se las trae. O sea que el hecho de coger el peaje de Álava tiene el inconveniente tremendo... –y usted lo sabe perfectamente– muy pocos camiones se ven por ahí, muy pocos camiones. Se ven muchos por ahí, muchos (...), porque yo he hecho ese viaje setenta veces en doce años. Me he recorrido mil seiscientos kilómetros y me lo conozco bien. Y la verdad es que se ven pocos camiones por ahí. Se ve mucho (...) de los que vienen, porque precisamente se quieren ahorrar el peaje de la Bilbao-Be-hobia.

Pero, en fin, la reflexión mía era que en la Comunidad de Castilla y León se recorren bastantes kilómetros, más de doscientos, sin pagar peaje.

Del eje del Duero, que me preguntaba usted que a qué tramo me refería. Pues nos referimos al tramo Venta Nueva-Soria, que puede ser que tenga estudio informativo en el año dos mil. Y vuelvo a insistir ahí que el eje del Duero será precisamente autovía gracias a que se ha conseguido que sea autovía, precisamente, por la presión del Partido, del Grupo Popular y del Gobierno que está ahora del Grupo Popular.

Tiene razón en... hay un tema en el que sí creo que tiene razón y que estoy dispuesto a estudiar –y lo digo sin que la música cante distinto que a otra persona–: el tema de Gesturcal. Creo que tiene usted algo de razón. Creo que ahí deberíamos de mirar a ver cómo podíamos nosotros... la Consejería, que es la responsable de urbanismo. Es un tema que me acabo de encontrar. No es un... evidentemente, el llevar poco tiempo tiene esa ventaja; es la única ventaja que tiene posiblemente. Pero, sí, creo que ahí merece la pena el haber abordado tranquila,

pausada y sosegadamente cómo poder, de alguna manera, participar en la gestión de Gesturcal. Eso es... o que Gesturcal se informe de los criterios de urbanismo .... Eso es verdad.

En el tema de la planificación volvemos un poco al asunto musical. Yo he mencionado la palabra planificación, pero, fíjense, fíjese –perdóneme–, que la... –perdónenme– que la hecho siempre con dos matices: la planificación como un proceso, no como un producto; y la planificación desde una cierta humildad. Es decir, siempre como un marco de referencia que te sirve para organizar tu vida y para organizar la agenda de tu trabajo y para organizar tu acción de gobierno, pero siempre abierta, con las orejas muy abiertas a cualquier cosas que venga. No sé qué tipo de adjetivo tendría esa planificación, pero ésa es la planificación como yo la entiendo. Y ahí, precisamente, en ese proceso de que esa planificación incorpore todo lo bueno que pueda tener, sí que vuelvo a reiterar mi ofrecimiento.

El Portavoz del Grupo Mixto me pregunta que me pronuncie sobre el tema de la continuidad de la alta velocidad hacia Galicia. Y precisamente eso es lo que yo he dicho que no es conveniente que yo haga; precisamente eso es lo que no es conveniente que yo haga. Yo estoy... estaría encantado de que los dos, o quien usted quiera, o con quien queramos los dos, tengamos una charla de trabajo sobre ese asunto cuando quiera; pero no me parece a mí que en esa táctica que yo he recomendado para sacar adelante el tramo Madrid-Valladolid –ahora hablaremos del Segovia-Valladolid y del Madrid-Segovia–, no me parece conveniente que precisamente la Región mantenga una postura divergente que pueda alterar en alguna forma eso.

Le reitero mi ofrecimiento de hablar del asunto –digámoslo así–, pero no haciendo eco de una postura que pudiera parecer como no unitaria. Y yo hace tiempo que me apunté a esa máxima que, evidentemente, a lo mejor... –permítame la... el que se la diga– que es eso de "pensar en global y actuar en local". A mí me parece muy bien que uno actúe defendiendo sus intereses, pero siempre pensando globalmente. "Pensar en global y actuar en local" creo que es buena máxima, incluso para defender lo local.

En cuanto al tema del aeropuerto, sí, comparto su criterio. A lo mejor una de las posibilidades del aeropuerto de León es que sea un aeropuerto alternativo a los aeropuertos del norte, que están ahora con muchas dificultades climatológicas y que, efectivamente, pueden tener problemas.

Y yo pienso que con esto he dado respuesta un poco a todas las cuestiones que se han planteado en el turno de réplica. Gracias.

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Señora Presidenta, una cuestión de orden muy breve.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Señor De Meer.

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Sí, era para pedir que no figurara en el Diario de Sesiones las expresiones (...).

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR GONZÁLEZ VALLVÉ): Sí, tiene razón. Tiene usted razón. Ahí reconozco mi error y le ruego me disculpe por las expresiones y que se retiren del Diario de Sesiones. Gracias.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Muchas gracias, señor De Meer. Muchas gracias, señor Consejero. Terminado el turno de Portavoces, se procede a la apertura de un turno de formulación de preguntas u observaciones de los señores Procuradores de la Comisión que no hayan actuado como Portavoces de los Grupos Parlamentarios. Muchas gracias.

Disculpen ustedes que no conozca por el nombre a los señores Procuradores, a todos. Si puede ser, por favor, me dicen el nombre y así me los voy aprendiendo. Muchas gracias. ¿Por el Grupo Socialista?

EL SEÑOR LOSA TORRES: Antonio Losa. Que el hecho de que haya habido simultaneidad en la convocatoria de dos Comisiones, a las cuales tenía que dar explicaciones el mismo Consejero, ha hecho, pues, no posible que como Portavoz de la de Transportes y Comunicaciones interviniera por la unidad de discurso. Y ése ha sido el motivo de no mi intervención.

Pero sí quisiera el derecho que me da la Presidenta y el Reglamento a emitir cinco preguntas concretas al señor Consejero, con el ruego de que, si es posible, las conteste de una forma fehaciente.

Mire usted, señor Consejero, le pregunto: ¿ha negociado la Junta de Castilla y León con el Gobierno de la Nación, al igual que lo ha hecho la *Generalitat* de Cataluña, cuál va a ser el porcentaje de la tarta de los Presupuestos del Estado del año que viene que va a venir destinado a Castilla y León, y en concreto a sus infraestructuras? Ésa es la primera pregunta. ¿Las emito todas?

La segunda pregunta es en relación con la León-Valladolid. Mire usted, usted ha hablado de la León-Valladolid, ha hablado de un trazado o de una racionalidad que le obligaba a usted a pensar la no necesidad de evitar el desdoblamiento de la 601 y, por otro lado, hablaba del PDR... es que, señora Presidenta, tengo que... para emitir la pregunta yo creo que tengo...

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Señor Losa, le doy el turno de intervención para que meta las cinco preguntas, pero el turno de Procuradores es breve.

EL SEÑOR LOSA TORRES: Enseguida acabo, enseguida acabo. Lo que yo quiero saber en concreto, señor Consejero, qué le puedo decir a los leoneses que va a hacer la Junta en relación con la León-Valladolid, y para esta Legislatura que va hasta el dos mil tres.

En tercer lugar, el señor Zaplana, Presidente de la *Generalitat* de Cataluña, declara que las obras

LA SEÑORA .....: De Valencia.

EL SEÑOR LOSA TORRES: De Valencia, perdón, declara... se declara convencido... -estaba con la Cataluña-, se declara convencido de que las obras del AVE van a empezar en el año dos mil. Nos alegraría saber que usted nos dijera si van a empezar en Castilla y León, aunque sea en el tramo que queremos que sea de Segovia-Valladolid, si va a ser en el año dos mil también.

En cuarto lugar queremos saber, señor Consejero, cuál va a ser exactamente la política que va a llevar su Consejería a efectos, tanto por presiones como por participación activa -que hasta ahora no lo han hecho-, en los aeropuertos de Burgos y de León. Ustedes solamente han inaugurado, pero han participado hasta ahora muy poco.

Y en quinto lugar, una ausencia que hemos podido denotar en su discurso -que ha sido muy largo-, y ha sido a los centros integrados de transporte, algo fundamental para muchas de las ciudades, sobre todo, de las capitales de provincia de Castilla y León: ¿cuáles son sus planes en esta Legislatura para estos centros integrados, y en concreto para el de León?

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Muchas gracias, señor Losa. Si algún Procurador más va a intervenir en este turno de preguntas... Si quiere usted intervenir tiene que abandonar el estrado. Si me hace el favor, repita su nombre.

LA SEÑORA RODRIGO ROJO: María Teresa Rodrigo Rojo.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): María Teresa Rodrigo Rojo tiene la palabra. Gracias.

LA SEÑORA RODRIGO ROJO: Bien. Como ya conocen ustedes, yo soy Procuradora por Segovia, y la discusión sobre el trayecto que va a tener el TAV es una cosa prioritaria para la provincia y, por supuesto, también cuál es la estación.

Entonces, me gustaría que nos informara si tiene usted información oficial u oficiosa de si va a haber estación del TAV en Segovia y dónde; razones por las que la estación de Segovia no figura en los planes que se han presentado a información pública; y, asimismo, de las cinco alternativas presentadas, cuál le parece a su Con-



sejería que sería la más apropiada y qué valoración se ha hecho de impacto ambiental sobre las mismas.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Muchas gracias, señora Rojo. Si no hay ninguna intervención más, tiene la palabra el señor Consejero de Fomento. Gracias.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR GONZÁLEZ VALLVÉ): Voy a intentar responder a las cinco preguntas planteadas por el señor Losa. "¿Cuál es el porcentaje de la tarta?" La verdad es que, si yo lo contestara aquí, seguramente... si yo lo contestara, seguramente, mi compañera de Economía se enfadaría; y bueno, la verdad es que es un tema que creo que le corresponde a ella contestarlo. Yo sí le puedo decir a usted que la petición de infraestructuras a financiar en el PDR por parte de la Junta de Castilla y León, de las Regiones Objetivo 1, es la más cuantiosa financieramente. Está en el orden del billón de pesetas para el PDR -creo que son 889.000 millones-, y ahí no están incluidas determinadas cosas que hemos negociado en el último momento como, precisamente, algunas de las que hemos hecho referencia.

De manera que yo lo único que sí le puedo decir es que es alrededor de un billón de pesetas y que, seguramente, casi seguro, seremos la segunda Comunidad Autónoma española, después de Andalucía, en cuantía de recursos, por delante, incluso, de Valencia; siempre hemos... a pesar de que Valencia -como saben ustedes- tiene cuatro millones de habitantes y que nosotros tenemos dos millones y medio.

Y la verdad es que ahí también me da pie a hacer una reflexión sobre algo que antes no he contestado y es, efectivamente, en esos criterios de reparto de la tarta -como se ha dicho aquí-, pues sí que es verdad que, quizá, deberíamos de ir a un modelo que tuviera en cuenta otra serie de circunstancias. Yo me encuentro con once mil kilómetros de carreteras regionales y Valencia tiene dos mil setecientos, por ejemplo. Ahí, evidentemente, ese dato sí debería de tener alguna influencia en el reparto de la tarta, es evidente. Ahí está. Son cosas así de claras, vamos.

En cuanto a la... al tramo León-Valladolid, yo creo que la postura de la Junta se podría más o menos resumir en las siguientes consideraciones:

Primera, vamos a intentar con todas nuestras fuerzas que esté incluida en el marco comunitario de apoyo, no en el PDR que, como he dicho antes, era una desiderata, e incluso, a lo mejor, en ese momento, tenemos que considerar la oportunidad de plantear que caigan del marco... -ya sé que eso es muy difícil decirlo aquí-, que caigan del marco algunas otras obras que podemos considerar menos prioritarias o menos importantes que ésta. Porque tenemos que tener previsto una capacidad de

negociación, porque todo no va a entrar en el marco, es evidente. Primera cuestión.

Segunda cuestión, el tramo de inicio desde Valladolid a Villanubla y desde León hacia el Sur, así como la variante de Medina de Rioseco, es nuestra intención iniciarla y concluirla o, por lo menos, tenerla muy adelantada en esta Legislatura. Y, durante ese tiempo, preparar la actuación como autovía para el resto del tramo. Lo que creo que sería una temeridad decir es que en esta Legislatura todo eso sería autovía. No. No creo, sinceramente, que en esta Legislatura toda la León-Valladolid sea autovía, posiblemente sean autovías la salida de León, León... Valladolid-Villanubla y la variante de Medina. Y si, efectivamente, la postura política sigue siendo la que es, intentaríamos definir las actuaciones para poder iniciarlo inmediatamente el tramo de autovía general. Pero mantengo que vamos a intentar que esté en el marco comunitario de apoyo, que desborda en el tiempo a esta Legislatura, porque el marco es dos mil seis y nosotros somos dos mil tres; de manera que, a lo mejor, tendríamos ahí posibilidad de encontrar financiación para el resto del tramo después, y encontrarlo para en esta Legislatura en los tres tramos que he dicho: salida de León, salida de Valladolid y variante de Medina.

"¿Segovia-Valladolid en el dos mil?" Sí. Yo, sinceramente, no... evidentemente, es una actuación del Gobierno Central y creo que estará, estoy casi seguro que se iniciará en el dos mil e, incluso, que se iniciará en el primer semestre del dos mil. Había un inconveniente que vamos a intentar solventar, creo que lo he mencionado un poco de pasada en mi discurso y alguno de los Portavoces algo ha dicho, algo de referencia ha hecho, y es que -lo repito ahora- hemos pedido al Ministerio de Medio Ambiente la encomienda de la gestión de la declaración de impacto de ese tramo, precisamente para ganar un tiempo que ahora nos estaba retrasando en otras actuaciones. No tenemos todavía la respuesta del Ministerio de Medio Ambiente, pero esperamos que sea una respuesta positiva; lo cual nos introduciría... nos haría ganar mucho tiempo en el proceso de puesta en obra de ese tramo.

Aeropuertos de Burgos y León. Si yo dijera aquí que estamos estudiando la funcionalidad de los aeropuertos se me diría: están ustedes estudiando mucho y es verdad. El que haya aeropuertos en Burgos y en León es, posiblemente... no sería, posiblemente, el resultado de una racionalidad global, es evidente; es el resultado de un proceso, muy complejo, de todo... que es político, que es popular, que es técnico, que es un resultado muy complejo que uno se encuentra sobre la mesa. Y cuando uno se lo encuentra, lo único que puede hacer es intentar darle a ese resultado el mejor funcionamiento posible. Eso es lo que vamos a intentar hablando con AENA y hablando con responsables del aeropuerto de Burgos, en esa filosofía que le decía de intentar tráficos alternativos que puedan ser utilizados en los aeropuertos de Burgos y León, y que en esos tráficos el aeropuerto de León o

de Burgos presenten ventajas que otros aeropuertos no presentan. Hay que encontrar la potencialidad específica de esos aeropuertos. Y yo no sería tanto partidario de ponerlos a competir en el mercado, porque me da la impresión de que esa competencia no les haría mucho bien.

Segovia, estación. Los estudios informativos, que es lo ha salido actual y los cinco trazados, los tres trazados, llamémosle norte y los dos trazados sur, es decir, los trazados que van por Tres Cantos, Soto del Real, ..... y los trazados que van por el Sur, Villalba, no plantean con precisión la ubicación de las estaciones. No lo plantean, simplemente se terminan en los alrededores de Segovia. Yo estoy seguro que va a haber estación en Segovia; pero también nos convendría reflexionar, en la línea de la defensa contra el tráfico -que no solamente es defensa contra el tráfico de automóvil, sino defensa contra todo tipo de tráfico-, si una ciudad como Segovia, que es una de las joyas de la corona, aguantaría dentro de su estructura urbana una estación del AVE, que es una infraestructura dura, ruidosa, molesta y que hace un efecto barrera tremendo. Entonces... Ya sé que no la queremos dentro, ya lo sé, entonces, por eso... por eso la discusión no es dentro o fuera, la discusión es dónde poner una estación que sirva funcionalmente a Segovia, que no cause impacto ambiental y que no perturbe el trazado global.

Ésa es una discusión que habrá que abordar, que abordaremos racionalmente, que ahora en el estudio informativo no se plantea, porque -insisto- el estudio informativo no concreta localizaciones de estaciones, y que yo estoy seguro que tiene que haber estación en Segovia. Lo que no podemos hoy es pretender decir que la estación de Segovia, va a estar en tal sitio en Segovia, porque los estudios no han avanzado hasta ese grado de definición.

Y en cuanto a los centros integrados de transporte, lamento no poderle dar una respuesta concreta al Centro Integrado de León, pero tendré mucho gusto en hacerlo en cuanto tenga datos e información sobre el particular. Gracias.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Muchas gracias, señor Consejero. Existe un turno de réplica. Señor Losa.

EL SEÑOR LOSA TORRES: (*Intervención sin micrófono*).

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Ruego, por favor, utilice el micrófono.

EL SEÑOR LOSA TORRES: Perdón. Quería, en cuanto a la primera respuesta de la primera pregunta, de cuál era el porcentaje de la tarta -en términos coloquiales-, realmente nos preocupa... Cataluña ha negociado para el año dos mil, no estamos hablando del PDR, ni

del billón de pesetas que va... que hablamos. Yo le preguntaba, en concreto, sobre si su Consejería tiene conocimiento de lo que realmente ya han negociado, de lo que va a ir destinado en los Presupuestos del Estado para infraestructuras de Castilla y León en los Presupuestos del año dos mil, y nada más. No le he preguntado por el periodo del PDR. El otro, pues, lo que no ha contestado es porque no lo sabe y me lo contestará en próximos ..... Muy bien, muchas gracias.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Doña Teresa Rodrigo Rojo tiene la palabra.

LA SEÑORA RODRIGO ROJO: Quizá no se han entendido bien mis preguntas, porque yo no le he preguntado al señor Consejero sobre su opinión personal, que, evidentemente, creo que coincide con la de cualquiera que conozca el tema o que simplemente hable de él, que Segovia tendrá una estación. Evidentemente, eso se puede conseguir por la presión de los ciudadanos o porque ya hay una planificación para que esa estación exista.

Recientemente, ciertas instituciones segovianas, especialmente del Partido Popular, han tenido una entrevista con el señor Ministro de Fomento en Madrid, resultado de la cual parece que han determinado que sí iba a haber estación en Segovia. Con lo cual, yo creo que la Junta en sus competencias debe informarse, y me gustaría saber si ha tenido información de esta reunión, de sus resultados y de si tiene -por eso digo- información oficial u oficiosa sobre cuál es la situación del TAV para el futuro.

Por otra parte, tampoco me ha respondido a cuál de las cinco alternativas se valoran desde la Consejería de Fomento que tienen menor impacto ambiental en la Región y cuál sería la más pertinente para apoyar en caso de que, naturalmente, hubiera una profunda... un profundo estudio del tema.

Evidentemente, yo creo que cualquier miembro de las Cortes estará dispuesto a participar en un acuerdo más global sobre este tema; pero, cuando se presentan cinco alternativas que tienen unas características técnicas diferentes y que, desde luego, son muy técnicas, es decir, que no están al alcance de cualquiera que lee los planos, sí me gustaría saber qué información técnica nos puede dar al respecto desde la Consejería.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Muchas gracias. El señor Consejero tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR GONZÁLEZ VALLVÉ): Sí tengo conocimiento de esa reunión. En esa reunión estuvo presente nuestro Delegado en Segovia. El Alcalde de Segovia le exigió al Ministro de Fomento un compromiso por escrito. El Ministro de

Fomento le contestó que los Ministros no se comprometan por escrito, pero le dijo que, efectivamente, habría estación en Segovia.

El... la ubicación, el grado de madurez de los estudios... del estudio informativo hecho para el tramo Madrid-Segovia o para el Segovia-Valladolid, no permite definir técnicamente todavía la ubicación de Segovia, de la estación de Segovia. Nosotros tenemos antes del veinte de octubre, como Junta, que informar los cinco trazados; y estamos haciendo un análisis lo más completo y lo más detallado posible para definir una posición de la Junta en ese sentido.

Repito, nuestro plazo es antes del veinte de octubre y yo, sinceramente lo digo y lo repito, en la línea de lo que he mencionado de conseguir una posición unitaria, no tengo ningún inconveniente en tener una reunión con los Portavoces de los Grupos, antes de que nuestra postura como Junta esté totalmente definida para informar y discutir de esa cuestión. En este momento se está estudiando y antes del veinte de octubre hay que entregarla, porque es el final del plazo de alegaciones para estudio informativo.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Muchas gracias, señor Consejero. Terminado el turno de los señores...

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR GONZÁLEZ VALLVÉ): Sí, no, no, perdón. Sí, quedó algo por contestar de... del señor Losa, que era otra vez sobre el reparto y sobre el conocimiento que teníamos de los Presupuestos.

Bueno. Yo tengo que decirle que el lunes de la semana pasada he estado con el Secretario de Estado de Presupuestos y Gasto Público, con el señor Folgado. Y el señor Folgado en esa fecha todavía no conocía el Anexo de Inversiones del Presupuesto del Estado para el año dos mil. Yo sí le puedo decir al señor Losa que esta Consejería y este Gobierno va a conocer con una puntualidad... yo diría que altísima, cuál es la propuesta de Anexo de Inversiones para los Presupuestos del Estado. Supongo que eso nos permitirá tener una cierta capacidad de reacción en el asunto.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Muchas gracias. Terminado el turno de los señores Procuradores de la Comisión, ¿hay algún Procurador que no pertenezca a esta Comisión que desee formular alguna pregunta u observación al señor Consejero? Doña Elena Pérez tiene la palabra. Gracias.

LA SEÑORA PÉREZ MARTÍNEZ: Sí. Muchas gracias, señora Presidenta. Agradecer, primero, la comparecencia del señor Consejero. Yo quiero decir que la costumbre es que he acudido a todas las comparecencias, esté o no en la Comisión. Entonces, por eso voy a intervenir con dos preguntas, una... vamos, pequeñas,

puesto que no soy de esta Comisión y tampoco quiero alargar demasiado la misma.

Preguntaría al señor Consejero, por ser Consejero de Fomento, cuál es el plazo, cuándo cree él, y cuándo lo va a proponer, de la segunda fase de la Ronda Interior Sur de Valladolid. Y cuál es el plazo que todavía... que nos lo ha comentado aquí, una ronda de competencia estatal, que es la Ronda Exterior Sur de Valladolid. Eso respecto al Consejero de Fomento.

Y luego le quería hacer... -y discúlpeme que insista en algo que ha hablado usted anteriormente- nos ha empezado su intervención hablando de una queja, que nos quejamos mucho, cuando somos privilegiados. Entonces, yo le preguntaría... y nos ha dicho que ningún Procurador o Procuradora le ha llamado o se ha reunido. Yo le preguntaría que cuántos... con cuántos colectivos sociales se ha reunido usted en este período de tiempo, con cuántos colectivos sociales que no cobran cobertura de desempleo, con cuántos perceptores del Salario Social de nuestra Comunidad Autónoma, con cuántos inmigrantes, con o sin papeles, se ha reunido en este plazo. Y, sobre todo, le preguntaría si sabe usted la cuantía del Salario Social en esta Comunidad Autónoma. Nada más y muchas gracias.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Muchas... Muchas gracias, señora... Elena Pérez, me parece que es el nombre. Muchas gracias, señora Pérez. Tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR GONZÁLEZ VALLVÉ): Sí. Gracias a doña Elena Pérez por su intervención. Yo, sinceramente, no me parece justo que haga usted caer sobre las espaldas de este Consejero los problemas sociales de un país como España, que se arrastran desde hace veinte siglos. Pero, en fin, si usted quiere, empezamos a discutir de esas cosas. Yo pensé que hoy mi comparecencia era la del Consejero de Fomento; pero si tenemos que hablar ahora del Salario Mínimo o de colectivos sociales marginados, bueno, pues dejamos que estos señores se marchen y usted y yo hablamos de eso o de lo que usted quiera. Pero no creo que sea ése el asunto que nos ocupa hoy. Y tampoco me parece lógico que se le plantee eso al Consejero de Fomento, con una consideración sutil o subliminal de pensar que, de alguna manera, esa situación está ahí y ninguno somos culpables... o todos somos un poco culpables, yo, en la medida en la que lo sea, y usted en la medida que lo sea, y todos los que estamos aquí en la medida en que lo somos. Pero no es un tema, creo sinceramente, que nos competa ahora.

Me he reunido con algunos colectivos, todos los que... No ha habido ningún colectivo social que me haya pedido una reunión al que le haya dicho que no. Me he reunido con todos y tengo una cierta experiencia en el tratamiento del problema de la vivienda a colectivos

marginales hace muchos años. Y ya dije en aquella ocasión, hace bastantes años, que el problema de la vivienda –por poner un caso– no era realmente un problema de vivienda, era un problema de marginalidad; y que la culpa o la responsabilidad de marginalidad es, un poco de toda la sociedad, no de un Consejero de Fomento o de un Gobierno de una Comunidad Autónoma que se llama Castilla y León.

Bien. En cuanto a la Ronda Interior Sur de Valladolid, las obras están adjudicadas, tienen un plazo de veinticuatro meses y su importe es de 2.500 millones de pesetas. Ésa es la respuesta que le puedo dar. Muchas gracias.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Muchas gracias, señor Consejero. Doña Elena Pérez tiene la palabra para el turno de réplica. Gracias.

LA SEÑORA PÉREZ MARTÍNEZ: Sí. Gracias, señor Consejero. Discúlpeme, yo no le hubiera preguntado eso si usted no nos hubiera hablado de la España de las oportunidades, como lo ha hecho. Es decir, si usted nos hubiera hablado de la España de la igualdad de oportunidades, pues seguramente yo no le hubiera pedido que si sabía usted la cuantía económica del Salario Social, que no llega ni a 40.000 pesetas, que son treinta y cuatro mil y pico.

Yo simplemente le sacaba eso porque yo no sé si usted cree que en esta España las oportunidades, cualquier hijo o hija de uno de estos colectivos, o cualquier salario medio, en esta Comunidad Autónoma, pueden llegar a estudiar varias carreras, pueden llegar a aprender francés, inglés, etcétera, y tener ciento veinte personas a su cargo. Simplemente decirle que me parecía a mí que el lenguaje de la solidaridad usted no lo maneja. Nos lo ha demostrado antes, y ahora no quiere contestar. Creo que no sólo no lo maneja, sino que usted confunde totalmente lo que significa la igualdad de oportunidades para todo Castilla y León. Muchas gracias.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Muchas gracias, señora Pérez. Tiene la palabra el señor Consejero de Fomento para finalizar las intervenciones.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR GONZÁLEZ VALLVÉ): Se ha contestado usted sola: el Salario Social existe en doce o catorce países en el mundo. Ésos son trescientos millones de habitantes; y el mundo tiene seis mil. A eso me refería yo. El que tiene un salario social es un privilegiado frente al que no lo

tiene; eso es evidente. Y ésa es la consideración que yo hacía. Está clarísimo, no... Evidentemente, marginalidad la hay en todos los sitios, hasta en los sitios que pueden parecer más prósperos. Ahora, no acabo de entender la relación que usted hace entre una consideración de tipo general –que hago yo–, que me gustaría que me la discutiera en términos cuantitativos. ¿Es cierto o no que esta Región nuestra, en este momento, está en ese 5% de habitantes, en términos generales? Marginalidad la hay en todas partes. ¿Es cierto o no que, en términos generales, en términos macroeconómicos –que es el argumento que se suele usar para pedir–, no estamos en este momento en ese grupo de regiones privilegiadas del mundo? Eso es verdad, eso es así. ¿Es que estaremos dispuestos nosotros a ejercer solidaridad con los que nos la han hecho a nosotros, nosotros la haremos en el futuro?

Yo era la única consideración que hacía. Y, como todas las consideraciones que se hacen en el inicio de un discurso que se pretende personal y político, puede ser que fuera un poco provocadora. Pero, sinceramente, creo que mi intención no era tanto esa provocación en sí misma, sino el hacernos... ser conscientes de que todo lo que hagamos o no hagamos dependerá de lo que hagamos nosotros mismos. A lo mejor yo le puedo contar a usted mi caso y... yo me hice dos carreras y aprendí inglés y francés, y, bueno, a lo mejor yo tampoco tenía muchos medios para hacerlo; pero lo hice. Eso es una consideración personal que usted ha hecho, y yo la saco aquí. No era precisamente, no era precisamente por... por los medios de los que yo disponía por lo que pude hacer eso; pero ésa es una discusión, sinceramente, que nos llevaría lejos del Orden del Día que nos ha traído hoy aquí.

Y vuelvo a insistirle: el simple hecho de tener Salario Social es un privilegio.

LA SEÑORA PRESIDENTA (SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN): Muchas gracias al señor Consejero por su comparecencia. Y, no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Lo que yo sí quería decir, como Presidenta, y nueva Presidenta de esta Comisión, es que intentaré colaborar con todos los Grupos Parlamentarios para que el funcionamiento de la Comisión sea regular, dentro de unos términos de orden creo que normales y legales. Y que pido la colaboración de todos los miembros de esta Comisión para que así sea. Muchas gracias.

*(Se levanta la sesión a las catorce horas treinta y cinco minutos.)*