

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENTE: Don José Luis Santamaría García

Sesión celebrada el día 28 de noviembre de 2001, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DÍA:

1. Proposición No de Ley, P.N.L. 561-I, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a apoyo y defensa del Proyecto de la Alta Velocidad Hispano-Portuguesa, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, Núm. 148, de 6 de junio de 2001.
 2. Proposición No de Ley, P.N.L. 586-I, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a Plan Regional de la Calzada Romana “Vía de la Plata”, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, Núm. 155, de 25 de julio de 2001.
 3. Proposición No de Ley, P.N.L. 589-I, presentada por el Procurador D. Jorge Félix Alonso Díez, relativa a desarrollo del Aeropuerto de Villanubla, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, Núm. 158, de 20 de septiembre de 2001.
 4. Proposición No de Ley, P.N.L. 592-I, presentada por los Procuradores D. Joaquín Otero Pereira, D. José María Rodríguez de Francisco y D.ª Daniela Fernández González, relativa a mejora y ampliación de la carretera LE-114 desde Alija del Infantado a La Bañeza y construcción de un nuevo puente sobre el río Jamuz, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, Núm. 158, de 20 de septiembre de 2001.
-
-

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diecisiete horas diez minutos.	6890		
El Presidente, Sr. Santamaría García, abre la sesión y comunica a la Comisión las sustituciones que se han producido.	6890		
Primer punto del Orden del Día. PNL 561-I.		Tercer punto del Orden del Día. PNL 589-I.	
La Secretaria, Sra. Ull Laita, da lectura al primer punto del Orden del Día.	6891	La Secretaria, Sra. Ull Laita, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	6899
Intervención del Procurador Sr. Málaga Guerrero (Grupo Socialista), para presentar la Proposición No de Ley.	6891	Intervención del Procurador Sr. Alonso Díez (Grupo Socialista), para presentar la Proposición No de Ley.	6900
En turno de fijación de posiciones, interviene la Procuradora Sra. Cordero Monroy (Grupo Popular).	6892	En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular).	6901
Intervención del Procurador Sr. Málaga Guerrero (Grupo Socialista).	6893	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Alonso Díez (Grupo Socialista).	6902
El Presidente, Sr. Santamaría García, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	6894	En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular).	6902
		En turno de fijación de posiciones, interviene la Procuradora Sra. Fernández González (Grupo Mixto).	6902
		Intervención del Procurador Sr. Alonso Díez (Grupo Socialista).	6903
		El Presidente, Sr. Santamaría García, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	6903
Segundo punto del Orden del Día. PNL 586-I.		Cuarto punto del Orden del Día. PNL 592-I.	
La Secretaria, Sra. Ull Laita, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	6894	La Vicepresidenta, Sra. Cordero Monroy, da lectura al cuarto punto del Orden del Día.	6904
Intervención del Procurador Sr. Losa Torres (Grupo Socialista), para presentar la Proposición No de Ley.	6894	Intervención de la Procuradora Sra. Fernández González (Grupo Mixto), para presentar la Proposición No de Ley.	6904
Por el Grupo Enmendante, interviene el Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular).	6895	En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular).	6904
En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Losa Torres (Grupo Socialista).	6896	En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. De Meer Lecha-Marzo (Grupo Socialista).	6905
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular).	6897	Intervención de la Procuradora Sra. Fernández González (Grupo Mixto).	6906
En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Losa Torres (Grupo Socialista).	6898	El Presidente, Sr. Santamaría García, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	6907
En turno de fijación de posiciones, interviene la Procuradora Sra. Fernández González (Grupo Mixto).	6899	El Presidente, Sr. Santamaría García, levanta la sesión.	6907
Intervención del Procurador Sr. Losa Torres (Grupo Socialista).	6899	Se levanta la sesión a las dieciocho horas cuarenta minutos.	6907
El Presidente, Sr. Santamaría García, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	6899		

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

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Buenas tardes. Se abre la sesión. Por parte de los Grupos Parlamentarios, ¿notifican a esta Presidencia alguna sustitución? ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista?

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Sí, señor Presidente. Don Jesús Málaga sustituye a doña Rosario Velasco.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. ¿Por el Grupo Popular?

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Gracias, señor Presidente. Doña Gracia Sánchez sustituye a don Emilio Arroita, don Pedro Antona a doña Áurea Juárez, y don José Luis Sainz a don Gregorio Rodríguez.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Por la Señora Secretaria se dará lectura al primer punto del Orden del Día.

LA SEÑORA SECRETARIA (SEÑORA ULL LAITA): Gracias, señor Presidente. **"Proposición No de Ley, 561-I, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Es relativa al apoyo y defensa del Proyecto de la Alta Velocidad Hispano-Portuguesa. Ha sido publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, con el número 148, el seis de junio de dos mil uno"**.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, señora Secretaria. Para la presentación de la Proposición No de Ley, por el Grupo Parlamentario Proponente, tiene la palabra don Jesús Málaga.

EL SEÑOR MÁLAGA GUERRERO: Muchas gracias, señor Presidente. La Proposición No de Ley que hoy queremos defender en estas Cortes el Grupo Parlamentario Socialista es una Proposición que tuvo su entrada en el mes de mayo y que, con posterioridad, ha habido algunas modificaciones por parte del Gobierno Central con respecto al tren de alta velocidad, porque en aquellos tiempos todavía no se había pronunciado. Es más, había quedado la ciudad de Ávila marginada del tren de alta velocidad, y después es verdad que ha habido un compromiso del Gobierno Central con Ávila para que existiera un ramal que uniera el tren de alta velocidad Madrid-Valladolid con ella.

También con posterioridad se ha sabido que... con posterioridad a la entrada de esta... de esta Proposición No de Ley, se ha sabido que Renfe va a invertir en la vía de Salamanca-Fuentes de Oñoro, sobre la misma vía actual y con el mismo ancho de vía; no del ancho del tren de alta velocidad. Se trata, parece ser, de aumentar la velocidad, pero nunca, en ningún momento, se ha hablado de tren de alta velocidad.

Aquí sí quisiéramos, antes de iniciar el debate de esta Proposición No de Ley, hablar de la diferencia que hay entre lo que es "alta velocidad" y "velocidad alta". Cuando nosotros estamos hablando de esta Proposición No de Ley, del entronque de Portugal con España y de Portugal con Europa a través de Salamanca y de España, estamos hablando del tren de alta velocidad y no del tren de velocidad alta; que sí es verdad que puede quedar en paralelo, porque no tenemos por qué eliminar esa forma también de comunicación que existe hasta ahora.

Hay que tener también en cuenta que la alta velocidad hasta Madrid y hasta Medina desde Salamanca... desde Portugal pasando por Salamanca, va a ser una de las salidas del subdesarrollo o de la despoblación, del envejecimiento, del paro y del empobrecimiento de la zona de la Raya, y va a ser una de las cosas que va a vertebrar realmente la Península Ibérica. Yo creo que ya es hora de ver la Península como un todo y no como partes, como se ha visto históricamente, con dos países completamente sin unir, bien separados, bien viviendo cada uno de espaldas al otro. Y es bueno que empecemos a encorsetarlo, a coserlo. Y ésta es una de las ideas de esta Proposición No de Ley.

También quiero dejar constancia de algo que está produciendo un cierto equívoco en la población, y es el considerar que Salamanca va a tener alta velocidad, cuando Salamanca va a tener hasta Medina del Campo velocidad alta, y después ya, parando en Medina del Campo, cogerá la... el TAV, el Tren de Alta Velocidad. Pero nunca podemos decir que va a haber un ramal de alta velocidad hasta Salamanca.

Y, por último, decir que los portugueses han sido mucho más activos y más claros con respecto al proyecto de unir Viseu y Oporto por Salamanca y con... con España y con Europa. Así como también han sido mucho más activos que los castellanos y leoneses los extremeños, que se han movido mucho mejor; han conseguido antes el desdoblamiento de la carretera Madrid con Lisboa y... la 630, por ejemplo, en los tramos de Extremadura, se están desdoblando con anterioridad a los tramos de Castilla y León.

Hay que añadir a esto el que cada vez hay más intereses económicos de España en Portugal y de Portugal en España. El caso meridiano lo tenemos hace unos días con la apertura en Lisboa de El Corte Inglés más grande de toda la Península Ibérica. Esto implica, por lo tanto, que va a haber un cambio cualitativo en la unión de España con Portugal, pues, yo creo que tan importante como no lo ha habido desde la época de Felipe II.

Y, por último, la entrada del euro va a aumentar también los intercambios de mercancías comerciales y de personas entre los dos países.

Y, por lo tanto, por todo esto, nosotros seguimos manteniendo esta Proposición No de Ley, que decía en los Antecedentes, lo siguiente:

"El Gobierno Portugués se ha decantado, en mayo de dos mil uno, por la apertura de cuatro conexiones del tren de alta velocidad luso con España. Según ha manifestado el Presidente de la Red de Alta Velocidad Portuguesa -RAVE-, se trata de poner en marcha la conexión de Lisboa con Madrid por Extremadura, como estaba previsto, a través de la ciudad de Badajoz: pro-

longar el eje Lisboa-Oporto hasta Vigo y Galicia; unir Oporto, Aveiro, Viseo, Guarda, Ciudad Rodrigo, Salamanca y Ávila con Madrid; y, por último, prolongar la alta velocidad desde la capital del país vecino hasta Faro y Huelva.

El plazo que se ha dado... que se han dado las autoridades portuguesas es de catorce años, a contar desde el dos mil cuatro hasta el dos mil diecisiete. Se trata de uno de los programas inversores más importantes de Portugal, con un presupuesto previsto de 1,2 billones de pesetas, de los que la Unión Europea aportaría el 30%.

El proyecto tiene interés extraordinario para las provincias de Ávila y Salamanca, ya que uniría directamente con Madrid y Lisboa las ciudades... las ciudades capitales castellano-leonesas.

La combinación de autovía y tren de alta velocidad por Fuentes de Oñoro supondría la posibilidad de superación de los problemas de incomunicación, despoblación, empobrecimiento, desindustrialización del oeste de la Comunidad de España y el este portugués. Así mismo, supondría el final de la Raya o frontera virtual entre los dos países, que ha funcionado durante tantos siglos aislando el interior portugués del interior español. También sería una forma de potenciar el turismo hacia Ávila y Salamanca, que en el dos mil dieciocho, por cierto, va a celebrar el ochocientos aniversario de la fundación de la primera Universidad de la Península Ibérica.

Por lo expuesto, se formula la siguiente propuesta de Resolución:

Las Cortes de Castilla y León apoyan las nuevas vías de alta velocidad con Portugal, en especial la unión de Oporto-Aveiro-Salamanca-Ávila-Madrid, e instan al Gobierno Regional a la defensa, junto al Gobierno Portugués, ante el Gobierno de España y la Unión Europea de este nuevo y ventajoso proyecto de la alta velocidad hispano-portuguesa". Muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. En un turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Natividad Cordero.

LA SEÑORA CORDERO MONROY: Gracias, señor Presidente. Señoría, hemos estudiado su Proposición No de Ley, y le puedo decir que estamos de acuerdo en el fondo de la misma, en cuanto a potenciar las comunicaciones con nuestra vecina... vecino país de Portugal. Pero no así... no compartimos la forma de la misma. Y le voy a... a continuación, a enumerar el porqué.

Es indiscutible afirmar que el desarrollo y el progreso de los pueblos están unidos estrechamente... y usted

lo pone muy bien en los antecedentes- están unidos, pues, a las infraestructuras, tanto sean de carácter ferroviario como de carreteras, y ayudando, en este caso -entre los objetivos, pues, que el progreso lleva- a fijar la población, que es una de las preocupaciones de nuestra Comunidad Autónoma.

Pero, por otro lado, yo estoy convencida que Su Señoría convendrá con este Grupo Parlamentario que los problemas de incomunicación -como pone en alguna parte de sus antecedentes- con Portugal se han ido solventando paulatinamente; en este caso, creemos que hasta se han superado sucesivamente. Y le voy a hablar concretamente de las dos provincias, Zamora y Salamanca: Zamora, nos vamos a comunicar por la autovía del Duero, Zamora hasta la frontera de Portugal; y en Salamanca, por la autovía Medina-Salamanca-Fuentes de Oñoro.

No voy a entrar a analizar gestiones anteriores que, desde luego, Señoría, no fueron nada positivas para nuestra Comunidad Autónoma. Yo diría más: se hizo poquito, muy poquito por nuestra Comunidad Autónoma en cuanto a ayudarnos a crear infraestructuras con nuestra vecina Portugal. Pero sí le quiero señalar aquí, para que quede constancia en el Diario de Sesiones, que en el Plan Director de Infraestructuras del año mil novecientos noventa y tres al dos mil siete, en materia... concretamente en materia ferroviaria, se condenaba al olvido toda la zona occidental de nuestra Región. Es decir, no había ningún tipo de actuación en los corredores como pueden ser Medina-Salamanca-Fuentes de Oñoro o Zamora-Puebla de Sanabria o la misma Ávila-Salamanca, y se establecía una comunicación única en alta velocidad con Portugal que se iba a articular, exclusivamente, por Extremadura.

Yo debo decirle y añadirle que, por el contrario, el Gobierno Regional... y lo sabe usted por las declaraciones que reiteradamente ha hecho nuestro Presidente, y el Consejero de Fomento ha apostado fuertemente y ha defendido permanentemente y se ha comprometido -diría-, incluso, a establecer la conexión con Portugal a través del corredor Medina-Salamanca-Fuentes de Oñoro. Y en este caso ya no estamos hablando de palabras o de simple declaración de intenciones, sino que, primero, se marcaron unos objetivos ya en el anterior PAPIT, que iba hasta el año dos mil, donde figuraba como actuación la mejora de la infraestructura ferroviaria Ávila-Salamanca. Y usted lo ha dicho muy bien: actualmente está en servicio y el trayecto se lleva a cabo en algo menos de una hora. Bueno, pues creemos que es una infraestructura que se ha recuperado y que nos vale para unir estas dos ciudades.

En segundo lugar, se han establecido muy concretamente -también usted lo ha reconocido que se han dado pasos al respecto- unos convenios de colaboración con Renfe, reflejándose varias actuaciones en este momento

en curso, como es el acondicionamiento de la línea Medina-Salamanca-Fuentes de Oñoro, con trazados aptos para velocidades superiores a doscientos kilómetros/hora.

Debo añadirle, Señoría, que la Junta de Castilla y León se ha adelantado a estas propuestas y está cumpliendo sus compromisos. Yo le puedo decir que si no lo creyera así, no sería capaz a transmitírselo en este momento y en esta Comisión.

Si, por otro lado, su Proposición No de Ley -y esto sí se lo quiero dejar claro-, como dice en los antecedentes, se refiere exclusivamente a las declaraciones que ha referido el Presidente, en este caso de RAVE -es decir, de la Red de Alta Velocidad de Portugal-, creemos que no tiene mucha consistencia, y le voy a decir por qué: porque estas declaraciones donde se elabora ya un presupuesto, donde se marcan unos trazados, no han sido ratificadas ni confirmadas por el Gobierno Portugués. Es más, el Presidente de la RAVE, al sentirse, quizás, no apoyado, desautorizado, ha presentado su dimisión.

Y, para terminar, nos parecen perfectas todas las actuaciones que se realicen desde el Gobierno Portugués porque, en definitiva, nos van a beneficiar a nuestra Comunidad Autónoma, pero yo le tengo que decir que el Gobierno Regional está haciendo lo que debe hacer, como es seguir trabajando, seguir apostando y seguir haciendo actuaciones puntuales para que las comunicaciones con Portugal sean cada vez más y mejores.

Por ello, señor Presidente, nos vamos a oponer a la Proposición No de Ley, y termina mi intervención. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para cerrar el debate, tiene la palabra don Jesús Málaga.

EL SEÑOR MÁLAGA GUERRERO: Muchas gracias, señor Presidente. Hay un hecho curioso, ¿no? Felipe II logra, por matrimonio, la unión de España y Portugal, de la Península Ibérica; cincuenta años duró la gloria; a los cincuenta años volvimos a... cada uno para su sitio. Es terrible observar cómo España y Portugal han vivido siempre de espaldas. Y es curioso también cómo, efectivamente -como acaba de decir la Portavoz del Grupo Popular-, en los últimos años empiezan a mirarse, ¿no?, desde que los dos países, en el año mil novecientos ochenta y cinco, entraron en la Unión Europea, en el Mercado Común en aquellos momentos.

Yo creo que en estos... en estos momentos hay que pensar más que como dos países, hay que pensar en la Península, y hay que encorsetar la Península. A nadie se le ocurriría ahora no pensar en unir Madrid con... pues

con Valencia o con Barcelona, pues igual que tampoco a nadie se nos puede ocurrir el que tienen que estar unidas todas las grandes ciudades del Atlántico con el centro de España y con el Mediterráneo.

Entonces, ¿qué es lo que debemos de hacer? Pues pensar un poco con la cabeza, en el sentido de que estos dos países que antes han vivido de espaldas, ahora, quieran o no, quieran o no, van a tener que mirarse de frente y van a tener que hacer las cosas en conjunto.

Esa Raya que ha funcionado de una manera, además, lastimosa y terrible, porque ha sido una Raya de pobreza y de miseria, ha sido una Raya de mirarse... de mirar los portugueses hacia el Atlántico y nosotros hacia el Mediterráneo o hacia el norte y nunca hacia Portugal, ha funcionado desgraciadamente. Pero es verdad que también ahora se están haciendo algunas medidas importantes, por algunos Gobiernos, que están haciendo posible que esa Raya desaparezca.

Fíjese usted: mientras el tren de la Ruta de la Plata... -creo que se va a discutir hoy también algo aquí al respecto- el tren Ruta de la Plata desaparece en Castilla y León, todos los días sale de Plasencia un tren hacia Sevilla: Plasencia-Sevilla y Sevilla-Plasencia. Es curioso, ¿no? ¿Y sabe quién... a quién se debe? A un Gobierno, el Gobierno de Extremadura, que ha apostado por la Ruta de la Plata, por la Vía de la Plata, por la zona del Oeste. Cuando... la Ruta y la Vía, por las dos ha apostado, tanto en la Ruta en el sentido de comunicación, como en la Vía, en las dos cosas

Después tenemos, en la... en esta Proposición No de Ley, una tendencia a equivocar dos conceptos que son completamente distintos: uno es el tren de alta velocidad y otro es el tren de velocidad alta. Es decir, el tren de velocidad alta, por ejemplo, que se quiere poner de Salamanca a Medina del Campo es el tren de toda la vida, con las mismas vías, con el mismo ancho de vía que tienen solamente Rusia y España, siendo un ancho superior al ancho europeo. Es, por lo tanto... no hay que engañar a la gente de Salamanca, no va a tener Salamanca tren de alta velocidad; no. Va a tener un tramo de velocidad alta, después tiene que bajarse en la estación de Medina del Campo y coger después el tren de alta velocidad. Es que en la ciudad de Salamanca se está diciendo: "No, Salamanca va a tener tren de alta velocidad". No, es falso, es mentira.

Entonces, ¿por qué queremos los salmantinos unirse a las fuerzas portuguesas? Porque los intereses de Salamanca los está defendiendo mucho mejor Portugal que España; hay que decirlo así. Yo he tenido muchísimas reuniones en Portugal -y le puedo decir en Guardia... en Guarda, en Seia, etcétera-, donde la gente portuguesa está más interesada por estas cosas que estamos discutiendo hoy aquí, que no los propios

españoles. Y eso a mí me avergüenza; me avergüenza que, por ejemplo, sean los portugueses los que quieran que el tren de alta velocidad pase por Salamanca y, sin embargo, nuestro Gobierno Regional vaya a votar hoy aquí, a través de su Grupo Parlamentario, en contra de una Proposición No de Ley en la que se pide que ese tren de alta velocidad venga para acá.

Pero, fíjese, yo con esto... -termino, señor Presidente, porque creo que estas cosas son... deben de quedar meridianas-, sin embargo, yo le voy a decir una cosa: el tren de alta velocidad por Salamanca va a existir, quiera o no quiera el Gobierno español, porque van a ser los portugueses los que lo van a exigir en Europa. Esto sí que va a ser terrible, que sean los portugueses los que vayan a tener que imponer una cosa que nuestros propios gobernantes, los que tendrían que velar por Salamanca, no lo van a querer, no lo van a conseguir.

Por lo tanto, simplemente me queda en la... un poco en... como pena o un poquito de sensación de frustrante, en el sentido de que yo esperaba que hoy una cosa de éstas, que en el... que en principio es un tema a largo plazo, porque yo no soy... no soy de los que creo que esto sea una cosa para... para mañana o pasado, sino que es una cosa para largo plazo, donde se está trabajando con filosofía, es decir, que estamos trabajando como diseños de cara al futuro, donde ustedes podían haber quedado bien... Pues mire, no quedan ustedes bien, van a quedar ustedes mal votando en contra de unas provincias, que son las provincias del oeste de esta Comunidad, que es el oeste de León, toda la provincia de Zamora y toda la provincia de Salamanca, que cada vez están más marginadas. Y por eso, después, a veces nos quejamos de que surjan protestas en ese sentido de la marginación, pero son protestas que nacen de la frustración un día sí y otro también. Y esto de hoy es una frustración más. Nada más, señor Presidente, muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, don Jesús Málaga. Concluido el debate procedemos a someter a votación la Proposición No de Ley. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?

El resultado de la votación es el siguiente. Votos emitidos: catorce. Votos a favor: cinco. Votos en contra: nueve. Abstención: ninguna. Por tanto, queda rechazada la Proposición No de Ley debatida.

Segundo punto del Orden del Día. Por la señora Secretaria se dará lectura al mismo.

LA SEÑORA SECRETARIA (SEÑORA ULL LAITA): Gracias, señor Presidente. **“Proposición No de Ley 586-I, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Es relativa al Plan Regional de la**

Calzada Romana Vía de la Plata. Ha sido publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, con el número 155, y fecha veinticinco de julio de dos mil uno”.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para la presentación de esta Proposición No de Ley tiene la palabra, en representación del Grupo Parlamentario Proponente, don Antonio Losa.

EL SEÑOR LOSA TORRES: Gracias, señor Presidente. Hoy no puedo empezar como habitualmente empiezo, haciendo una denuncia del gran tiempo transcurrido entre la presentación de la Enmienda y su discusión. Y, por lo tanto, como casi siempre empiezo por ahí, hoy también he querido empezar para hablar de que ha transcurrido poco tiempo entre su presentación y su discusión, y, por lo tanto, hay que reconocerlo igualmente. Ojalá que esto sirviera de ejemplo para otras Comisiones y para otros temas que son de actualidad permanente y que el paso del tiempo hace que pasen a ser obsoletos.

Pero aquí estamos hablando de un camino milenario, un camino conocido como la Vía de la Plata, que va de Astorga a Mérida, que es de todos conocido como la Calzada Romana, la Vía Lata Romana, camino de comercio, colonización y comunicación. Se trata de un monumento, de un Bien de Interés Cultural reconocido de primer orden en toda nuestra Región, y que en su mayor parte transcurre por nuestra Comunidad Autónoma y, en concreto, por León, Zamora y Salamanca.

Es la segunda Vía en importancia entre las Vías Romanas de España, después de la Vía Augusta, ya que tenía una anchura mínima de seis metros, puentes, miliarios y edificaciones que más tarde se convertirían en el núcleo de numerosos pueblos. Núcleos urbanos que ofrecían lugares de reposo y buenas condiciones para pernoctar incluso varios días. Por ella se movía el correo oficial, las tropas y el mayor volumen de transporte de mercancías.

Esta Vía ya es en el año mil novecientos treinta y uno, el tres de junio, el Gobierno Provisional de la Segunda República, es decir, hace ya más de setenta años, declara monumento histórico la Calzada de la Plata, en el tramo comprendido entre el Puerto de Béjar y la ciudad de Salamanca.

El diecinueve de abril de dos mil uno, es decir, han pasado muchísimos años desde entonces -setenta años-, la Comisión de Educación y Cultura de estas Cortes aprueba por unanimidad... -algo no habitual tampoco en esta Cámara, y por eso yo quiero hacer el reconocimiento de esa unanimidad-, aprueba una Proposición No de Ley por la que se insta a la Junta de Castilla y León a

declarar Bien de Interés Cultural la Vía Histórica de La Plata en el tramo comprendido entre la provincia de León, es decir, entre Astorga y Salamanca, a excepción del ya declarado tramo en mil novecientos treinta y uno. El veintiuno de noviembre de dos mil uno... Bueno, se aprueba esta... esta Proposición No de Ley, y han pasado más de siete meses desde su aprobación y no se ha movido ni un solo papel para la incoación del expediente de Bien de Interés Cultural.

La semana pasada, es decir, el veintiuno de noviembre, se aprueba una PNL, una Proposición No de Ley en el Congreso de los Diputados, donde también, de una forma unánime, todos los Grupos Políticos en el Parlamento Nacional presentes en la Comisión instan a que el Gobierno colabore y asesore con... a las Comunidades Autónomas implicadas en la Declaración como Bien de Interés Cultural, porque la competencia está en manos de las Comunidades Autónomas y no podía ser de otra manera, la declaración y la aprobación de esta Proposición de instar, de colaborar y de asesorar a las Comunidades Autónomas implicadas, es decir, a Extremadura y a Castilla y León, para que sea declarado como Bien de Interés Cultural con la categoría de Sitio Histórico a la Vía de la Plata, y se propone como denominación del producto turístico el de Vía de la Plata.

La Ley 10/98, de cinco de diciembre, de nuestra Comunidad Autónoma de Ordenación del Territorio, establece en su Artículo 20 que los planes y programas... y proyectos regionales son instrumentos de intervención directa en la ordenación del territorio de la Comunidad. Así, como algo paralelo, el Decreto 205/2001, de dos de agosto de este año, aprueba el Plan Regional de ámbito territorial del Canal de Castilla. Y menciono esto porque estamos con dos... un camino histórico y una vía de agua también histórica de nuestra Comunidad, y el Gobierno de esta Comunidad ha sido sensible a esta vía histórica del agua y declara, mediante este Decreto, Proyecto Regional de ámbito territorial el Canal de Castilla, el cual nos puede servir como modelo a seguir, dada la pluralidad de circunstancias, de intereses y de valores sociales que se articulan en torno al ámbito territorial de la Vía de la Plata.

Es por ello que el Grupo Socialista ha formulado esta Propuesta de Resolución que insta a la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León, que es la Consejería competente, a iniciar el procedimiento para la elaboración y aprobación de un Plan Regional de ámbito territorial referido a la calzada romana denominada Vía de la Plata Astorga-Mérida, en las provincias de León, Zamora y Salamanca, y cuya finalidad sería la de articular las dotaciones e infraestructuras necesarias para el desarrollo de este eje en el territorio de la Comunidad, recuperando el entorno inmediato del mismo desde los puntos de vista cultural, arquitectónico y medioambiental.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, don Antonio. Se ha presentado a esta Proposición No de Ley, una Enmienda por el Grupo Parlamentario Popular, y para defender la misma tiene la palabra don César Huidobro.

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Gracias, señor Presidente. Tengo que iniciar mi intervención reconociendo que para todos los Grupos de esta Cámara, y no sólo de esta Cámara, sino para los Grupos del Congreso de los Diputados, es decir, para todos los representantes castellano-leoneses en todos los Parlamentos, la Vía de la Plata, el Camino de la Plata, esa gran Vía que junto con el Camino de Santiago y las Calzadas romanas constituyen los ejes que articulaban España, que articulaban lo que hoy es Castilla-León desde la época romana, incluso antes, son bienes que tienen un interés histórico, cultural y socioeconómico de una importancia que nadie discute y que todos alabamos. Es que no sólo no discutimos esa importancia, sino que es algo de lo que nos sentimos orgullosos y de lo que hacemos gala en nuestras presencias, en las presencias de todas las instituciones, de todos los castellanos-leoneses, dentro y fuera de la Comunidad Autónoma.

Yo creo que no ha habido ningún tipo de presencia en instituciones, en exposiciones, donde Castilla y León haya salido de su ámbito territorial y no haya llevado la Vía de la Plata como uno de los elementos, como una de las infraestructuras de las que presumir. Por lo tanto, nada que oponer a la importancia que a dicho... que a dicha infraestructura se le da.

Y, probablemente, si fuera más claro, tampoco nada que oponer a que se iniciara algún tipo de actuación para que, lo mismo que se viene haciendo desde otros puntos de vista, se utilizaran los procedimientos adecuados para que esta Vía de la Plata, para que el Camino de la Plata siguiera constituyendo, más aún de lo que es, un elemento imprescindible para la vertebración de nuestra Comunidad y para que sirviera de promoción cultural y de promoción socioeconómica de la propia Vía y de todo su entorno.

Pero esta petición la hace el Grupo Socialista al amparo de la Ley de Ordenación del Territorio y al amparo de un artículo, que es el Artículo 20. El Artículo 20 habla de planes regionales... es lo que dice la Proposición No de Ley de un Plan Regional de ámbito territorial. ¿Y para qué? De un Plan cuya finalidad sería articular dotaciones e infraestructuras necesarias para el desarrollo de este eje en el territorio de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, recuperando su entorno inmediato... el entorno inmediato del mismo, desde los puntos de vista cultural, arquitectónico y medioambiental. Al menos son tres los aspectos, los sectores a los que se hace referencia en esta Proposición de Ley.

Pues bien, yo creo que sería necesario hacer un pequeño resumen de cuáles son los instrumentos de que dispone la Comunidad Autónoma para poder ordenar el territorio. Y esos instrumentos, en esa Ley de Ordenación del Territorio, son: las directrices de ordenación del territorio, que son en sentido mucho más amplio y más generales; las directrices de ámbito subregional, cuya finalidad es "planificación de áreas -dice la Ley- de la Comunidad que precisen una consideración conjunta y coordinada de sus problemas territoriales, dando lugar a infraestructuras y equipamientos determinados". Habla también de planes sectoriales. En los planes sectoriales tratan de ordenar y regular las actividades sectoriales sobre partes de la Comunidad o sobre toda la Comunidad; hablan del Plan Regional de ámbito territorial -que es el que se propone-.

Y hoy, en el debate, se nos ha introducido algo más. Dice: "Lo mismo que se ha hecho un Proyecto Regional del Canal de Castilla, pues también podía irse por ese camino para hacer un proyecto regional Vía de la Plata". Pero los proyectos regionales no tienen nada que ver... vamos a ver, no tienen nada que ver... son un instrumento mucho más concreto, mucho más específico que lo que son los planes, tanto sectoriales como territoriales, como las directrices de ámbito subterritorial. ¿Por qué? Porque los proyectos regionales tienen por objeto planificar y proyectar la ejecución inmediata de infraestructuras, servicios e instalaciones de utilidad pública o interés social que consideren de interés para la Comunidad. Esto no es lo que es un plan de ámbito territorial.

Si hiciéramos un plan regional de ámbito territorial como se pide, si se hiciera, habría que intentar hacer una coordinación de... por lo menos, de lo que son los recursos naturales de esa zona, de lo que son los recursos socioeconómicos, de lo que son los recursos arqueológicos. Y yo creo que, aunque estemos en la Comisión de Transportes y Comunicaciones, no hay que olvidar que tenemos una Ley de Patrimonio Histórico, que tenemos actuaciones en materia cultural en las que se está trabajando, que hay planes sectoriales, que incluso que la propia Ley contempla planes regionales de los recursos naturales dentro... como planes específicos.

Es decir, ¿qué es el problema que se le ha planteado al Grupo Popular, que le gustaría que hubiera algún tipo de actuación sobre esa Vía? El problema que se le plantea es: ¿es adecuado lo que se propone como plan regional de ámbito territorial para dar respuesta a la inquietud que todos los Grupos tenemos y a lo que a todos nos gustaría que fuera la solución? Pues nosotros pensamos que no.

¿Y por qué pensamos que no? Pues porque, por lo mismo, se podía hablar de un plan regional de ámbito territorial que de diversos planes sectoriales para resolver ese problema; o de un proyecto regional como el de

la... el Canal de Castilla; o de una directriz de ámbito subregional, cuya definición -como he dicho antes- es bien clara: planificar áreas de la Comunidad que precisen una consideración conjunta y coordinada de sus problemas territoriales. Este podría ser.

Por eso nuestra idea es decir: ínstese a la Junta, a la Consejería de Fomento, para que se inicien los estudios... -si quieren, ponemos plazos- para que se inicien, para que inicien la los estudios para ver qué tipo de actuación es necesario iniciar para atender esta preocupación que tanto el Grupo Socialista como el Grupo Popular tienen sobre la respuesta a los problemas que el Camino o la Vía de la Plata puede tener.

Por eso es nuestra Enmienda, por eso presentamos nuestra Enmienda, que creemos que va en una línea muy parecida a la que ha presentado el Grupo Socialista, pero que es mucho más cauta y que se ajustaría mucho mejor a los instrumentos que la ley otorga a la Comunidad de Castilla y León para resolver los problemas territoriales de una zona determinada de esta Comunidad Autónoma. Muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Un momento, por favor. Se ha incorporado a la Comisión doña Daniela Fernández. ¿Sustituye usted al Portavoz?

LA SEÑORA FERNÁNDEZ GONZÁLEZ: Sí, Señoría.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Bien. Entonces, doña Daniela Fernández sustituye a don José María Rodríguez. Para consumir un turno en contra o a favor de esta Enmienda, tiene la palabra don Antonio Losa Torres.

EL SEÑOR LOSA TORRES: Gracias, señor Presidente. Dice usted: "¿Es adecuado iniciar o poner en marcha un plan regional?". Usted, en teoría, ha defendido una Enmienda que yo quiero entender que ha debido participar usted en ella, porque la Enmienda que usted presenta... que ustedes presentan se ciñe... -aunque es de sustitución- se ciñe exclusivamente... o sea, se ciñe íntegramente a la propuesta de resolución presentada por el Grupo Socialista, pero donde ha habido una sustitución, y donde el Grupo Socialista dice "de iniciar el procedimiento para la elaboración", ustedes hablan de "iniciar los estudios...", bueno, corrijo -perdón-. La propuesta Socialista dice: "Iniciar el procedimiento para la elaboración y aprobación de un plan regional". Y ustedes dice: "Iniciar los estudios pertinentes para ver la posibilidad de promover un plan regional".

Oiga, si la diferencia de matiz entre la propuesta Socialista y lo que ustedes... y lo que ustedes proponen de una forma escrita -aunque no he podido entender que lo

defendía igual Su Señoría- es que nosotros decimos que ya se inicie el procedimiento y ustedes dicen que se inicien los estudios pertinentes para ver la posibilidad de promover. Pero no ponen en cuestión ustedes en su Enmienda el plan regional, no lo ponen en su Enmienda de manifiesto. O sea, que no cuestionan la figura de plan regional, porque no lo pueden cuestionar. Porque ¿qué diferencia hay entre el Bien de Interés Cultural del Canal de Castilla, declarado en la categoría de Conjunto Histórico -me refiero desde el punto de vista de su riqueza patrimonial-, ¿qué diferencias hay? Pues uno es una vía de agua, pero otro es una vía romana, histórica; las dos están salpicadas de una gran riqueza patrimonial. Y no hay ninguna diferencia en cuanto al procedimiento.

Por lo tanto, ya lo tenemos instado para que se declare Bien de Interés Cultural. Hay unos valores reconocidos que usted mismo dice que nadie discute su importancia, y de los cuales todos nos sentimos orgullosos -dice Su Señoría, y nosotros, por supuesto, refrendamos lo que usted nos cuenta-. Y, por lo tanto, ¿a qué esperamos ya? Primero, la Consejería, que se aplique -la Consejería de Educación y Cultura- e incoe inmediatamente el expediente de Bien de Interés Cultural, que automáticamente queda protegido -como usted muy bien sabe- por la Ley de Patrimonio; en cuanto se incoa el expediente, queda protegido. Y automáticamente, y en paralelo, iniciamos el procedimiento para que sea un proyecto regional.

No hay que hacer ningún estudio, señor Huidobro. Pero si los valores están reconocidos, ¿para qué vamos a hacer estudios?, ¿para qué? ¿Para si tiene valores suficientes? Están reconocidos desde el año mil novecientos treinta y uno, desde las Cortes de Castilla y León, desde el Congreso de los Diputados, desde la misma publicidad turística de la Junta, aunque sea engañosa en muchos casos. ¿A qué esperamos para iniciar el procedimiento?, que, además, que, además, y cogiendo como modelo -que he dicho antes- el del Canal de Castilla, este procedimiento se inicia con una Orden que dispone la apertura de un período de información pública y audiencia a las Administraciones Públicas por un plazo de tres meses -se daba para el Canal de Castilla-, para que todos los que se sientan implicados puedan alegar, puedan sugerir, puedan informar de lo que opinan en relación con esta Vía. Y no hay más.

¿Y qué mejor estudio que ceñirse a esta información pública, que es la que invoca la Ley de Ordenación del Territorio, para que esto sea un Plan Regional? No hay más. Sólo hace falta la voluntad política de querer que la Vía Histórica de la Plata sea una realidad. Y nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para consumir un

turno de réplica, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, don César Huidobro.

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Gracias, señor Presidente. La Vía de la Plata es una realidad con o sin plan, con o sin Bien declaración de Interés... como Bien de Interés Cultural. Pero no es ese el problema. O yo me he explicado muy mal, o usted no me ha entendido.

No ponemos en cuestión el carácter y la importancia de la Vía de la Plata. No creemos que sea necesario añadir ningún estudio sobre la importancia de la Vía de la Plata. Sí creemos que sea necesario y ponemos en cuestión -y si no hemos modificado más su propuesta es con la finalidad de llegar a un acuerdo-, sí que ponemos en cuestión el instrumento de la Ley de Ordenación del Territorio que ustedes imponen o quieren imponer a la Junta de Castilla y León para proteger, para seguir, para hacer algo, algún tipo de actuación en la Vía de la Plata.

¿Por qué digo esto? Porque usted mismo, durante todo este tiempo, me ha estado hablando de instrumentos distintos. Usted, en su Proposición, habla de un plan regional de ámbito territorial. Cuando defiende la posibilidad de hacer eso, dice que por qué no hacemos un proyecto regional como el del Canal de Castilla. Pero es que entre los proyectos regionales y los planes regionales de ámbito territorial no tienen nada que ver; son dos actuaciones completamente distintas, son dos instrumentos completamente distintos, con finalidades completamente distintas, con finalidades completamente... Podíamos ir directamente a las Directrices de Ordenación del Territorio de Castilla y León, que también es un instrumento de esta misma Ley; o a las Subdirectrices de Ordenación Subregionales... Directrices de Castilla y León Subregionales, que podían encajar dentro de ese ámbito; podíamos ir a cualquier otro de los instrumentos. Lo que sí... usted mismo está confundiendo cuál es lo que está discutiendo.

No le discutimos la importancia de la Vía de la Plata. Es más, si se tiene que declarar Bien de Interés Cultural, no es en esta Comisión donde tendríamos que discutirlo. Bien. Es algo que no vamos a entrar aquí.

Lo que sí que digo es que, sin perjuicio y sin inconveniente de que no esté declarado, esta Comisión, el Grupo Parlamentario Popular, no tiene inconveniente en que se inicien los estudios para ver qué tipo de instrumento es el adecuado para dar respuesta a las necesidades a la promoción de la Vía de la Plata. ¿Es un proyecto como el del Canal de Castilla, como usted dice? ¿Es un plan de ámbito territorial, como propone? ¿Es un plan sectorial, como podría ser? ¿Es unas directrices de ámbito subregional? Eso es lo que le estoy proponiendo.

Y si no le modifico más su propuesta es con toda la intención de que en esa... de que en esta propuesta

ustedes puedan aceptarlo, para que no digan: "Hombre, es tan distinta a la nuestra que no se lo aceptamos porque no tenemos nada que ver". Es tan fácil y nos acercamos tanto a su propuesta, con el fin de que se estudie, que ni siquiera les modificamos parte de su actuación. Sí queremos que se estudie cuál es el procedimiento, el instrumento adecuado de los que fija la Ley, para determinar cuáles son los instrumentos, cuáles son los proyectos, las infraestructuras y los equipamientos. Qué es necesario: si hay que ordenar, si hay que proyectar, o qué hay que hacer. Eso es lo que le estoy proponiendo. No me meta en otro lío.

Yo sí le cuestiono que el Plan Regional de ámbito regional sea el instrumento adecuado para resolver el problema, para proteger, para promocionar la Vía de la Plata. Yo se lo discuto. No creo que sea el procedimiento adecuado. Pero como no me considero con capacidad técnica suficiente como para decidirlo y como para oponerme a ese proyecto, le digo: oiga, instemos a la Consejería para que haga un estudio y diga: no, señor, no es un plan regional, pero puede ser un proyecto como el del Canal de Castilla; o puede ser unas directrices de ámbito subregional, o puede ser un plan de ámbito sectorial. Eso es lo que le estoy diciendo en la enmienda que le voy a hacer.

Y entonces, quiero que quede bien claro que sí cuestiono el que el plan de ámbito territorial sea el instrumento adecuado. Lo cuestiono, aunque no sé exactamente si, efectivamente, es ese o es otro. Y lo que le digo es: instemos a la Consejería para que decida cuál es el instrumento adecuado; mejor: a través de la Consejería, instemos a la Junta para que decida cuál es el instrumento adecuado para promocionar, promover y utilizar esta Vía de la Plata como uno de los grandes elementos de vertebración y de promoción de nuestra Comunidad Autónoma. Eso es lo que le estoy diciendo en la enmienda.

Creo que hablo clarísimo. Y no estoy discutiendo para nada cuál es el camino de la Plata, qué es la Vía de la Plata, la importancia que tiene o qué hay que hacer en él; simplemente el instrumento de la ley adecuado para promover y para dar... y para promocionar eso como una de las promociones culturales y socioeconómicas de nuestra Comunidad Autónoma. Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para consumir un turno de dúplica, tiene la palabra don Antonio Losa.

EL SEÑOR LOSA TORRES: No, mire usted, yo creo que usted se explica bien; no es difícil entenderle. Y el problema es que ustedes... que usted lo que no tiene es clara la defensa de una enmienda que usted no defiende; porque usted no está defendiendo la enmienda que han presentado. Usted no defiende esa enmienda.

Y, además, usted está poniendo en cuestión algo tan evidente como... y le vuelvo a poner como ejemplo el Plan Regional de ámbito territorial del Canal de Castilla, porque hemos encontrado un ejemplo que es homólogo y que se puede aplicar perfectamente a lo que aquí estamos discutiendo. Y lo voy a leer literalmente.

Le voy a leer literalmente los antecedentes del Decreto del dos de agosto, por el que se aprueba el Plan Regional territorial... de ámbito territorial del Canal de Castilla. Y dice que se promueve..., primero, se promueve ~~“fíjese”~~ a instancias de la Confederación Hidrográfica del Duero. Claro, no lo promueve el Partido Socialista, como es el caso.

Yo entiendo que ustedes maten esas diferencias, y que pongan en cuestión que si la propuesta nace de la Confederación Hidrográfica del Duero, ustedes les presten mucha atención, y si es del Partido Socialista, o del Grupo Socialista en este caso, ya lo pongan ustedes en cuestión.

Y dice en los antecedentes de este Decreto que este se promueve por la Confederación Hidrográfica del Duero, con la colaboración del Ministerio de Fomento. Y dice: "... ha promovido la elaboración del Plan Regional del Canal de Castilla, con el objeto de establecer un marco normativo que regule las actuaciones e intervenciones, públicas y privadas ~~pero ¿qué otra cosa hay que hacer en esta vía histórica? Promover actuaciones públicas y actuaciones privadas~~, a realizar sobre dicha infraestructura hidráulica ~~en este caso viaria~~ así... ~~perdón, que me he perdido, que no me lo sé de memoria~~ así como de satisfacer... a realizar sobre dicha infraestructura hidráulica y su entorno, así como de satisfacer las exigencias de la legislación sobre Patrimonio Histórico Español...", y se contempla como un "instrumento de planeamiento de protección de los ámbitos declarados como Conjunto Histórico-Artístico". Es que es el sitio adecuado, esta Comisión, y el procedimiento adecuado para poner en valor esta vía histórica.

Y los estudios, señor Huidobro, que ustedes proponen es lo mismo de siempre. Es: vamos a promover los estudios necesarios o suficientes para hacer determinada cosa. Y esa es la estrategia que ustedes utilizan permanentemente con el fin de dilatar los procedimientos, de dilatar las propuestas que se hacen tan positivas y ~~“a nuestro juicio”~~ tan importantes como esta, y tratar de capear el temporal, para luego, al final, no hacer nada, pasar el tiempo y esto quedarse como estaba. Es decir, desde el año mil novecientos treinta y uno, no haberse movido ni un solo metro la declaración de Bien de Interés Cultural que hizo la Segunda República.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. En un turno de fija-

ción de posiciones, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra doña Daniela Fernández.

LA SEÑORA FERNÁNDEZ GONZÁLEZ: Gracias, señor Presidente. Vamos a votar a favor, pero no porque estemos convencidos de la sinceridad de ninguno de los dos Grupos, sino porque nosotros, desde siempre, hemos sido defensores de la Vía histórica de la Plata, fue nuestro Grupo quien pidió que fue declarada bien de interés público... o Bien de Interés Cultural. Y estas Cortes lo aprobaron, como lo aprobaron el otro día en el Congreso, pero me da la sensación de que como no compromete a nada... y hasta el momento a nada ha comprometido ni lo del Congreso, ni lo de la Junta, que está ya desde abril. Creemos que es una forma de que los dos Grupos mayoritarios, que son los que iniciaron y se pusieron de acuerdo para la ruta, para la ruta esa que se han inventado en... haciendo daño, lógicamente, a la auténtica Vía de la Plata, seguir fomentándola, y a nosotros, a los que sí vamos con la vía histórica, dejarnos o creen dejarnos contentos pensando que con eso nos vamos a arreglar.

El Congreso lo aprueba, cuando resulta que las competencias son de las Juntas Autonómicas, con lo cual... papel mojado. Aquí se aprueba y no se ha llevado a efecto. El señor Presidente de Extremadura está a favor de la ruta, el de Gijón... o sea, el de Andalucía... el de Asturias, ni le cuento, y el de Andalucía también, claro, están a favor de la ruta. Con lo cual la Vía, pues, va a ser un adorno, que ni siquiera la gente se va a enterar que existe, salvo los estudiosos del tema, porque ni siquiera está señalizada.

Y vamos a votar a favor, porque, aun a sabiendas de que no se va a hacer, o no se va a hacer en muchos años, por lo menos, hasta que la ruta esté ya consagrada, y sea la vía turística, y la que se haya llevado el dinero europeo, etcétera, etcétera, no se va a hacer nada. Pero, desde luego, claro, nunca vamos a votar en contra de algo que vaya en beneficio de la auténtica y única calzada romana que hay en España. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Muchas gracias, Señoría. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo, tiene la palabra don Antonio López Torres.

EL SEÑOR LOSA TORRES: Señor Presidente, gracias, "Losa". Bueno, en primer lugar, agradecerle al Grupo Mixto su apoyo, a pesar de su incredulidad. Pero, bueno, hay que agradecerse igualmente. No podemos... no podemos aceptar la enmienda por las razones que he dado anteriormente. Porque esta Propuesta que se hace desde el Grupo Popular, lo de "iniciar los estudios pertinentes para ver la posibilidad", es, una vez más, ese navegar que tiene el Partido Popular, permanente, entre la ambigüedad y la indefinición. Eso de llevar una mano por

el suelo y otra por el cielo. Y que yo creo que son ilustrativos los folletos turísticos que la Junta de Castilla y León, a través de esa empresa llamada Sotur, edita, donde ya se vende como un valor algo que nadie puede entender: Ruta Vía de la Plata. ¿Qué es, la ruta o la vía? Solución: ruta-vía, Plata-Junta; una solución. ¿Qué trazado hacemos: Gijón-Sevilla o Astorga-Mérida?, Gijón-León-Astorga-Benavente-León, le damos una vuelta, lo bajamos por Zamora-Salamanca-Béjar-Mérida, pero luego lo bajamos hasta Sevilla. Es decir, ¿qué vía de las dos? Las dos. Y esa es... ese es el juego que ustedes hacen permanentemente, el juego de la confusión, el juego de la indefinición, el juego de la ambigüedad. Es decir, querer quedar bien con todos.

Y esta enmienda es... es el mismo juego, es la misma maniobra. Es un ejemplo, señor Portavoz del Partido Popular, de poca rigurosidad, de poca... imprecisión y de, muchas veces, falsear la realidad. En suma, es el juego de la propaganda, de tratar de contentar a todos, pero sin afrontar los problemas reales.

Con... Ustedes, con su enmienda, lo que han pretendido es dilatar las decisiones, dilatar los procedimientos, al igual que el Circuito de Velocidad de La Bañeza: vamos a ver... apoyamos, pero no apoyamos, decimos pero no decimos. Es cuestión, en suma, de voluntad política, de voluntad política y de sensibilidad. Y yo creo, a mi juicio y a juicio del Grupo Socialista, que ustedes adolecen de esas dos virtudes, que es decisión política para tomar una propuesta que -a nuestro juicio- es muy acertada y, luego, la sensibilidad suficiente para proteger nuestro patrimonio que tanto abandono está teniendo por parte de ustedes. Mantengo en su integridad la Propuesta de Resolución del Grupo Socialista.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, don Antonio. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la Proposición No de Ley en los términos que definitivamente ha fijado el Proponente. ¿Grupos a favor? ¿Grupos en contra? ¿Abstenciones?

El resultado de la votación es el siguiente. Votos emitidos: catorce. Votos a favor: cinco. Votos en contra: nueve. Abstenciones: ninguna. Por tanto, queda rechazada la Proposición No de Ley.

Tercer punto del Orden del Día. Por la señora Secretaria se dará lectura al tercer punto del Orden del Día.

LA SEÑORA SECRETARIA (SEÑORA ULL LAITA): Gracias, señor Presidente. "**Proposición No de Ley 589-I, presentada por el Procurador don Jorge Félix Alonso Díez. Es relativa al desarrollo del Aeropuerto de Villanubla. Ha sido publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, con el número 158, el veinte de septiembre de dos mil uno**".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, señora Secretaria. Para la presentación de la Proposición No de Ley, tiene la palabra don Jorge Félix Alonso Díez.

EL SEÑOR ALONSO DÍEZ: Sí. Muchas gracias, señor Presidente. El aeropuerto de Villanubla tiene sus primeros vuelos comerciales en mil novecientos setenta y ocho y la promoción del aeropuerto se realiza por un consorcio que lo integra la Cámara de Comercio, el Ayuntamiento, la Diputación Provincial de Valladolid, el Ayuntamiento de Villanubla, la Junta de Castilla y León y AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea).

Las instalaciones del aeropuerto se encuentran en terrenos cedidos por el Ejército a AENA, siendo los servicios de la torre de control prestados por personal militar, lo que supone una limitación en la planificación y operación, que queda patente en los horarios de funcionamiento, al limitarse el uso de las instalaciones al horario diurno, teniendo que tener un tratamiento excepcional cada vez que se tiene que utilizar el aeropuerto en horario nocturno.

Después de la reforma de las instalaciones del aeropuerto en el dos mil, se le ha acondicionado para atender a quinientos pasajeros en salida y otros quinientos en llegadas, por lo que tiene una importante capacidad de crecimiento sin que se requieran nuevas inversiones.

En la actualidad, tiene vuelos regulares a Barcelona, Vigo, Palma, Tenerife, París, y diversos vuelos charter a distintos destinos turísticos, lo que le lleva a tener un movimiento anual de doscientos siete mil viajeros. Todas las rutas regulares tienen una ocupación global muy alta, superando el 65%, si bien las rutas a Palma y a Tenerife son semanales y el resto diarias.

Las previsiones de la evolución del tráfico del aeropuerto a partir del comportamiento histórico, con las actuales condiciones de funcionamiento, hace prever que se alcance la cifra de los cuatrocientos sesenta mil pasajeros en el año dos mil quince. No obstante, estas previsiones pueden no cumplirse, si nos atenemos al estancamiento de viajeros, mercancías y vuelos que se han producido en el primer semestre del dos mil uno, habiéndose producido un descenso del 1,8% del número de pasajeros.

También es necesario señalar que el 80% de los billetes que se emiten desde Valladolid son para salir desde Barajas, lo que evidencia una demanda no atendida, por lo que será necesario incrementar la oferta.

El estudio de las potenciales rutas a partir de las encuestas y estudios realizados arrojan la conclusión de la

existencia de una demanda competitiva hacia Barcelona, Valencia, Alicante, Sevilla, Málaga, Lisboa, Oporto y Londres.

Las posibilidades de vuelo no sólo deben contemplarse desde los viajeros que saldrían desde Villanubla, sino también es necesario contemplar la potencialidad existente con Villanubla como llegada de turismo a realizar en Castilla y León.

La actividad industrial y comercial de Valladolid es otra de las potencialidades del aeropuerto de Villanubla, si bien los vuelos de carga normalmente son nocturnos, por lo que la actual limitación al área del aeropuerto es un *handicap*. En el primer semestre de dos mil uno también se ha producido un descenso en los kilos de carga que han llegado al aeropuerto.

La situación geográfica del aeropuerto le aporta un potencial de desarrollo que es necesario impulsar. La necesidad que tiene Castilla y León de crear infraestructuras que resuelvan los cuellos de botella que están imposibilitando su desarrollo hace necesario apostar por el impulso del aeropuerto de Villanubla.

Otro aspecto a tener en cuenta es... es su ubicación geográfica: la proximidad a la capital de España, cuyo aeropuerto se encuentra, naturalmente, saturado. La próxima construcción del tren de alta velocidad hará que la comunicación ferroviaria entre las capitales de España y de Castilla y León se reduzcan a poco más de una hora, lo que le convierte en una alternativa para el aterrizaje y despegue de vuelos internacionales de gran distancia, sin olvidarnos de las posibilidades que ofrece como aeropuerto de mercancías de las empresas ubicadas en el entorno de Madrid.

La llegada del tren de alta velocidad puede suponer un impulso más al aeropuerto de Villanubla, si se apuesta por realizar aquellas actuaciones que se conviertan en un sistema de transporte alternativo.

Para dar el impulso que necesita el aeropuerto de Villanubla es necesario que se eliminen los aspectos que lo están... que están estrangulando las posibilidades de desarrollo: por un lado, la limitación horaria y, por otro, que el Ministerio de Fomento cuente con el aeropuerto de Villanubla como un recurso más a la hora de planificar los medios de transporte existentes.

Por lo anterior, se realiza la siguiente Propuesta de Resolución: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León para que realice las gestiones oportunas con el Gobierno de España, a fin de que se eliminen aquellas condiciones que están dificultando el desarrollo del aeropuerto de Villanubla. Para ello es necesario que se le incluya dentro del Sistema General de Transportes y se amplíen los horarios a las veinticuatro horas del día". Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para consumir un turno en contra, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, don César Huidobro.

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Gracias, señor Presidente. Se nos pide por el Grupo Socialista, en esta Propuesta de Resolución, que la Junta de Castilla y León se dirija al Gobierno de España para dos cosas: una, eliminar las condiciones que están dificultando el desarrollo del aeropuerto de Villanubla. Y dice que éstas son: una, el que no está abierto las veinticuatro horas del día; y otra, que se incluya dentro del Sistema General de Transportes.

Se nos ha hecho una enumeración de las potencialidades del aeropuerto de Villanubla; y esas potencialidades existen. Y esas potencialidades no sólo existen, sino que la Junta de Castilla y León las ha reconocido y las está reconociendo, puesto que desde lo que la Junta... lo que desde la Junta se puede hacer, lo ha estado haciendo para promover los vuelos, todos aquellos vuelos que sean necesarios para que el aeropuerto de Villanubla... para que los vuelos del aeropuerto sean un hecho.

El descenso en el primer semestre del año dos mil uno de viajeros y mercancías es un hecho; no lo podemos discutir, lo cual, por una parte, no cuadra mucho con esas potencialidades. Y tampoco debe ser significativo, porque lo que ocurra en un trimestre o en un semestre en un aeropuerto, pues, no es definitivo para ver qué es lo que ocurre con ese aeropuerto.

Pero lo que al parecer... según los datos, por lo menos, que a nosotros nos han facilitado, es que esas limitaciones, esa disminución de pasajeros y de transportes por mercancías no se debe al horario; o sea, no hay una petición de viajeros para un horario nocturno, ni tampoco un transporte de mercancías para un transporte nocturno.

¿Qué necesita el aeropuerto de Villanubla? Necesita nuevos servicios. El propio Proponente ha dicho que no necesita nuevas inversiones, sino que con las que tiene, de momento, puede dar respuesta a los servicios que se le están prestando.

¿Qué necesita? Captar operadores para que la demanda de transporte de viajeros y mercancías aumente de manera considerable. Y en esa línea viene trabajando la Junta de Castilla y León, que desde hace muchos años... y yo recuerdo cuando la Junta de Castilla y León promocionaba o financiaba las compañías para... a la compañía, cuando no llegaba a tener un número determinado de viajeros, para que la compañía pudiera seguir viajando; yo recuerdo cuando eso hacía. Luego eso es facilitar que el aeropuerto salga adelante y... intentar

conseguir viajeros, incluso mantener los vuelos, a pesar de que los vuelos no fueran rentables. Y esto lo ha hecho la Junta.

El interés de la Junta por potenciar el aeropuerto es su participación en el consorcio y uno de los elementos fundamentales de ese consorcio. En él está integrado... está integrado por la Cámara, el Ayuntamiento, la Diputación y AENA; AENA está ahí, en ese consorcio. Por lo tanto, eso que vamos a pedir está ahí, dentro del consorcio; eso que se quiere pedir.

Nosotros pensamos que esta... estos nuevos servicios y esta captación de nuevos operadores no es necesario hacerlo a través de que la Junta inste al Gobierno para que funcione las veinticuatro horas -que, como he dicho, y por las noticias que a nosotros nos han facilitado, no es causa de que disminuyan los viajeros ni las mercancías- y de que se le incluya en el servicio general... que se le incluya en el servicio de transportes... Sistema General de Transportes del Estado. Se le incluirá... si hubiera motivos suficientes, se le incluirá.

Tiene un organismo en el que la Junta está apoyando, en el que participa y en el que está AENA. Y a AENA se le puede pedir... desde ahí se le puede apoyar.

Yo creo que la actuación de la Junta respecto al aeropuerto de Villanubla ha sido una actuación de completo apoyo. Es más, de apoyo de tan naturaleza, que para algunas otras provincias que disponen de aeropuerto no han visto con buenos ojos. O sea, no nos engañemos.

Apostamos... el Grupo Popular, por lo menos, y la Junta apuestan porque el aeropuerto de Villanubla es el aeropuerto de la Región a efectos importantes, a efecto de ser el que tiene transporte de viajeros y mercancías más amplio, fuera de la Región. Ése está... eso está hecho. Pero tenga usted en cuenta que esa apuesta que ha hecho la Junta no a todo el mundo le parece que sea poco; más bien, a mucha gente le parece que sea mucho.

No es por eso por lo que vamos a decir que no a su Proposición No de Ley, sino porque creemos que, en este momento, el aeropuerto de Villanubla no necesita ampliar las veinticuatro horas del día -según las noticias que nos dan-, las veinticuatro horas para prestar servicios, sino que lo que necesita es captar... ofrecer nuevos servicios y captar nuevos operadores de viajeros y mercancías, con lo que, si aumentara de manera considerable, cabría la posibilidad de ampliar este horario y de, también, de incluirlo en el Servicio General de Transportes que se pide en esta Proposición No de Ley.

Por eso, no es que pensemos que no hará falta nunca, ni que no sea necesario nunca, sino que pensamos que en este momento no son las causas de esa disminu-

ción -que por otra parte puede ser pasajera- de viajeros y mercancías; no es, creemos que en este momento, sea la solución. Y, por lo tanto, es por lo que nos oponemos a esa Proposición No de Ley, sin perjuicio de pensar que el aeropuerto de Villanubla tiene que seguir siendo un aeropuerto de carácter regional importante.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. ¿Desea el señor Procurador consumir un turno de réplica? Tiene la palabra don Jorge Félix Alonso.

EL SEÑOR ALONSO DÍEZ: Bueno. La Proposición que se realiza, en principio, no tiene ningún coste económico para la Junta de Castilla y León; quiero decir, es una cuestión de voluntad política, quiere decir: "queremos que las cosas progresen o no queremos que las cosas progresen".

Es decir, al final, el argumento, desde luego, no puede ser que en este momento está suficientemente atendido, quiero decir, porque no es verdad. O sea, primero, el aeropuerto... la torre de control está atendida por personal militar; no podemos plantear un aeropuerto con futuro dependiendo del horario... vamos, dependiendo de otra Institución que sea el Ejército. Eso no tiene ningún... ningún sentido. Y no tiene ningún sentido, porque ha habido vuelos que no se han podido realizar, porque a partir de una hora el personal militar termina su jornada y el aeropuerto no puede... no puede atender esos vuelos. Incluso ha habido vuelos de los que se realizan -a París o a Barcelona- que, si han tenido un retraso, ha habido que pedir por favor que se quedara el personal militar para poder recibir esos aviones. Es decir, eso no es una apuesta de futuro, quiero decir, eso es una especie de un aeropuerto de... pues para ir tirando.

Entonces, si queremos apostar por infraestructuras de futuro, hay que apostar con todas las consecuencias. Es decir, las consecuencias es que puedas prestar un servicio... quiere decir, de veinticuatro horas al día. Yo quiero decir que eso es algo... algo que me parece elemental.

Y luego, antes, le decía, yo creo que hay un dato... un dato fundamental: es que si el 80% de los billetes que se venden en Valladolid son para vuelos que no salen de Valladolid, es decir, que salen de Madrid... porque, si salieran de otro aeropuerto de la Región, pues, a lo mejor hasta sería un tema... quiere decir justificable. Pero que salen de Madrid, o sea, al final está claro que hay una demanda no atendida.

Y la demanda para captar vuelos y captar pasajeros, pues, hay que ir por delante, hay que ir apostando. Lo que no podemos esperar es que, cada vez que una iniciativa se pierda, pues digamos: "hombre, si se hubiera hecho esto, a lo mejor no se había perdido...".

Es decir, no se puede ir por detrás de los acontecimientos. Quiere decir, si queremos realmente desarrollo, hay que apostar e ir por delante. Y yo entiendo que con la posición que están ustedes manteniendo no vamos en ese sentido, sino al contrario.

Desde luego, una parte importante de los vuelos son los vuelos de carga; y los vuelos de carga -lo decía en mi presentación anterior- están fundamentalmente... se desarrollan por la noche, porque eso no entra en colisión con los vuelos de pasajeros.

La última palabra la tiene el Estado, la tiene el Gobierno Central, y ahí deberían ser ustedes más reivindicativos. Quiero decir... porque, al final, toda su argumentación es para no pedirle al Gobierno de España que se apueste seriamente por resolver todos aquellos cuellos de botella que están impidiendo que el aeropuerto de Villanubla se... se eliminen. Y, en consecuencia, desde luego, no comparto su negativa; creo que se están equivocando. Y... bueno, nosotros, desde luego, vamos a seguir insistiendo en este tema. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para consumir un turno de réplica, tiene la palabra don César Huidobro.

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Sí, señor Presidente. Con mucha brevedad. Partimos de la base de dos con... de dos ideas, de dos hechos distintos: mientras que por el Proponente se parte de la base de que los... de que la disminución de viajeros y de mercancías depende de no estar abierto las veinticuatro horas del día, este Grupo, por los datos que ha obtenido, no es cierto. Y, por lo tanto, sobre la base de corregir esa deficiencia que se dice, partimos de la base de que no es necesario en este momento. Creemos -según nos han facilitado datos- que no hay disminución de viajeros ni de mercancías por el hecho de no estar abierto las veinticuatro horas del día. Y, por lo tanto, es la causa de nuestra oposición, no ninguna otra.

Y nada más tengo que decir. Muchas gracias, señor

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. En un turno de fijación de posiciones, por el Grupo Mixto, tiene la palabra doña Daniela Fernández.

LA SEÑORA FERNÁNDEZ GONZÁLEZ: Gracias, señor Presidente. Vamos a votar en contra. Y vamos a votar en contra, porque entendemos que el aeropuerto de Valladolid ya es muy superior al de León gracias a las inversiones de la Junta, y entendemos que el de León no tiene por qué ser menos, ni siquiera el de Salamanca; ni siquiera el de Salamanca, que es también inferior al de Valladolid.

Además, creo que no les debe preocupar, señores del Grupo Socialista, porque ya en las Directrices de Ordenación del Territorio, de forma textual, dice: "elevar... no sé qué y no sé cuál" el aeropuerto de Valladolid, y el de León y Salamanca mantenerles como están". Creo que con eso ya, ¿qué más quieren que hagan?

Lo que estén haciendo o vayan a hacer en el aeropuerto de Valladolid es lo máximo que puede hacer la Junta, porque así lo pregonan, por lo menos.

Así que, mientras León y Salamanca no tengan la misma categoría y características del de Valladolid, nuestro Grupo votará siempre en contra. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para cerrar el debate, tiene la palabra, por el Grupo Proponente, don Jorge Félix Alonso Díez.

EL SEÑOR ALONSO DÍEZ: Desde luego, es un planteamiento equivocado. Yo no sé, a lo mejor, antes en mi réplica anterior no se ha entendido. En ningún caso he dicho que la disminución de pasajeros sea como consecuencia de que no hay vuelos nocturnos. Lo que digo es que, como consecuencia de que no hay vuelos nocturnos, es la causa de que no se puedan implantar otros vuelos. Eso es lo que digo.

Es decir, normalmente los pasajeros, ha habido una cierta recesión, bueno, pues por las circunstancias que sean. Pero insisto que ustedes no quieren fijarse en lo que le decía antes: en que el 80% de los billetes que se venden en Valladolid son para salir de Barajas. Y eso es lo que debería, realmente, de hacer, parar a pensar... de que qué es lo que hay que hacer para que salgan más viajeros del aeropuerto de Villanubla y menos del de Barajas, porque, en definitiva, eso es algo que sería bueno para la Región.

Desde luego, yo ya me suponía que la Portavoz del Grupo Mixto se iba oponer a esta iniciativa, porque yo creo que, al final, todo se plantea como una especie de test frente a Valladolid; yo creo que eso es una equivocación, es decir porque esto... somos una Comunidad que, en cualquier caso, debemos estar unidos para el desarrollo de la Comunidad frente a otras Comunidades, y no estar más preocupados de qué ocurre dentro de Castilla y León que qué ocurre en Castilla y León en relación con el resto de Comunidades Autónomas. Y ese es el tema. Quiero decir, si realmente en Valladolid..., digo, no en Valladolid, en Villanubla, si en Villanubla hay una cierta potencialidad actual en el aeropuerto no es por las inversiones de la Junta, que no ha habido tales, sino como consecuencia de que hay una trayectoria anterior, tiene más antecedentes, tiene más historia, y porque hay un entorno industrial que, fundamentalmente, es el que utiliza los vuelos. Y ese entorno industrial, si no se le facilitan hoy vuelos a otros puntos, pues está claro que seguirá volando desde Madrid.

Y eso es lo que hay que... eso es lo que hay que intentar, que sigamos utilizando los recursos que tenemos dentro de la Comunidad, ¿eh?, en cada una de las provincias de la Comunidad, para el desarrollo de la Comunidad. No, al final, hacer de esto una pelea permanente entre nosotros, porque, al final, mientras nosotros peleamos, otros se desarrollan. Y yo creo que eso es una equivocación que ustedes mantienen permanentemente y ese es el error que, si no se corrige, desde luego, a largo plazo lo pagaremos todos en Castilla y León. Ese es el error que hay.

Yo entiendo que cada vez que se presenta una iniciativa de estas, pues, ustedes, por sistema, se opongan. Quiero decir, digo lo entiendo, porque al final no quieren molestar al Gobierno de España. Pero, desde luego, creo que deberían seriamente plantearse que si queremos que haya desarrollo, hay que apostar por anticiparse a los tiempos. Es decir, esa es la fórmula de atraer las inversiones y traer el desarrollo al conjunto de la Comunidad.

Entonces, quiero decir, el argumento que fundamentalmente me ha utilizado, ahí ha intentado un poco volver mis palabras y decir que estamos perdiendo pasajeros porque no hay vuelos nocturnos, o sea... Bueno, yo sólo le corrijo. No era esa la idea, en ningún momento lo he dicho, lo he citado, que es algo que estaba ocurriendo. Y, desde luego, yo tengo claro que si no se apuesta por el desarrollo, quiero decir, estamos hablando constantemente de las nuevas tecnologías o de otras actividades, es decir, realmente cuando esas... esas actividades se ofrecen, muchas veces hay incluso una resistencia a entrar en ellas. A veces crecen muy poquito a poquito, pero hay que apostar por ellas, para que, a medio plazo, realmente, hayamos sentado las bases del desarrollo futuro.

Y este es el planteamiento que estoy haciendo con esta Proposición No de Ley. Quiero decir, no es un planteamiento sólo a corto plazo, sino un planteamiento a largo plazo. Y, como le decía antes, yo creo que en el conjunto de la Comunidad tenemos aeropuertos de segunda, y yo creo que hay que apostar seriamente por que tengamos aeropuertos de primera. Porque eso es lo que se pretende, que se incluya dentro del Sistema General de Transporte el aeropuerto de Villanubla, para que, realmente, en el conjunto de Castilla y León no estemos siempre en una situación de segunda fila, y, al final, tengamos que depender permanentemente del aeropuerto de Madrid, del aeropuerto de Barajas, para el desarrollo de su actividad, lo cual siempre es una limitación. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la Proposición No de Ley. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?

El resultado de la votación es el siguiente. Votos emitidos: trece. Votos a favor: cuatro. Votos en contra: nueve. Abstenciones: ninguna. Por tanto, queda rechazada la Proposición No de Ley.

Cuarto punto del Orden del Día. Ruego a la señora Vicepresidenta que dé lectura al mismo.

LA SEÑORA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CORDERO MONROY): Gracias, señor Presidente. Cuarto punto del Orden del Día: **"Proposición No de Ley número 592, presentada por los Procuradores don Joaquín Otero Pereira, don José María Rodríguez de Francisco y doña Daniela Fernández González, relativa a mejora y ampliación de la carretera León-114, desde Alija del Infantado a La Bañeza, y construcción de un nuevo puente sobre el río Jamuz, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 158, de veinte de septiembre del dos mil uno"**.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para la presentación de la Proposición No de Ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, doña Daniela Fernández.

LA SEÑORA FERNÁNDEZ GONZÁLEZ: Gracias, señor Presidente. La carretera autonómica León-114 une San Adrián del Valle con La Bañeza. En el año noventa y seis se arregla el tramo que une la Nacional VI con Alija del Infantado, y, de forma no oficial, se dice al Ayuntamiento de La Bañeza que en sucesivos presupuestos vendrá el arreglo del resto del kilómetro, que son 20,2 aproximadamente, desde Alija del Infantado a La Bañeza.

Esta carretera une Alija con La Bañeza, pasando por cinco pueblos más en 20,2 kilómetros, como digo. La Bañeza es la cabecera de comarca de estas localidades, y, por lo tanto, es el centro comercial, educativo, lúdico y sanitario de estas localidades, que tienen que hacer el recorrido por esta carretera. La afluencia de tráfico, como consecuencia de todo esto, es grande, y la carretera está en muy mal estado. Además de los autobuses de línea regular, el transporte escolar, los vehículos privados... A la altura de Villanueva, en el pueblo de Villanueva, hay una industria de almacenaje de explosivos, almacenaje y distribución, con lo cual los camiones de gran tonelaje también tienen que hacer este trayecto.

Coincide, más o menos, con el trazado de la vía histórica de la Plata, esa que antes mostraban todos un gran interés por ella. Y luego el estado de la carretera es que... bueno, además de que el firme está muy deteriorado, porque yo creo que hasta los bacheos son escasos, el ancho del vial es muy estrecho, las curvas son continuadas y con poca visibilidad; la señalización... bueno,

vertical hay alguna, horizontal, ninguna. No hay visibilidad, por lo tanto, y, de hecho, se dan bastantes accidentes, sobre todo, la verdad, los fines de semana.

A la altura de Villanueva de Jamuz... de Santa Elena de Jamuz, perdón, un puente cruza el río Jamuz. Este puente es de los años treinta, está entroncado en una curva muy peligrosa, muy pronunciada y muy mal peraltada, y su anchura no permite ni siquiera la circulación de dos vehículos a la vez, sobre todo, claro, si uno de ellos es un autobús o es un camión.

Entendiendo que, aunque fuera de forma oficiosa, la Junta dijo al Ayuntamiento de La Bañeza en el año noventa y seis que a continuación se arreglaría esta, porque se reconocía la necesidad que tenía de arreglo esta carretera, pero viendo que pasan los años y no se realiza esta mejora, proponemos la mejora y ampliación del firme en los veinte kilómetros (20,2), la dotación de arcenes, la señalización y, desde luego, la construcción del nuevo puente. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para consumir un turno en contra, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, don César Huidobro.

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Gracias, señor Presidente. Para fijar... para consumir un turno de fijación de posiciones. Un turno de... posiciones, para justificar nuestra negativa a la aceptación de esta Propuesta de Resolución.

Porque la León-114 es una carretera de las... de la red complementaria, que está calificada... estaba calificada como de interés local y no como de interés preferente. Porque estas carreteras que se denominan de interés local son las que sirven, fundamentalmente, al tráfico del entorno de La Bañeza, como se ha dicho aquí por la Proponente y como se reconoce en la Proposición No de Ley, y porque, según los estudios de intensidad de tráfico, no llega a los mil vehículos diarios.

En León, carreteras como estas hay setecientos cincuenta kilómetros; en la Comunidad Autónoma hay cuatro mil seiscientos kilómetros de carreteras de esta naturaleza. Teniendo en cuenta que hay dos mil ciento cincuenta kilómetros de la red básica, que sirve junto con la red estatal al tráfico de largo recorrido, y cuatro mil ochocientos kilómetros de red complementaria de interés preferente de medio recorrido, que sirve para la distribución del tráfico entre estas carreteras y las grandes áreas de comunicación, los grandes núcleos de población, y que es aquí donde la Junta está haciendo un mayor esfuerzo y dedicando la mayor parte de las inversiones, comprendan que los esfuerzos realizados en estas carreteras de interés de la red complementaria... de interés local son mínimos en relación con lo que sería de

apetecer por los habitantes de la zona: se limitan a refuerzos y renovación de firme, y la señalización y balizamiento suficiente para que la seguridad vial no sea peligrosa... para mantener la seguridad vial.

Se dice en la Propuesta de Resolución que falta señalización. Por las noticias que tiene el Grupo y por lo que hemos preguntado... yo le reconozco que no la he recorrido, pero me dicen que si hay alguna falta de señalización, o una mala señalización, comuníquelo usted rapidísimamente a la Junta que se hará, porque las noticias que tienen es que la señalización es correcta.

Dice usted que hay muchas curvas. Claro, es una carretera de interés local con un trazado muy difícil. Es un trazado que procede de hace muchos años, por el que no se... por el que no se va a poder permitir circular a ciento veinte, ciento cuarenta kilómetros por hora, entre otras cosas porque está... porque estaría prohibido.

Pero ¿qué exigiría una carretera de esas características para quietar las curvas, que tuviera más visibilidad y que los... que pudieran los conductores circular mejor? Pues exigiría ni más ni menos que hacer un nuevo trazado completo, con un nuevo firme y con una nueva anchura distinta. Le digo que esto, que sería deseable para todo el mundo, pues no lo es de acuerdo con los créditos que... de que dispone la Junta de Castilla y León para atender a las carreteras de la Comunidad Autónoma, que, por la suma que le he venido haciendo, pues, están en torno de los siete mil, ocho mil kilómetros de carreteras.

¿No se ha hecho... prestado ninguna atención, se han hecho muchas promesas? Pues no lo sé si se han hecho promesas. ¿Que se ha prestado atención? Pues parte de la carretera, se han hecho algunas de las obras de las que yo hablaba, de obras de refuerzo y renovación del firme... las obras de conservación y explotación. Y, dentro de esa carretera, se ha hecho una obra de especial importancia, que es el puente sobre el río Órbigo, con una inversión de 300.000.000 de pesetas.

Luego, por lo tanto, no le digo yo que no sea una carretera en la que los habitantes tengan... exijan que sea mejor, más recta, con menos curvas, más anchas, mejor trazada; no digo que no. Lo que le digo es que paralela a esa carretera va ni más ni menos que la 630, pero muy paralela, porque comunica los mismos pueblos. Son los pueblos intermedios para los que sirve de comunicación con La Bañeza. Y, por lo tanto, aun sintiendo y aunque quisiéramos que los habitantes... que la comunicación de esos habitantes de esa carretera, paralela a la 630, fuera exactamente igual que las que van por la 630, lamentamos mucho tener que decirle que, con los presupuestos que tenemos, no nos da para ello, no da a la Junta de Castilla y León para ello, y que se seguirá limitando a la conservación y explotación de las carrete-

ras de esas características que, como le he dicho, hay cuatro mil seiscientos kilómetros dentro de toda la Comunidad Autónoma. Muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, señor Huidobro. En un turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Antonio de Meer.

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Sí. Gracias, Presidente. Todas las Proposiciones que vamos viendo a lo largo de la tarde, siempre es lo mismo. En uno se discute si tiene que ser un plan o tiene que ser una directriz; en el otro se nos dice que es que no hay demandas; y ahora se dice que es que la carretera es de interés local y que no hay tráfico suficiente. Y la conclusión siempre es que se vota sistemáticamente que no a todo. Siempre pasa lo mismo.

Pero en este caso yo creo que hay un tema que es importante y que diferencia un poco este tipo de Proposiciones de otras que se hacían antes, y es que en este momento el Plan Regional de Carreteras está agotado, no se ha sustituido el Plan de Actuaciones Prioritarias en materia de Infraestructura, el plan prometido por la Junta no ha salido adelante, y, por tanto, la Junta de Castilla y León, la Consejería de Fomento carece ahora de cualquier programación aprobada y válida en materia de carreteras.

Por eso, hasta hace cierto tiempo, tenía sentido eso que decían: es "Es que es de interés local, es que no está en el Plan". Si no hay ningún plan, si aquí no hay ninguna definición de carreteras. Si en este momento la Junta de Castilla y León lo que trabaja es de una manera absolutamente a salto de mata, de una manera arbitraria: esta la arreglo y esta no la arreglo. Eso es exactamente lo que hace actualmente la Junta de Castilla y León. Por eso cada Procurador puede traer aquí las carreteras que quiera, de los sitios que quiera. Y la Junta de Castilla y León no podrá decir "no está en el plan"; porque no hay ningún plan. La Junta de Castilla y León trabaja ahora a ojo, hace lo que quiere y no hace lo que no quiere.

Por eso... eso habilita a la Procuradora a traer esta iniciativa y cualquier otra... otra que quiera, sin que le puedan contestar lo que le dicen, porque no es cierto que sea... que concurran las circunstancias que dice el Portavoz del Grupo Popular. En este momento, la Junta de Castilla y León carece de cualquier programación en materia de carreteras, y eso es lo que permite al resto de los Grupos votar a favor de esta iniciativa, claramente, aunque algunos -y no sólo en este lado- seamos de Valladolid.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para cerrar el debate, tiene la palabra doña Daniela Fernández.

LA SEÑORA FERNÁNDEZ GONZÁLEZ: Sí. Gracias, señor Presidente. Pues, mire, siento, señor Portavoz del Grupo Popular... Bueno, primero, agradecer al Portavoz del Grupo Socialista el apoyo y la aclaración.

Y respecto a usted, siento que ahora me salga con estas, porque cuando sí pedí de interés preferente, también me dijeron que no, y eso que pedía para cuatro kilómetros exactamente. Claro, dieron otra razones. Lo importante es decir que no.

En cuanto a esta carretera, que se invirtió en el Puente. Claro, en el Puente de la Vizana, ya. Ya le dije que en el noventa y seis se arregló el tramo de la Nacional VI a Alija del Infantado, y quedó muy bien el puente, por cierto; quedó muy digno de la Vía de la Plata. Pero precisamente es el resto. Y puede que sólo sea de interés local, pero es que los habitantes de esos pueblos también votan y también pagan impuestos. Y lo cierto es que esa carretera, pues, está muy muy mal.

¿Que no llega a la media de tráfico que usted dice? ¿Cómo va a llegar, si cada vez tenemos la población más envejecida, y menos población? Si ésa es la razón, no lo arreglarán nunca, porque cada año -y no es demagogia- disminuye la población, desgraciadamente, de esos pueblos.

Pero yo creo que la gente que va por esa carretera, aunque sean sólo de esas localidades, también tienen derecho a tener una carretera digna, porque pagan el mismo impuesto que los que están al lado de los pueblos de... de carreteras de interés preferente. Entonces, creo que el derecho que les asiste es el mismo.

Y, por otra parte, sólo son veinte kilómetros. Quiero decir que tampoco la inversión, comparada con otras, con carreteras de interés preferente, que, lógicamente, son de mayor recorrido... Es decir, va proporcionado.

Lo que pasa es que no hay voluntad. El tramo que se arregló, se arregló por la insistencia del Alcalde de Alija, que, aunque es de su Partido, es reivindicativo y pasa muy y mucho de lo que diga su Partido cuando va en contra de los intereses de su pueblo -véase Vía de la Plata-Ruta; él está en contra-. Se le arregló por esa insistencia, por ser reivindicativo. Nosotros tuvimos la desgracia de tener un Alcalde que no se movía con tal de seguir donde estaba, y no se nos arregló.

Entonces, mire usted, no es ningún interés personal; no hay ni un solo pueblo de ese recorrido en el que tengamos ni siquiera un Presidente de Junta Vecinal. O sea, que ni siquiera es un interés político ni personal. Es, sencillamente, la necesidad que tienen esas localidades de tener unas condiciones mejoras... mejores de transporte. Porque sí es verdad que va paralela la Nacional VI, pero los habitantes de Genestacio o de Quintana del

Marco... vamos a ver, no les sirve para nada, porque o tienen que ir a Alija para coger la Nacional VI, con lo cual ya hacen la mitad del recorrido de esta mala carretera, o tienen que ir a La Bañeza y hacer... ¿Me entiende? No hay salidas a la Nacional VI. Incluso a la autovía, que también va paralela pero por el otro lado, solamente hay salida en Alija del Infantado, y luego en La Bañeza, con lo cual... bueno, y en Valcabado del Páramo, pero que ya está pegando a La Bañeza.

Quiero decirle que no es la solución ninguna de las dos. A lo mejor, si hubieran dado otra parada intermedia a esas localidades, pues, a lo mejor sí. Pero no es el caso.

De cualquier forma, no me decepciona excesivamente, porque llevamos dos años... aquí se me rechazó una PNL de la carretera León-Santa María... vamos, era en concreto el tramo Santa María-La Bañeza, y me dio una gran alegría cuando el año... el año pasado, en Presupuestos, vi que León-Santa María se iba a hacer. Dije: "Vaya, otra vez se olvidan de Santa María-La Bañeza; para mí que no lo tienen en el mapa". Pero... pero, bueno, no hicieron nada. Y este año veo que también viene Santa María-La Bañeza, pero, claro, ya no tengo ninguna ilusión, porque a lo mejor pasa el año y tampoco ejecutan nada.

También ejecutaron otra que se me rechazó aquí: la que va por La Bañeza a Castroalbón hasta enlazar con la provincia de Zamora se... me fue rechazada aquí. Y ahí, claro, no pudieron decir lo de interés local; tuvieron que decir otras cosas, ya no me... ¡Ah!, que iban a hacer un gran proyecto. No sé, sería la autovía, la autopista, un helicóptero; no sé lo que iban a poner, porque, de momento, el año pasado la pusieron en Presupuestos, pero tampoco ejecutaron nada. Y este año vuelve a estar presupuestada, y espero que por lo menos se inicie.

Así que no me llevo ninguna decepción. Espero que el año que viene la presupuesten también, porque las dos que he pedido han venido presupuestadas a continuación. Y a diferencia de otros Grupos... no es que no hagamos política, también hay que hacer política; si no, no estaríamos a la altura de los competidores -no rivales- nunca.

Pero, sobre todo, lo que nos interesa es que las cosas se realicen. Entonces, con que vaya en Presupuestos, pero ejecuten, yo ya me voy a dar igual de contenta que si me la llegan a aprobar aquí. Así que, bueno, vayan ejecutando algo de lo que todos los años va para León -supongo que otras provincias harán igual, claro, pero yo me miro lo de León-. Vayan ejecutando algo, y dentro de tres años pongan esta en Presupuestos y ya dentro de cinco, pues, la harán, supongo yo. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, doña Daniela. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la Proposición No de Ley. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?

El resultado de la votación es el siguiente. Votos emitidos: doce. Votos a favor: cuatro. Votos en contra:

ocho. Por tanto, queda rechazada la Proposición No de Ley.

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

(Se levanta la sesión a las dieciocho horas cuarenta minutos).

