

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENTE: Don José Carlos Monsalve Rodríguez

Sesión celebrada el día 13 de junio de 1996, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DÍA:

1. Proposición No de Ley, P.N.L. 126-I, presentada por los Procuradores D. José M^a. Crespo Lorenzo, D. Laurentino Fernández Merino, y D^a. Begoña Núñez Díez, relativa a agilización de trámites para el desdoblamiento de la carretera C-610 de Palencia a Magaz, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 35, de 14 de febrero de 1996.
2. Proposición No de Ley, P.N.L. 128-I, presentada por el Procurador D. José Luis Conde Valdés, relativa a realización de un proyecto de reparación, acondicionamiento, trazado y señalización de la carretera LE-311, León-Collanzo, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 35, de 14 de febrero de 1996.
3. Proposición No de Ley, P.N.L. 130-I, presentada por el Procurador D. Joaquín Otero Pereira, relativa a identidad de trato económico al aeropuerto de León y al de Villanubla, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 35, de 14 de febrero de 1996.
4. Proposición No de Ley, P.N.L. 132-I, presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, relativa a elaboración de un Plan de Viabilidad del ferrocarril Ponferrada-Villablino, de modalidad triple, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 35, de 14 de febrero de 1996.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diez horas cuarenta y cinco minutos.	3015	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	3025
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, abre la sesión, y comunica a la Comisión las sustituciones que se han producido.	3015		
Primer punto del Orden del Día. PNL 126-I.			
El Vicepresidente, Sr. Riñones Rojo, da lectura al primer punto del Orden del Día.	3015	El Vicepresidente, Sr. Riñones Rico, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	3025
Intervención del Procurador Sr. Fernández Merino (Grupo Socialista), para presentar la Proposición No de Ley.	3015	Intervención del Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto), para presentar la Proposición No de Ley.	3025
En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Santamaría García (Grupo Popular).	3016	Por el Grupo Enmendante, interviene el Procurador Sr. González González (Grupo Socialista).	3026
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Fernández Merino (Grupo Socialista).	3017	Intervención del Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	3027
En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Santamaría García (Grupo Popular).	3018	Por el Grupo Enmendante, interviene el Procurador Sr. Coloma Baruque (Grupo Popular).	3027
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	3019	En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	3028
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida).	3019	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Coloma Baruque (Grupo Popular).	3030
Intervención del Procurador Sr. Fernández Merino (Grupo Socialista).	3019	En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	3030
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	3020	En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Conde Valdés (Grupo de Izquierda Unida).	3031
Segundo punto del Orden del Día. PNL 128-I.			
El Vicepresidente, Sr. Riñones Rico, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	3020	Intervención del Procurador Sr. Coloma Baruque (Grupo Popular), para una cuestión del orden. Es contestado por el Sr. Presidente.	3032
Intervención del Procurador Sr. Conde Valdés (Grupo de Izquierda Unida), para presentar la Proposición No de Ley.	3020	Intervención del Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular).	3032
En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular).	3020	Intervención del Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	3032
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Conde Valdés (Grupo de Izquierda Unida).	3021	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, suspende la sesión.	3033
En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular).	3022	Se suspende la sesión a las doce horas veinte minutos, y se reanuda a las doce horas treinta y cinco minutos.	3033
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	3022	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, reanuda la sesión.	3033
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Solares Adán (Grupo Socialista).	3023	Intervención del Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto), para fijar el texto definitivo.	3033
Intervención del Procurador Sr. Conde Valdés (Grupo de Izquierda Unida).	3024	Intervención del Procurador Sr. Conde Valdés (Grupo de Izquierda Unida).	3033
Intervención del Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular).	3024	Intervención del Procurador Sr. González González (Grupo Socialista).	3033
Intervención del Procurador Sr. Solares Adán (Grupo Socialista).	3025	Intervención del Procurador Sr. Coloma Baruque (Grupo Popular).	3034
		El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	3034

	<u>Págs.</u>		
Cuarto punto del Orden del Día. PNL 132-I.		En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	3038
El Vicepresidente, Sr. Riñones Rico, da lectura al cuarto punto del Orden del Día.	3034	En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Almarza González (Grupo Socialista).	3038
Intervención del Procurador Sr. Conde Valdés (Grupo de Izquierda Unida), para presentar la Proposición No de Ley.	3034	Intervención del Procurador Sr. Conde Valdés (Grupo de Izquierda Unida).	3039
En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular).	3035	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	3040
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Conde Valdés (Grupo de Izquierda Unida).	3036	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, levanta la sesión.	3040
En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular).	3037	Se levantó la sesión a las trece horas diez minutos.	3040

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

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Buenos días, Señorías, se abre la sesión. ¿Algún Grupo Parlamentario desea comunicar alguna sustitución? ¿Algún Grupo Parlamentario desea comunicar alguna sustitución? Por el Grupo Parlamentario Popular, don Cesar Huidobro.

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Sustitución de Fernando Zamácola por don Narciso Coloma.

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

EL SEÑOR ALMARZA GONZÁLEZ: Sí. Don Jaime González sustituye a Daniel Mesón.

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

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Sí. Por Izquierda Unida en el segundo, tercero y cuarto punto, José Luis Conde hará de Portavoz.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Le recuerdo al Portavoz de Izquierda Unida que don Luis García Sanz pertenece a la Comisión y no tiene que sustituir a nadie para poder intervenir. Entonces, lo que sí que le recuerdo es que me diga otra vez qué sustitución es la que Izquierda Unida dice.

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: La sustitución de que para el segundo, tercero y cuarto punto, Luis García será sustituido por José Luis Conde.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): De acuerdo. El Secretario..., mejor

dicho, en este caso, al no estar el Secretario, el Vicepresidente primero dará lectura al primer punto del Orden del Día.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR RIÑONES RICO): Primer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 126-I, presentada por los Procuradores don José María Crespo Lorenzo, don Laurentino Fernández Merino y doña Begoña Núñez Díez, relativa a la agilización de trámites para el desdoblamiento de la carretera comarcal 610 de Palencia a Magaz, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número treinta y cinco, del catorce de febrero de mil novecientos noventa y seis**".

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

EL SEÑOR FERNÁNDEZ MERINO: Gracias, señor Presidente. Bien, Palencia durante años, hasta hace años, ocupó una categoría de tener la consideración de ser la provincia que mejor carreteras con mejor mantenimiento tenía de la región. Ese título, que hacía sentirnos orgullosos en aquellos años a los palentinos, la verdad es que lo hemos perdido desde hace tiempo, tal vez porque no hemos tenido un Consejero palentino que llevara fomento o carreteras, no hemos tenido esa suerte, y lo estamos pagando caro.

En Palencia hay varias carreteras importantes, pertenecientes todas ellas a la Junta de Castilla y León, que llevan varios años abandonadas. Pero hoy vamos a hablar de una de ellas: de la C-610. La 610 es una carretera muy cortita, que une Palencia con Magaz, pero básica para los accesos a la capital y a los núcleos industriales del entorno de Palencia. Une la Palencia... o la capital con la Autovía de Castilla en el núcleo de Magaz, y fue en algunos casos famosa por los atascos que se producían

en la época de verano. Eso, en parte, ya ha sido solucionado con la Autovía de Castilla, pero sigue teniendo un tráfico intenso, sobre todo de camiones, por los núcleos industriales que en el entorno existen —especialmente la fábrica de automóviles Renault—, que genera dificultades serias de acceso para los ciudadanos que transitan por ella, y que ha motivado que insistentemente, desde los sectores económicos y sociales de Palencia y su provincia, se haya reclamado la actuación urgente en esa carretera desdoblándola, para unir las dos autovías o la variante que circunda Palencia con la Autovía de Castilla.

Reiteradamente, y sobre todo cada vez que se van a producir elecciones, hay algún miembro de la Junta que promete la urgente actuación y desdoblamiento de la citada carretera. Por ejemplo, en las últimas elecciones autonómicas, víspera de las últimas elecciones autonómicas, se contrató un pintado en negro —diría yo— urgente y nocturno para que pareciera que se estaba actuando sobre esa carretera; no era más que un baño de betún que produjo la simpatía o la creencia en los ciudadanos de que aquello comenzaba.

En mil novecientos noventa y dos, por primera vez en los presupuestos de esta Comunidad figura una partida destinada a la elaboración del proyecto de desdoblamiento de esta carretera. Desde mil novecientos noventa y dos hasta hoy han pasado unos pocos años. El proyecto está hecho, se conocen o están delimitadas las operaciones precisas, pero año tras año se nos dice que hay prioridades mayores por parte de la Junta, y que esa autovía debe de esperar. Se dice —digo— entre elecciones y elecciones; cada vez que se aproximan unas elecciones, del tipo que sea, algún Consejero de la Junta o el propio Presidente anuncian la eminente actuación sobre la carretera.

Como me parece que, además, es una carretera que la mayor parte de los que estamos aquí hemos pasado o conocemos, no me hace falta explicar mucho más. Pero sí recordar, sí recordar que no es la única dificultad seria que en carreteras autonómicas tenemos en Palencia. Y como parece ser que ninguna de ellas es prioritarias, sólo recordar que, igual que ésta, hay una parte de la carretera que va a Villada, es decir, de Palencia a Villada que lleva esperando la continuación de un proyecto de mejora, que sólo ha llegado hasta Paredes. Y hay otra carretera mucho más importante, desde el punto de vista del desarrollo turístico de la provincia, que es la carretera de los pantanos, en el norte de la provincia, que igualmente espera a que alguna vez la Junta lo considere prioridad. No sé si habrá que esperar a tener un Consejero de Palencia en Carreteras o Fomento, a lo mejor esa es la oportunidad de la prioridad, pero, hoy por hoy, siguen esperando una actuación importante. Y repito, las tres son importantes, pero ésta, la que hoy mencionamos, tiene la especialidad de ser una vía de comunicación muy importante en todo el entorno de la capital de Palencia. Y, por supuesto, lo sufrimos los palentinos, pero también

muchos ciudadanos y sobre todo transportistas que circundan por motivos económicos esta vía de comunicación.

Nosotros esperamos con esta propuesta que —si es apoyada por los demás Grupos— la Junta, de una vez, agilice los trámites y podamos conseguir que, al margen de las promesas electorales, esta carretera de una vez de desdoble. Gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para consumir un turno en contra, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, don José Luis Santamaría.

EL SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA: Gracias, Señoría. Gracias, señor Presidente. Quiero que mis primeras palabras sean para compartir la inquietud con el señor Procurador proponente don Laurentino Fernández. Estamos totalmente de acuerdo en esa problemática que usted ha planteado. Y también coincidir con usted en la importancia del tema, pues se trata, como usted bien ha precisado, en desdoblar la carretera, la comarcal 610 que es fundamental, creemos... o cree la Junta y lo creemos todos los Procuradores y todos los ciudadanos de esta Comunidad, fundamental para las comunicaciones y el desarrollo económico de la ciudad de Palencia, ya que la transformación en una autovía, pues, permitiría una comunicación rápida y segura entre esa ciudad de Palencia y la Autovía de Castilla, la Nacional 620.

Sin embargo, tengo que decirle, que aun estando totalmente de acuerdo en el fondo de la cuestión, discrepamos en las manifestaciones que, sobre todo, figuran en los antecedentes y que usted verbalmente ha citado, como son el tema de las promesas electorales. Usted nos achaca el incumplimiento repetido de esas promesas realizadas por el señor Consejero, y en el tema que nos ocupa. Y nosotros... yo no estoy de acuerdo con ese asunto, pues, como usted reconoce en su exposición, el proyecto ya está terminado, y le tengo que informar que el trámite de expropiación también ya está en marcha.

Por eso vamos a tener, tenemos que... lamentamos tener que votar en contra esta Proposición No de Ley esta propuesta de resolución, pues el trámite de esas expropiaciones, que es uno de los fundamentos que usted pide en la resolución, ya está en marcha, es decir, el trámite de expropiación ya está en marcha, y además se pretende que se termine en este año noventa y seis y primeros meses del noventa y siete. Y la segunda propuesta que usted hace, que es la de contratar el proyecto en el año noventa y seis, eso prácticamente, a la altura que estamos, es una situación totalmente inviable.

Voy a intentar exponer los argumentos que me inducen tener que votar esta Proposición No de Ley, no sin antes dejar constancias de la voluntad inequívoca y firme de la Junta de Castilla y León para desdoblar esta carretera. Creemos que es fundamental para ese desarro-

llo económico, lo hemos citado, y, por tanto, que quede constancia que esa carretera se va a desdoblarse en esta legislatura y que, por tanto, el problema va a quedar resuelto perfectamente.

Ya se ha recordado aquí a Sus Señorías cuál es la carretera en cuestión, es esa Comarcal 610 que une la ciudad de Palencia con el pueblo de Magaz de Pisuegra, es decir, con la autovía, con la Autovía de Castilla, con la Autovía 620. Se trata, como ustedes saben, de una carretera de unos siete kilómetros y medio, aproximadamente, de longitud que discurre sobre un terreno ondulado y con una intensidad de tráfico muy elevada, como aquí se ha dicho; supera los cinco mil vehículos y está muy próxima a los diez mil vehículos/hora. Por tanto, se trata de una carretera importante, que ha canalizado un flujo terminal importante de larga distancia, sobre todo. Es la creencia, por parte de la Junta de la importancia de esta carretera, que siempre ha mantenido un decidido apoyo a su mejora, y lo prueban los siguientes hechos.

En primer lugar -como usted ha citado-, la inclusión del desdoblamiento de esta carretera en el Plan Regional de Carreteras del año noventa y dos. Y tengo unos datos, dicho compromiso se materializó aproximadamente a primeros del noventa y dos, y, en base a esa orden de estudio, fue contratado y desarrollado el proyecto técnico con fecha uno del doce del noventa y cuatro, y aprobado definitivamente el veintisiete de abril del noventa y cinco. Es decir, que es relativamente reciente la -diríamos-... la realización de ese proyecto.

Saben también Sus Señorías que la inversión está valorado en unos 2.040 millones de pesetas. Es decir, hay unos 270.000.000 por kilómetro, es decir, es una obra de un montante económico importante, a pesar de su corta longitud, porque se trata de una autovía. Fíjense ustedes que en el Plan Regional de Carreteras el proyecto era de unos 1.400 millones, porque se hablaba de unos 200.000.000 por kilómetro. En este momento, con el proyecto definitivo, estamos hablando de unos 2.040 millones aproximadamente.

Éste sería el primer argumento, es decir, el interés que tiene la Junta, porque ese proyecto está terminado, como usted bien sabe y usted ha comentado. Pero hay otros argumentos que usted también ha citado. Un argumento también a favor del interés de la Junta de Castilla y León es las mejoras que el pasado año noventa y cinco, aunque usted las ha minimizado, se han realizado, ejecutado obras en el firme de esa carretera. Parece ser que la inversión ha sido alrededor de los 100.000.000 de pesetas; no se ha tratado de pintar unas rayas, sino que ha habido una inversión... por lo menos son los datos que a mí me ha facilitado la Consejería, sobre una inversión próxima a los 100.000.000 de pesetas, para mejorar ese firme, para mejorar esa señalización. Con lo cual, lo que se ha tratado en todo momento es de mejorar la seguridad y la comodidad en la circulación.

Pero hay más, mire usted, hay un tercer argumento, que también quiero dejar constancia del mismo, y es que la Junta de Castilla y León incluyó este proyecto dentro de las inversiones susceptibles de ser financiadas con cargo a los fondos de cohesión. Dicha petición fue enviada en el año, en enero, concretamente enero del noventa y cinco, fue enviada al Ministerio de Obras Públicas y Transportes para su defensa ante la Comunidad Europea. Nos consta que desde el Ministerio se ha mantenido una velada oposición a esta petición -fíjese en las palabras; empleo unos términos pues relativamente blandos-, lo que motivó que el señor Consejero, señor Merino, meses después, volvió a insistir frente al Ministerio para que esa carretera -justificando con una serie de datos- se incluyese en las redes de interés europeo, siendo el proyecto de desdoblamiento susceptible de ser financiado con cargo a esos fondos de cohesión. Esos tres parámetros que yo le he citado, es decir, demuestran el interés en todo momento de la Junta de Castilla y León por esa carretera.

Quiero terminar diciéndole que la Consejería de Fomento ya ha dado la orden, se cursó la orden a primeros de año, para iniciar las expropiaciones; que hay presupuesto para esas expropiaciones, que tienen que estar terminadas en este semestre y primeros meses, posiblemente enero-febrero, del año noventa y siete. Por tanto, esa primera petición de que se iniciasen las expropiaciones está perfectamente cubierta -precisamente la mesa de contratación se reunió a finales de mayo, no sé si a finales de mayo o el día dos de junio-, y esas expropiaciones están ya en marcha. Y, por tanto, el proyecto es inviable hacerlo en el año noventa y seis. Pero le puedo asegurar que las obras se van a licitar en el año noventa y siete, y que existirá una partida presupuestaria para el inicio de esas obras.

La Consejería -tiene que reconocer- tiene otras prioridades en este momento, pero la obra está en marcha. Y por tanto, mientras tanto, y compartiendo -insisto- la inquietud que ustedes tienen y que tenemos todos por el tema, tenemos que rechazar esta Proposición No de Ley, porque, en principio, está superado su contenido, ya que -insisto- una de las peticiones ya está en marcha y la otra se va a licitar el año noventa y siete. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Santamaría. Para consumir un turno de réplica, tiene la palabra don Laurentino Fernández.

EL SEÑOR FERNÁNDEZ MERINO: Sí, gracias señor Presidente. No asegure tanto, señor Procurador. Con la misma firmeza, y reiteradamente, otros con mayor autoridad -me refiero en cuanto que eran miembros del Gobierno, de la Junta que usted apoya- lo dijeron reiteradamente en Palencia cada vez que era necesario apaciguar o calmar los ánimos de una población que estaba hasta las narices -diciéndolo en castellano- de que eso no

se hiciera. Y como usted ha dicho, son siete kilómetros y medio; si fueran muchos más, me temo que para el dos mil quinientos, al ritmo que va.

Pero... y, efectivamente, se han gastado cien millones, justo la semana anterior a la celebración de las elecciones autonómicas; 100.000.000 tirados, porque la mitad era por hacerlo por la noche y con urgencia, ha costado; la mitad por hacerlo de noche y con urgencia. Era simplemente lavar la cara a una carretera, para que pareciera que se estaba actuando en el momento clave. Hoy estaba igual, exactamente igual que antes de hacer eso y sin desdoblarse. Pero «repito» no ha habido en ningún momento interés por la Junta «y me reitero en los incumplimientos reiterados», desde que se tuvo la primera partida para hacer el proyecto hasta que se terminó, sin ninguna... sin ningún interés porque avanzara, y me consta de los propios funcionarios de carreteras de Palencia, más bien sin prisas, se decía. Y es verdad o conozco que se ha presentado a las subvenciones del FEDER.

Ya sabía yo que íbamos a terminar como siempre: la culpa la tenía Madrid. Menos mal que tienen pocas carreteras importantes, porque, si no, estaríamos apañados. Todo aquello que tiene que hacer la Junta, siempre tiene que haber alguien que tenga la culpa para retrasarlo o para que no camine a la velocidad que debe caminar. Si no lo incluyeron o no lo apoyó el Gobierno Central sería porque consideraba que había otras prioridades más importantes que los siete kilómetros y medio de carretera autonómica, ¿eh?, que la Junta debe desarrollar.

Y, como usted bien ha reconocido, no sé si tendrá la Junta en toda la región una carretera, ahora mismo, con mayor tráfico que ésta. Lo dudo. Dudo que tenga un sólo trazado la región de carretera autonómica que tenga la intensidad de tráfico que tiene la misma. Y si eso es, por tanto... no es prioridad para la Junta, ya supongo yo que la carretera de Segovia tiene más. Eso ya lo he visto en otros presupuestos.

Pero, yo creo que... ¡ya está bien!. Es decir, porque es que en Palencia parece ser que no hay ninguna prioridad. La de los pantanos no es prioritaria, ésta no es prioritaria, la de Paredes a Villada no es prioritaria, y así llevamos esperando años con este tema. Y, desde luego, usted no asegure tanto. Y si asegura tanto, hubiera enmendado nuestra Proposición, que era bien fácil; no era más que cambiar una fecha, un año. Y con esa enmienda usted hubiera manifestado el compromiso firme de que en el noventa y siete se empezaba a ejecutar el proyecto; no decirlo de palabra, que ya lo he oído muchas veces, y que me temo que «con toda firmeza que usted ha puesto al asegurarlo», otra vez se va a ver incumplido, y, si no, al tiempo, y si no, al tiempo. Porque esto mismo «digo», personas con mucha más autoridad que usted lo han dicho, y lo han dicho públicamente y en Palencia, pero desde hace años; y cada año se retrasaba la prioridad.

Por eso digo que me temo mucho creer yo en sus palabras; las acepto como una respuesta política que usted tiene que dar. Pero, desde luego, la confianza que nos va a dar a los palentinos el que usted nos asegure esto es muy relativa, muy relativa, se lo garantizo.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para consumir un turno de dúplica, tiene la palabra don José Luis Santamaría.

EL SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA: Gracias, señor Presidente. Gracias, Señoría. En primer lugar, yo creo que se ha exagerado el tema de las promesas electorales. Es cierto, es cierto que en las campañas electorales se pueden decir muchas cosas. Pero la voluntad de la Junta es firme. Le he dicho una palabra inequívoca: la carretera se va a hacer. El problema es un problema de prioridades, y usted tiene que reconocerlo conmigo, porque las obras «diríamos» están ya en marcha; es decir, la expropiación, que es un tema fundamental... porque el proyecto, estamos hablando del año noventa y cinco, prácticamente no ha pasado tampoco tanto tiempo, y se ha iniciado... el expediente se inició a primeros de año, unos días antes de que entrase esta Proposición No de Ley, entrase en las Cortes, se inició ese proyecto de expropiación.

Mire usted, yo creo que es muy subjetivo lo que usted ha comentado de la inversión que se hizo con nocturnidad, con alevosía casi de esa carretera. Es un tema subjetivo, que me parece muy correcto que usted lo diga. Pero lo cierto es que se hizo esa inversión no porque estuviese... porque eso no se plantea en una semana; eso es un tema que viene de atrás y que se hace para mejorar la comunicación y, sobre todo, la seguridad de los ciudadanos que circulan por esa carretera.

Por tanto «insisto», no le puedo aceptar «está usted en su derecho» el hablar de que ha sido un tema puramente electoralista. No lo podemos aceptar bajo ningún concepto. Y lo que sí tengo que decir es que la Consejería es la que marca las prioridades. Y es lógico, usted lo tiene que reconocer, como ha sido siempre en los Gobiernos, porque son los que gobiernan. La oposición está en su derecho. Yo le acepto todos esos comentarios que usted ha hecho. Pero insisto en que las prioridades «y se ha contactado con entes de Palencia» es que, precisamente, va a haber una inversión importante en el año noventa y siete en Palencia, para mejorar o para modificar esa ruta de los pantanos que usted ha citado, y que yo la tenía aquí, así como se va a construir también, creo que obras de infraestructura a nivel de un puente, etcétera, con una inversión superior a los 600.000.000. Lo adelanto ya para que usted lo sepa, porque usted ha citado otras carreteras, y ésta, precisamente, la de los pantanos, era la que teníamos «diríamos» en proyecto.

Pero, mire usted, usted me ha planteado un tema: ¿por qué no acepto una enmienda? Yo le acepto una enmienda. No sé si se puede hacer verbalmente, y es que las obras

están ya expropiándose y que se va a licitar la obra en el año noventa y siete. Si usted la acepta, yo y el... Si se puede hacer ahora, pues eso queda constancia, porque además quedará constancia en el Diario de Sesiones, porque es algo en la que yo he comprometido mi palabra. Es decir, va a haber una aportación presupuestaria para el noventa y siete, las obras se van a licitar en el noventa y siete, y la expropiación está en marcha.

Creo que es acercar posturas, creo que es comprometer bastante de lo que usted nos pide, porque además creemos que es de justicia. Entonces, si eso se puede aceptar de esa forma, es decir, aceptar la licitación de obras en el noventa y siete, podríamos... podríamos aceptarlo. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Gracias, señor Presidente. Únicamente, para anunciar el apoyo de este Grupo a la iniciativa formulada por el Grupo Parlamentario Socialista.

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

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Muchas gracias, señor Presidente. Izquierda Unida va a apoyar esta Proposición No de Ley del Grupo Socialista, porque consideramos que sería, inclusive, pues la ejecución de lo que han sido los compromisos del propio Partido Popular desde... como se hacen manifestación en los antecedentes desde hace años. Lo que pasa es que en las explicaciones que se ha dado por parte del propio representante del Partido Popular, pues ha hecho una afirmación que nos preocupa, que es decir que en campañas electorales se dicen muchas cosas, como dando a entender que en absoluto se sienten vinculados por aquellas cosas que ellos mismos dicen en las campañas electorales.

Si resulta que eso no son los compromisos que asume el Grupo Popular, el Partido Popular, en campaña electoral para luego llevarles a la práctica, pues entonces, ¿cuál es lo que realmente vincula al Partido Popular de compromisos políticos? Porque, luego, a continuación, también ha hecho la afirmación que quien marca las prioridades es la Consejería, o la Consejería en este caso de Fomento, o cualquier otra, pero se supone que la Consejería, en este caso, de Fomento marca las prioridades en función de un programa político con que ese Partido Político se ha presentado a las elecciones. Y digo yo que eso tiene y debe tener una credibilidad, por mucho que se... o por algunos u otros se haga demagogia más o menos en campaña electoral, pero se supone que habrá... y aquí es el momento de exigir cumplir lo que se dice en campañas electorales.

Y el problema de... el tema del compromiso de la carretera Palencia-Magaz no solamente se ha dicho en campañas electorales, por parte del Grupo Popular, que lógicamente viene con el programa que se presentaron a las elecciones del año pasado, sino que viene en los Presupuestos de este año inclusive, viene como prioridad expuesta por el señor Merino en la comparecencia de compromisos presupuestarios para el año noventa y seis, y también... sí, sí, en estas Cortes, y también para el propio compromiso se Legislatura.

Lo que pasa... es que yo no sé si el compromiso de Legislatura es para el final de la Legislatura o como prioridad. Pero en la propia exposición que hizo el señor Merino de la presentación de prioridades, que se iban ya a llevar a cabo para este ejercicio noventa y seis, se incluía... para este ejercicio noventa y seis se incluía la carretera Palencia-Magaz; y, si no, está el Diario de Sesiones para que... tomar referencia de cuáles son los compromisos que realmente se aceptan.

No obstante, desde Izquierda Unida apoyaremos la Proposición No de Ley que al final determine el Proponente, porque consideramos que, en definitiva, es, una vez más, tener que recordar al Grupo mayoritario cuáles son sus compromisos, y además una prioridad, que yo creo que estamos de acuerdo, por lo menos, el proponente y este Grupo Parlamentario que se tiene que llevar urgentemente a la práctica. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para cerrar el debate, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, don Laurentino Fernández.

EL SEÑOR FERNÁNDEZ MERINO: Sí. Con brevedad, señor Presidente. Primero agradecer a los Grupos que han apoyado incondicionalmente la propuesta, y decirle al Procurador o Portavoz del Grupo Popular que la enmienda no es posible "porque me comentan técnicamente ahora mismo", pero, en cualquier caso, usted va a tener la voluntad de ratificar lo que aquí ha dicho cuando se elaboren los Presupuestos para el noventa y siete. Esperemos que se cumpla lo que usted dice.

Viene reiterando que, aun así, vamos con un retraso impresionante y que lo de las prioridades se demuestra en la práctica. Y le reitero que este proyecto ha sido intencionadamente retrasado y las expropiaciones para siete kilómetros y medio se van a tirar año y medio "por lo que usted calcula, ¿eh?", con lo que no sé cuánto tardará para hacer la obra, supongo que veinte años. Si llevaran ese ritmo en la autovía León-Burgos creo que llegarían a Burgos allá para el dos mil quinientos. No sé si será ése el ritmo que llevará, pero allá por el dos mil quinientos tal vez llegue la autovía a Burgos. Digo, al ritmo que cuesta hacer siete kilómetro y medio de auto-
vía.

Digo, en cualquier caso, con los Presupuestos del noventa y siete veremos cuál es el compromiso de la Junta real. Me temo que sea una partida para empezar; y si no, al tiempo. Y puede ser que usted se quede, a pesar de lo asegurado, con la palabra o el compromiso en el aire. Gracias, señor Presidente.

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

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

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

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR RIÑONES RICO): Segundo punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 128-I, presentada por el Procurador don José Luis Conde Valdés, relativa a realización de un proyecto de reparación, acondicionamiento, trazado y señalización de la carretera León-311, entre León-Collanzo, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 35, del catorce de febrero de mil novecientos noventa y seis.**"

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para la presentación de la Proposición No de Ley, tiene la palabra don José Luis Conde Valdés.

EL SEÑOR CONDE VALDÉS: Muchas gracias, señor Presidente. Bueno, esta Proposición No de Ley, como no podía ser de otra manera, pues se trata de presentar una Proposición No de Ley para el arreglo de una carretera que también ha sido un compromiso electoral y político del Partido Popular, no de ahora, de esta campaña electoral, sino desde hace ya seis años. Porque esta carretera, en concreto, ya fue tratada... el comienzo de su arreglo, cuando el anterior Consejero de Economía, señor Fernando Becker, tuvo una reunión con los Alcaldes y con los pueblos afectados, y ya desde el año noventa y uno, por parte de la Junta se había sumido el compromiso de arreglar esta carretera.

Esta carretera, la 311, la de León-Collanzos, denominada León-Collanzos, bueno, pues pertenece a la red autonómica complementaria y, bueno -como he dicho antes- ya desde el año noventa y uno, que se encontraba en mal estado, pues después de cinco años, la situación no ha variado sustancialmente. Es decir, que es una carretera que está... yo no sé que calificativo darle, si

abandono total o caos total; no tiene firme, no tiene arcén, hay curvas peligrosísimas. A raíz del último temporal de lluvias, bueno, pues se ha comido algunos tramos de la carretera que van junto al río Torío. No hay vallas de protección. Es decir, un auténtico desastre.

Pero si la situación es desastrosa en la carretera desde León en dirección a Collanzo, en dirección a Asturias, el tramo más bochornoso -ya con una imagen absolutamente tercermundista- pues se da desde Matallana hacia Asturias, ¿no?, y concretamente en el tramo de las Hoces de Vegacervera, en los accesos a las cuevas de Valporquero, y está causando o va a causar, evidentemente, pues un grave daño al tema de la potenciación del turismo, ¿no?

Por tanto, yo creo que esto... seguramente, ustedes me van a decir que no, que no tienen presupuesto, que lo van a arreglar. Pero, bueno, yo creo que aquí no hay ninguna justificación. Yo lo que vengo a demandar aquí es el compromiso de la Junta a que haga un proyecto de reparación de esta carretera, del firme, los arcenes... Y esto es un compromiso que la Junta ya -vuelvo a repetir- tenía asumido ya desde el año noventa y uno. A raíz del temporal de lluvias, bueno, las únicas obras que se han hecho han sido lo de siempre, lo que hace siempre la Junta en este tipo de carreteras, pues es echar la gravilla y, bueno, hacer una especie de riego asfáltico que más que arreglar el problema, lo único que hace es agravarle todavía más, porque, de hecho, ha habido accidentes a raíz de esas reparaciones que se han hecho.

Por tanto, la Propuesta de Resolución que se trae aquí es ésta, que la Junta asuma su compromiso político y que arregle esta carretera.

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

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Gracias, señor Presidente. Señorías. Esta Proposición de Ley no es que vayamos a decir que no al contenido de la misma, porque el contenido de la misma, si el señor Procurador o el Grupo proponente hubiera seguido de cerca la actividad que la Junta de Castilla y León ha llevado a cabo en esta carretera, se había dado cuenta que lo que hoy pide es algo que ya está en marcha, y está en marcha no desde ahora, sino desde hace bastante tiempo.

Y esto digo que podría haberse seguido, porque alguna de las actuaciones llevadas a cabo han sido publicadas en el Boletín Oficial de Castilla y León. En el año mil novecientos noventa y cuatro, en agosto de mil novecientos noventa y cuatro se publica una Orden para incluir el estudio de un... de una... de los proyectos de esta carretera, y se modifica en el cinco de julio de aquel mismo año con la finalidad de añadir, una vez que se ha hecho el estudio, un nuevo puente y una variante en Pardavé.

El estudio se hace. Para que ese estudio se lleve a cabo, es decir, para poder ejecutar la obra es necesario algo más que eso. Y, entonces, en el mes de noviembre se anuncia la licitación, mediante concurso, de la asistencia técnica para la redacción del proyecto técnico, en base a las condiciones que se publicaban y en las condiciones técnicas que figuraban en el proyecto.

Pero es que más tarde ya, en el mes de junio de mil novecientos noventa y cinco, se ha adjudicado la realización de este proyecto a una empresa, la empresa Protoin, que está realizando este proyecto, que está ejecutando este proyecto, y que, por las noticias que tenemos, debe estar en fase bastante avanzada.

Lo que quiere decir que lo que usted pide es que se redacte un proyecto de reparación de la carretera León 311, León-Collanzo, que suponga el acondicionamiento de la plataforma, trazado, así como una adecuada señalización.

Yo estoy plenamente convencido que el proyecto que se está redactando recoge precisamente todas estas obras. Es decir, le decimos que no, no porque el proyecto no se vaya a hacer, sino porque el proyecto está encargado –y por las noticias que tenemos de la empresa a quien se adjudicó– y el proyecto está prácticamente terminado. No podíamos decir que sí a algo que se está haciendo. Sería decir que se va a hacer a que se haga algo que se ha iniciado. No sería muy lógico en la tramitación burocrática de estos proyectos el aceptarlo.

Estamos de acuerdo, por lo tanto, con que la carretera hay que arreglarla. Lo que usted dice que es una pequeña obra de reparación, que lo perjudica más que lo beneficia la circulación por esa carretera de la... echada la gravilla y el riego asfáltico, es una preocupación. Por lo que a usted le parece, una barbaridad, pero que desde el punto de vista técnico es solucionar provisionalmente, mientras se termine el estudio, solucionar provisionalmente el problema que pudiera tener esa carretera. Usted dice: "es una barbaridad, porque se producen más accidentes". Bien. Ése es un punto de vista. Yo creo que no. Lo que demuestra ese riego asfáltico, esa pequeña preocupación por los baches, es la preocupación que la Junta de Castilla y León tiene por esa carretera. Y el hecho de que el proyecto esté prácticamente terminado –según noticias que tenemos–, por lo menos adjudicado a una empresa desde diciembre... desde el mes de julio de mil novecientos noventa y cinco, es la prueba de que lo que usted pide se está haciendo. Por lo tanto, tendríamos que decirle que no a lo que pide exactamente. Gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Huidobro. Para consumir un turno de réplica, tiene la palabra el Procurador proponente don José Luis Conde Valdés.

EL SEÑOR CONDE VALDÉS: Muchas gracias, señor Presidente. Bueno, muy brevemente. Usted dice que el proyecto ya está encargado. Yo la única noticia que tengo es que el único proyecto que está encargado es para la reparación del tramo de la carretera que está dentro del casco urbano de León, la calle Mariano Andrés, porque a raíz del temporal de agua que sufrimos a primeros de año, bueno, pues los baches eran inmensos, y gracias a una protesta vecinal, al final la Junta accedió al arreglo de ese tramo, que... creo recordar que son seis o siete... son seis o siete kilómetros, de un importe de 11 ó 12.000.000 de pesetas. Es la única noticia que nosotros tenemos en cuanto a la reparación de esa carretera.

El resto de la carretera está absolutamente destrozada, absolutamente destrozada. Y no quiere decir que yo no la conozca; es que da la casualidad que antes de ayer pasé por ahí en todo el recorrido, hasta por encima de Matallana, y no se ha hecho absolutamente nada. Y cuando yo le estoy diciendo lo del riego asfáltico, no quiere decir que no se pueda hacer. El problema es que no se puede echar gravilla y después, simplemente, un riego asfáltico por encima sin... sin aprisionar la gravilla. Ése es el tema.

Entonces, ustedes lo único que hicieron, a raíz del temporal, es echar un poco de gravilla, el riego asfáltico para poder justificarse. Y eso lo hicieron ustedes ya en otra carretera, que yo vine a denunciar aquí, la de Rioscuro, que era la misma situación, y se causaron veinte accidentes. Por eso vuelvo a denunciar esa situación. Ustedes contratan los servicios de una empresa para que hagan las reparaciones inmediatas, pero después ese tipo de reparaciones no se ajusta a lo que realmente requiere la carretera.

Usted dice que está el proyecto. Que yo sepa, lo desconozco, en el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida se desconoce, y lo desconocen –me imagino– pues todas las fuerzas políticas de León, porque una de las reivindicaciones esenciales es el compromiso de la Junta en hacer ese proyecto para la reparación total de la carretera. Y la carretera está destrozada, absolutamente destrozada, y con una imagen tercermundista. Usted, dése una vuelta por allí y la mire.

Entonces, yo no veo ningún compromiso de la Junta de que diga: sí, la vamos a arreglar. Bueno, si ustedes tienen un proyecto, yo me alegro; si ustedes han elaborado ya el proyecto, me alegro. La cuestión son los plazos de ejecución y cuánto tiempo se va a tardar en reparar esa carretera. Y en qué tramos, porque sí, realmente, el proyecto que ustedes han hecho simplemente es para arreglar el tramo de la carretera que está dentro del casco urbano de León, bueno, pues es su obligación. Pero es que la carretera no acaba ahí, la carretera continúa hasta la raya de Asturias. Y es una carretera, además, de bastante tránsito, porque toda la zona norte... pueblos importantes de la zona norte, en los accesos a León,

tienen que utilizar necesariamente esa carretera, y, por lo tanto, es una carretera con un nivel de circulación bastante alto. Y está absolutamente abandonada.

Ahora, ¿que usted dice que el proyecto está hecho? Yo me alegro. La cuestión es no hacer el proyecto, sino decir el plazo de ejecución de la obra, cuándo empieza y cuándo acaba. Porque eso, en realidad, es lo que están demandando todos los Ayuntamientos; y el día veintitrés de abril de este año, pues ya hubo una concentración de Alcaldes y de personas reivindicando a la Junta la obligatoriedad de que se ponga en marcha el arreglo de la carretera. Usted me viene a decir ahora que está arreglada, pues muy bien. Pero eso no es verdad.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Conde. Para consumir un turno de dúplica, tiene la palabra don César Huidobro.

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Gracias, señor Presidente. Si a lo largo de la intervención el Grupo de Izquierda Unida quiere cambiar el sentido de la Proposición No de Ley, a mí me parece correcto. Pero lo que pone la Proposición No de Ley es la realización de un proyecto de reparación de la carretera León-Collanzo, la 311. A eso le tenemos que contestar no. Y le tenemos que contestar que no, porque el proyecto para la reparación de esa carretera está en marcha, está encargado y está licitado, y está adjudicado a una empresa. Y eso lo puede conocer todo el mundo, porque está publicada la adjudicación de la empresa... está adjudicada en agosto... en junio de mil novecientos noventa y cinco, publicada en el Boletín Oficial de la Provincia el día dieciocho de junio. Por lo tanto, se podía conocer.

Usted me dice: "es que yo quiero saber a qué se refiere el proyecto". Yo le he dicho que se refiere a la León 311, y que el proyecto comprende... contempla el ensanche y mejora de la plataforma y el firme, las actuaciones necesarias en cuanto a señalización y drenaje -que son las que usted está pidiendo-, y algunas otras singulares. Y que, además, como consecuencia del estudio que se hizo, por la mala situación que la carretera tenía, no por las protestas vecinales -lógicamente los vecinos protestan cuando la carretera está mal-, con el nuevo puente y la variante en Pardavé. Es lo que hay.

Usted me dice: "es que yo quiero saber los plazos, quiero saber dónde se va a ejecutar y quiero saber...". Bien. Yo me remito a lo que estamos debatiendo. Lo que estamos debatiendo es su Proposición No de Ley, y la Proposición No de Ley dice: "la realización de un proyecto de reparación de la carretera". Yo le digo: está adjudicado. La adjudicación está hecha a la empresa Protoin. El proyecto se halla bastante avanzado, por las noticias que tenemos sobre esta materia; y el proyecto alcanza todo lo que yo le he dicho: ensanche, trazado, firme, y el puente, y el Pardavé. Esto es lo que hay sobre esta materia.

Si usted quiere añadir ahora a la Proposición No de Ley nuevos comentarios para criticar a la Junta, pues a mí me parece muy bien que lo haga. Pero lo que usted propone en su Proposición No de Ley, le tenemos que decir que no, porque se está realizando y está en estado muy avanzado. Gracias, señor Presidente.

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

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señor Presidente. Fíjense, Señorías, si esa carretera necesita... pero desde hace años ya, la urgente reparación, que todos los Grupos -por lo menos de la Oposición- me consta que hemos presentado iniciativas en ese sentido. Incluso este Procurador ha presentado una que todavía no se ha debatido y que esperaba, en función de lo que ocurriese en ésta, retirarla o no retirarla. En ésta no se pide que se realice un proyecto, sino que se ejecuten rápidamente las obras de... de mejora, y de acondicionamiento, y de ensanchamiento, etcétera, etcétera, etcétera.

Yo quiero manifestar, en primer lugar, y denunciar la demora con la que la Junta ha realizado ese proyecto, desde que hace muchos años esa carretera exige una reparación urgentísima. Es una carretera muy importante en la provincia de León; es una carretera que une la capital con la montaña central leonesa; es una carretera importante para el turismo, importante para los núcleos de población -muchos de ellos mineros-, importante para los numerosos jóvenes que acuden diariamente a la Universidad de León, o a trabajar a León; carretera tremendamente transitada y en un estado deplorable.

¿Cómo está la situación? Pues con un proyecto encargado hace un año, por lo que vemos. Porque, claro, en un año ya ha dado tiempo de... de concluir ese proyecto, ya ha dado tiempo de iniciar las obras y ha dado tiempo de avanzar... pues en algo de esas obras. Es que parece que la empresa tiene instrucciones de la Junta para que lo demore, para ver cuándo hay dinero para arreglar la carretera. Y es una carretera que no puede esperar más.

A nosotros también nos gustaría saber, señor Huidobro, qué plazos hay -aunque no vengan en la... aunque no sea el contenido estricto de la Proposición No de Ley-, bueno, ya tenemos un proyecto que se está elaborando, pero ¿cuándo se va a terminar de elaborar? Porque un año para elaborar un proyecto... ¿Cuándo se va a terminar de elaborar? ¿Y qué plazos de ejecución se van a contemplar? ¿Y qué partida presupuestaria se va a destinar? Porque, la verdad, es muy significativo el dinero que se destina a una obra para saber cómo se va a realizar la obra, casi más que lo que contiene el proyecto. Y de eso no sabemos absolutamente nada.

Y, en ese sentido –y aunque en la iniciativa del Grupo de Izquierda Unida pide que se elabore un proyecto–, yo creo que se puede apoyar una iniciativa para decir: "mire usted, usted pide que se elabore, y ya se está elaborando. Por tanto, decimos no". Bueno, yo creo que ahí hay que decir sí. Como lo que usted pide ya se está haciendo, no hay ningún motivo para oponernos a lo que usted pide; ya se subsume en la petición. Y por esa razón, vamos a apoyar la iniciativa de Izquierda Unida.

Como no quedamos satisfechos de las explicaciones dadas por el Grupo Popular, vamos a mantener además, para que se debata en el momento que sea oportuno, nuestra propia iniciativa. Y seguiremos insistiendo en esta carretera hasta que se nos explique claramente cuándo se va a arreglar. Porque, claro, los vecinos y los afectados por la carretera, y todos en general, no les satisface el hecho de decir "desde junio se está elaborando un proyecto", si no se les dice cuándo se les va a arreglar la carretera, que es lo que realmente les importa; lo del proyecto les importa poco a ellos. En el momento en que se nos digan los plazos de ejecución, las condiciones de ejecución y el presupuesto que se va a destinar para la reparación de la obra, cesaremos en nuestro empeño y cesaremos en nuestras iniciativas parlamentarias en este sentido. Pero, mientras tanto, vamos a continuar insistiendo –repito– hasta que conozcamos esos datos que son elementales y que probarían realmente la voluntad de la Junta de acometer de forma inmediata, seria y rigurosa las obras de reparación de la citada carretera. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Otero. Siguiendo el turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario... el Partido Socialista, tiene la palabra don Ángel Solares.

EL SEÑOR SOLARES ADÁN: Gracias, señor Presidente. Bueno, yo voy a intentar aportar alguna luz a este tema, que me parece que algunos lo tienen bastante oscuro.

Desde el conocimiento de la carretera que tengo, porque personalmente el lunes hice un recorrido total, desde sus inicios en el límite con Asturias hasta la ciudad de León, voy a hacer una serie de manifestaciones y una serie de aclaraciones. Luego intentaré, por un reportaje fotográfico que tengo, demostrar algún desconocimiento con respecto a esta carretera. Es bueno conocer los temas. Es raro que un Procurador de León defienda la carretera para que, con un conocimiento a pie de... a pie de terreno, se puedan tener razones suficientes para a lo mejor oponerse a una Proposición No de Ley, que, desde luego, sirva de mano que nosotros vamos a apoyar en su totalidad. Creo que hubiera sido mejorable la Proposición No de Ley, pero en los términos que está la vamos a apoyar.

El argumento del Portavoz del Partido Popular nos parece bastante incorrecto, en cuanto que dice que ya está... no es conveniente la Proposición, ya que está atendida, desde el momento en que hay un proyecto hecho. La Proposición No de Ley dice claramente que pide una obra de León-Collanzo... un proyecto –perdón–, un proyecto para el arreglo de la obra de León-Collanzo. El proyecto que está hecho, está hecho, o está en vías de hacerse es Matallana de Torío-León, con lo que la Proposición No de Ley deja un margen superior. Entonces, si el argumento dicen ustedes que está hecho, pueden apoyar... Nosotros recibimos, lógicamente, el proyecto que se está haciendo, pero queremos que se continúe hasta León-Collanzo, que es el límite de la provincia de León con Asturias, y el tramo de carretera concreto que debe de ser arreglado –según esta Proposición No de Ley– es el que corresponde a la Red Regional de Carreteras.

Entonces, pueden ustedes apoyar la Proposición No de Ley en los términos de extender el proyecto hasta el límite de la provincia de León.

No obstante todo eso, yo quisiera manifestar alguna otra cuestión. Yo tengo un desconcierto total en esta Comisión, porque cada día hay una... argumentos distintos. En este caso, en la primera Comisión que yo estuve, nosotros propusimos arreglar un tramo de la carretera Molinaseca-Ponferrada. El Portavoz del Grupo Popular en aquel momento nos echó abajo nuestra Proposición, diciendo que ellos... que ustedes siempre eran partidarios de hacer tratamientos integrales. Aquí tienen una oportunidad de hacer un tratamiento integral, y no... Por ejemplo, en aquel momento nos negaron una obra urgente, que era Molinaseca-León... Ponferrada, perdón, por unas razones de urgencia que se expusieron aquí oportunamente. Y, sin embargo, ahora están ustedes haciendo el arreglo de León, sólo León ciudad; un rebacheo de 12.000.000 de pesetas, que empezaron precisamente ayer, como consecuencia de que había una Proposición No de Ley aquí. Que nosotros, lógicamente, si seguimos a este... vamos a prepararnos para marcarles el ritmo de acción de la Junta con proposiciones no de ley; sólo responden a las Proposiciones No de Ley, no empiezan a actuar hasta que no hay una propuesta hecha por la oposición.

Entonces, antes de ayer, precisamente, el lunes por la mañana, empezaron los arreglos de la calle Mariano Andrés, que son los inicios de este tramo de carretera. Es un rebacheo que se firmó un protocolo preelectoral, en fechas electorales, un protocolo para un arreglo de una calle, con Consejeros, Alcaldes; un protocolo electoral, puramente electoral, que no venía a cuento; a mí me parece que no venía a cuento. Se firmó... se firmó, luego se retrasaron hasta que viniera el buen tiempo; el buen tiempo hace tiempo que empezó, y, no obstante, las obras empezaron el lunes, porque hoy se trataba, precisamente, esta Proposición No de Ley.

Yo pienso que ustedes tienen la posibilidad de, alguna vez, aceptar ideas que vienen de la Oposición que son correctas.

Y por último, aunque me podría extender... Yo, si fuera posible, para un conocimiento fehaciente de esta carretera, hice unas pequeñas fotos, para que vean su estado. Su estado, en el sentido de que yo... aquí ustedes no marcaron prioridades o problemas económicos; en este punto concreto no han dicho nada. Pero yo soy de la opinión que la pobreza no está reñida con la limpieza. Verán ustedes señalización en la que no se ven los... por ejemplo, los discos de prohibido adelantar, un coche no los ve, porque están tapados por la maleza. Eso demuestra el abandono a que está sometida esta carretera, importantísima en la provincia de León -como dijeron intervinientes anteriores-, importantísima, y cómo podrían hacer algo más. Eso demuestra que hacen muy poco ustedes en el área de carreteras. Hablo de lo que conozco fundamentalmente, que es la provincia de León; pero de la Región -que también conozco algo-, está muy abandonado.

Nosotros queremos que el Plan Regional de Carreteras no se convierta en un Plan Regional de Caminos. Como pueden ver ustedes, en los inicios, eso es un camino, y está en el Plan Regional de Carreteras. Hagamos posible que eso desaparezca. Véanlo ustedes y apoyen la Proposición No de Ley para, en un gesto de buena voluntad, sacar adelante el Plan Regional de Carreteras. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Solares. Para cerrar el debate, tiene la palabra don José Luis Conde Valdés.

EL SEÑOR CONDE VALDÉS: Muchas gracias, señor Presidente. Bueno, en primer lugar, agradecer al señor Otero y al Grupo Socialista, el apoyo a la Proposición. Y decirle al señor Huidobro que, efectivamente, ustedes pueden tener ese proyecto, pero es que en la Proposición que se plantea aquí es un proyecto para la totalidad de la carretera; y ustedes, el único proyecto que han aprobado es el arreglo de la calle Mariano Andrés, que forma parte de la carretera, nada más, por 11.000.000 de pesetas. Y ustedes dicen: "Y además hemos hecho un proyecto para la... para el tema del puente de Pardavé". Vale, muy bien. Pero eso no significa que ustedes, en ese proyecto, contemplen la totalidad de la carretera. Otra cosa es, si ustedes tienen el proyecto de la totalidad, significa que tendrán que tener previstos los plazos de ejecución y prácticamente lo fundamental: las pesetas que cuesta el arreglo. Y, en base a eso, ustedes me podían... usted me podía haber dicho en esta Comisión: mire, tenemos el proyecto de la totalidad de la carretera elaborado, esto cuesta tantos millones de pesetas; y, en función del coste y de las posibilidades económicas que tiene la Junta, el compromiso inmediato es

reparar este tramo de tal sitio a tal sitio, o incluirlo dentro de los Presupuestos del noventa y siete, o qué parte se puede incluir dentro de los Presupuestos del noventa y seis. Pero usted simplemente se ha limitado a decir que tenemos un proyecto, que ya está elaborado, pero no concreta qué tramos de esa carretera se van a arreglar o qué tramos de esa carretera comprende el proyecto.

Y yo lo que le pido aquí es la elaboración de un proyecto total, para toda la carretera. Y, evidentemente, como todo proyecto, ustedes tendrían que decir los plazos de ejecución de ese proyecto. Y si yo no lo he puesto en la propuesta de resolución es porque yo esperaba que si, efectivamente, existía ese proyecto por parte de la Junta, usted vendría aquí a decir lo que me ha dicho, pero, además, más. Decirme: mire, está el proyecto hecho, y el compromiso de la Junta para el año noventa y seis es arreglar este tramo, de este kilómetro a este kilómetro; y en los Presupuestos del noventa y siete, es arreglar a partir de ese kilómetro hasta donde sea; pero con un compromiso. Porque, efectivamente, ya había... había salido en los medios de comunicación la posibilidad de que la Junta estaba elaborando un proyecto y que la Junta iba a asumir un compromiso de arreglo de la carretera. Pero, realmente, lo interesante en esta Proposición no es el compromiso, solamente, del proyecto, es el grado de ejecución y los plazos, que es lo que realmente interesa. Y si ustedes, por ejemplo, no son capaces de concretarlo y dicen que ya está en marcha...

Yo le digo: lo único que está en marcha es la reparación de la calle Mariano Andrés. Lo demás, que yo sepa, no está en marcha absolutamente nada.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): En primer lugar, muchas gracias al Procurador Proponente. Entiende esta Presidencia que, después de haber pasado la documentación fotográfica propuesta por el Procurador, en este caso, Portavoz del Grupo Socialista, me parece lógico y normal que... a ver qué es lo que dice el Portavoz del Grupo Popular; darle a consumir unos minutos, para ver qué es lo que quiere decir a esta Comisión.

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Gracias, señor Presidente. No es para consumir unos minutos, ni para contestar a lo que se ha dicho, que podría contestarse.

Simplemente decir que precisamente porque la Junta de Castilla y León, porque el Gobierno Regional, y porque este Procurador -que también ha pasado por allí-, conoce cómo está esa carretera, es por lo que se han iniciado los trámites en los que en mi intervención he hecho referencia. Nada más y muchas gracias.

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

EL SEÑOR SOLARES ADÁN: Bueno, yo no... Manifiestan su voluntad por el conocimiento que tienen, pero lo que no cabe duda es que ustedes, con el argumento que han hecho con respecto al proyecto... El proyecto no está hecho en esa carretera, está hecho en parte; y además no le conocen exactamente en qué condiciones está. Desconocen la actividad de la propia Junta. El proyecto está hecho León-Matallana, León-Matallana de Torío, exclusivamente; y las partes más denunciadas, con más problemática, son las Hoces de Vegacervera –que lo dice en la Proposición No de Ley–, los accesos a Valporquero, etcétera, etcétera, etcétera. Está ahí todo. La señalización está tirada por los suelos... bueno, ahí está. Arréglenlo.

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

Resultado de la votación: votos emitidos, quince; votos a favor de la Proposición No de Ley, siete; votos en contra, siete... ocho; votos en contra, ocho; abstenciones, cero. En consecuencia, queda rechazada la Proposición No de Ley debatida.

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

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR RIÑONES RICO): Tercer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 130-I, presentada por el Procurador don Joaquín Otero Pereira, relativa a identidad de trato económico al aeropuerto de León y al de Villanubla, publicada en el Boletín Oficial de Cortes de Castilla y León número 35, de catorce de febrero de mil novecientos noventa y seis**".

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

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señor Presidente. En aras a la brevedad, y en cuanto a los antecedentes, me voy a remitir ya a los que constan en la proposición, en el texto de la Proposición No de Ley, que no voy a reproducir, puesto que Sus Señorías lo conocen todos ellos.

Lo que sí quiero es aludir a la filosofía de esta Proposición No de Ley. ¿Qué pretendíamos o qué queríamos nosotros cuando se elaboró esta Proposición No de Ley, en la que se pide que la Junta otorgue al aeropuerto de la Virgen del Camino, en León, idéntico trato económico que a otros aeropuertos, y entre ellos al aeropuerto de Villanubla, en Valladolid? Pues con esta Proposición, Señorías, pretendemos lo siguiente.

En primer lugar, pretendíamos contradecir las manifestaciones que se han venido pronunciando de forma reiterada desde la Junta de Castilla y León en relación con la importancia o trascendencia de los aeropuertos de esta Comunidad Autónoma. Me explico. El Consejero de Fomento, señor Merino, dice en La Crónica 16 de León, el veinticinco de enero, que "Villanubla será el aeropuerto regional". El señor León de la Riva, Alcalde de Valladolid, y además Procurador Regional, dice que Villanubla debe ser el único aeropuerto regional, y que los demás, pues, que serían aeropuertos satélites, de apoyo, o complementarios, del aeropuerto regional.

Nosotros manifestamos nuestro rotundo rechazo a esas afirmaciones. En esta Comunidad, como en el resto, no tiene que existir ningún aeropuerto regional, como no hay una estación de Renfe regional o una estación de autobuses regional. Los nudos de comunicación no entienden de fronteras regionales. El aeropuerto de León, como otros aeropuertos, tiene que tener la misma importancia, y esa importancia será en función del tránsito que tenga... que cualquier otro aeropuerto. Por tanto, jerarquizar los aeropuertos de esta Comunidad, no.

Ése es el principal motivo de nuestra Proposición No de Ley; y por eso pedimos idéntico trato económico en el futuro. Y entiéndase que es una declaración institucional lo que aquí presentamos, es decir, que las Cortes digan: miren ustedes, es verdad, se va a dar el mismo trato económico al aeropuerto, porque no hay ningún aeropuerto en esta Comunidad que sea más importante que otro; la importancia vendrá determinada por otros factores, como viene por el tránsito que pueda haber en las estaciones de autobuses o en las estaciones de ferrocarril. Pero por el hecho de estar ubicado en un lugar determinado, no tiene más importancia que otro aeropuerto que esté ubicado en otro lugar determinado. No hay jerarquías, por tanto, en cuanto a los aeropuertos. Ésa es la filosofía que preside esta iniciativa parlamentaria y esta Proposición No de Ley.

No queremos, o no pretendimos, por lo menos, ir a aspectos concretos de que "tantas pesetas para aquí y tantas para allá, y tal". No, el mismo trato económico, el mismo apoyo, por tanto, institucional –que viene a ser lo mismo que el mismo apoyo económico– por parte de la Junta de Castilla y León para el aeropuerto de Valladolid que para el aeropuerto de León y, por extensión, para el resto de los aeropuertos.

Eso es lo que se pretende, Señorías, con esta iniciativa, con esta Proposición No de Ley que hemos presentado, sin entrar en cifras concretas o en inversiones concretas. Por tanto, declaración de intenciones, declaración institucional; es una propuesta de resolución más dogmática que pragmática.

Y a la espera de que así la entiendan Sus Señorías, no quiero alargar más esta intervención, puesto que sí tendré interés en la réplica, en función de lo que digan los Portavoces de los distintos Grupos. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Otero. A esta Proposición No de Ley se han presentado dos Enmiendas, y para defender la Enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Jaime González.

EL SEÑOR GONZÁLEZ GONZÁLEZ: Sí, señor Presidente. Muchas gracias. En primer lugar, manifestar que el objetivo de la Enmienda no es otro que precisar -a nuestro juicio- los extremos de la propia Proposición, diciéndole además al señor proponente, desde el primer momento, que si él no tuviera a bien aceptar la Enmienda en sus términos, o corregida como le parezca oportuno, nosotros votaríamos, en cualquier caso, a favor la enmienda que él ha... perdón, la Proposición que él ha presentado.

¿Cuál es el objetivo de nuestra Enmienda? Yo creo que el objetivo de nuestra Enmienda es precisar los conceptos. En primer lugar, yo creo que la Junta, en estos momentos, tiene una responsabilidad frente al sistema de transportes, concretamente en el tema de los aeropuertos, en la Comunidad Autónoma. Esa responsabilidad la Junta la expresa de manera escrita, y por lo tanto, no es una cuestión que diga yo; es una cuestión que dice la propia Junta en las Hipótesis del Modelo Territorial de Castilla y León, un documento oficial que nos ha sido remitido a los Grupos Parlamentarios. Por lo tanto, lo que yo leo aquí es la opinión de la Junta sobre el sistema de aeropuertos de la Comunidad Autónoma de Castilla y León; no es mi opinión personal, sino la opinión de la Junta. Y dice que "en Castilla y León hay tres aeropuertos, dos aeródromos militares, doce campos de vuelo, dos helipuertos..." etcétera. "Sin embargo, la accesibilidad aeroportuaria se percibe, a la luz de los resultados del proceso de participación institucional, como muy deficiente, tanto para el conjunto del territorio de Castilla y León como, de manera especialmente grave, para las cabeceras de las áreas funcionales. El aeropuerto con mayor tráfico comercial es el de Villanubla, que sólo sirve a Valladolid y Palencia, ya que el resto de las capitales provinciales se encuentran a más de cien kilómetros de él y disponen de instalaciones alternativas, como Madrid, Zaragoza, Vitoria, Bilbao, Santander y Oviedo".

Y más adelante, dice, en relación con los aeropuertos concretos ya: "La potenciación del aeropuerto de Villanubla, rentabilizando su posición dentro... en el centro de gravedad, el gran eje de desarrollo denominado Diagonal Castellana, se hace necesario establecer...", etcétera, etcétera. Y después, con respecto al aeropuerto... el resto, dice: "La consolidación de Matacán y de Virgen

del Camino como aeropuertos básicamente de transportes de mercancías, tráfico interregional con aviones de pequeño tamaño y recreativos, convirtiéndose en aeródromos ligados a actividades de negocios y funciones deportivas, como el vuelo sin motor, ultraligeros, paracaidismo, etcétera".

Esto refleja, primero -el documento en su conjunto, pero este apartado en concreto-, un acusado centralismo, que todo el documento en sí, todo el tomo, rezuma una concepción vallisoletanista -o como se quiera decir- de lo que es la concepción de los transportes, de las carreteras, de los sistemas de la Comunidad Autónoma. En este apartado en concreto, esa percepción es todavía más intensa. Nosotros manifestamos estar totalmente de acuerdo con el proponente, en el sentido de que los aeropuertos ni son regionales, ni son nacionales. El aeropuerto de Barajas no es el aeropuerto de España; posiblemente Son Sant Joan lo pueda ser igual, o el aeropuerto de Barcelona, o cualquier otro; lo mismo que -como él muy bien ha dicho- la estación de Chamartín no es la estación de España y podía haber otras, evidentemente.

Por lo tanto, esa concepción expresada -y yo lo entiendo- en las declaraciones del señor León de la Riva, como de Alcalde de Valladolid, de... arrimar el ascua a su sardina, deberían de haber sido corregidas y no potenciadas por el Consejero de Fomento, que sí es el Consejero de toda la Comunidad Autónoma y no el Consejero de Fomento de la ciudad de Valladolid, o de la provincia de Valladolid.

Y en ese sentido, nosotros pretendemos: primero, hemos sido absolutamente benévolos al decir, en nuestro primer punto de la Enmienda, que instamos a la Junta a continuar las gestiones. Dudamos de que haya hecho gestiones y dudamos de que haya hecho -mucho más todavía- presiones, pero aceptamos esa redacción que puede ser matizada si el Procurador proponente lo desea.

En segundo lugar, nosotros creemos que cada aeropuerto es distinto a otro; no tiene por qué ser... ni por qué ser igual las inversiones que se hagan en el de Valladolid, que en el de León, o con el de Matacán, o que en cualquier otro, pero sí solicitamos las inversiones de las Administraciones del Estado en el aeropuerto de León, de la misma forma que el señor Lucas solicitó, en su reciente visita a Aznar, para otros aeropuertos de la Comunidad, y que tenga el mismo interés y la misma fuerza para negociar unas cosas que otras.

El Consejero de Fomento se ha comprometido a realizar determinadas inversiones en el aeropuerto, y yo, a una pregunta mía por escrito, me ha contestado diciendo que no es que tengan 125.000.000 en el Presupuesto, que no los tienen, pero que están en disposición de aportarlos mediante las modificaciones presupuestarias pertinentes, si fuera preciso. Y ¿cuál es lo preciso? Que se consigan los permisos para el funcionamiento civil del aeropuerto.

Ya ha habido una primera reunión de los organismos competentes, ya en esta... con el nuevo Gobierno, y ya se han denegado esos permisos en primer lugar. Por tanto, yo creo que esa denegación ha sido fundamentalmente porque la Junta de Castilla y León, el Gobierno Regional, no apuesta nada más que por un aeropuerto, que es el de Villanubla. Si apostara por los demás, presionara en los demás, estoy absolutamente convencido de que, como es absolutamente razonable, se concederían los permisos para el uso civil a otros aeropuertos de la Comunidad; y ya no me refiero sólo al de León, sino posiblemente al de Villafría de Burgos o a otros que hubiera de igual interés.

Es evidente que, en estos momentos, la Junta subvenciona vuelos desde el aeropuerto de Valladolid, y los subvenciona mediante acuerdos con firmas comerciales. ¿Cómo? Cubriendo el número de plazas, garantizando un número de plazas, que, además, después, la Junta, cuando no se cubren, regala generosamente pues a los periodistas o a los Procuradores, cuestión que yo procuro pasar. Pero bueno, lo regala; cuando lo tiene que cubrir, dispone de plazas y, en ese momento, puede hasta regalarlas. Me parece bien, pero no me parece razonable que eso sólo se haga en un aeropuerto de la Comunidad. ¿Por qué? Porque, repito, ¿que es el aeropuerto regional? No es el aeropuerto regional. Es un aeropuerto en una región de 94.000 kilómetros cuadrados, que permite que existan además otros aeropuertos con esas funciones.

Y, desde luego, nosotros creemos que esta página, las ciento diecisiete, el b-15 del apartado concreto de Infraestructuras de este libro, debe ser corregido en el sentido de obligar a reconocer que pueda haber más aeropuertos en la Comunidad Autónoma y que, desde luego, el aeropuerto de León puede ser uno de ellos, sin duda.

No es muy de recibo que sólo se admita, en principio, un aeropuerto de un determinado nivel en Castilla y León, el de Villanubla, y que por ejemplo, pues veamos en nuestro entorno que el País Vasco tiene tres aeropuertos; no nos olvidemos que la superficie del País Vasco son entorno a 7.000 kilómetros cuadrados, que es aproximadamente la mitad de la provincia de León; que sus habitantes son en número menos que los habitantes de Castilla y León. Galicia tiene dos aeropuertos. Cantabria, que es una Comunidad uniprovincial, tiene un aeropuerto. Navarra tiene un aeropuerto. Pero, vamos, son Comunidades uniprovinciales, con unas superficies mucho más pequeñas, y que, además, ese aeropuerto garantiza el servicio a todos los habitantes de la Comunidad Autónoma.

Por lo tanto, nuestra Enmienda tiene el objetivo -repito- no de ir contra la Proposición No de Ley, sino -a nuestro juicio- de precisarla, reiterando que, caso de que el proponente no la acepte, nosotros, de cualquier manera, vamos a votar a favor de la suya, pero enten-

diendo que no es un problema de inversiones sólo, sino es un problema conceptual, es un problema de diseño de la Comunidad Autónoma, es un problema de creer que Castilla y León no se acaba en los entornos de la ciudad de Valladolid, sino que la Comunidad Autónoma va más allá y que todos los ciudadanos de esta Comunidad Autónoma tenemos necesidades, y que la Junta tiene la obligación de subvenir esas necesidades con criterios no centrípetas, sino lo contrario, centrífugas. Yo creo que los que estamos en los bordes necesitamos un tratamiento más correcto, más curioso, más preciso que los que están justo en el centro; y si no, que se lo digan pues a los vecinos de Las Merindades, o a los vecinos de El Bierzo, o a los vecinos de Ancares, o a los vecinos de la zona fronteriza con Portugal, o los vecinos de la zona sur de la Comunidad Autónoma, que es donde, precisamente, hay que tener una atención absolutamente preferente.

Y sin que eso signifique... porque no es mi obligación, pero quiero expresarlo aquí, yo le pediría al proponente que no acepte, en ningún caso, la Enmienda del Grupo Popular, porque no contempla ningún compromiso y sirve para mantener la absoluta ineficacia que en estos momentos tienen con respecto a otras instalaciones en otros lugares de la Comunidad Autónoma. Yo sé que él es libre de hacerlo, pero le advierto que en caso de que él aceptara la Enmienda del Grupo Popular, desde luego, nuestro voto cambiaría radicalmente y sería en contrario, porque la consideramos un absoluto engaño, para mantener las cosas en estos momentos como están.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor González. Para defender... para consumir, mejor dicho, un turno en contra de la Enmienda, tiene la palabra el Procurador proponente, don Joaquín Otero.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señor Presidente. Nos gustaría renunciar a este turno para conocer la opinión y postura política del Grupo Popular, y en un posterior turno ya fijar un texto definitivo.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Otero. Pasamos entonces a la Enmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular, que, para consumir... para defender la Enmienda, tiene la palabra don Narciso Coloma.

EL SEÑOR COLOMA BARUQUE: Gracias, señor Presidente. Lamentar, en primer lugar, que, por problemas de índole particular, este Procurador tenga que intervenir en sustitución de la Procuradora leonesa doña Natividad Cordero, que es realmente quien había preparado la intervención. Pero, de todas formas, decir que la posición del Grupo Parlamentario Popular es clara y contundente, como lo demuestra la Enmienda de sustitución que hemos presentado.

Nosotros estamos a favor de que la Junta –como no puede ser de otra forma– invierta y se preocupe por todas las provincias de esta Comunidad y por todos los temas que competen a esta Comunidad. Con lo que no estamos de acuerdo, es decir, con lo que estamos en completo desacuerdo es con una Propuesta de resolución que habla de tratos discriminatorios inexistentes y... Porque nosotros consideramos que la Junta ejerce con justicia su labor de Ejecutivo Regional y no entiende de discriminaciones y enfrentamientos provincialistas, absolutamente trasnochados. Desde luego, creemos que se trata –y el mismo Procurador Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista lo ha dicho– de que cada aeropuerto es distinto y, como cada aeropuerto es distinto, no se puede pedir en la misma Propuesta de resolución, que se pida el mismo tratamiento económico para dos situaciones que son absolutamente diferentes. Y, por eso, nosotros presentamos una Enmienda de sustitución que deja clara la posición del Grupo y que entiende que la Junta debe mojarse, pero siempre y cuando ese dinero y ese esfuerzo que programe y que ponga sirva para algo. Porque mientras el aeropuerto de León... por llamarle aeropuerto de León, porque no tiene todavía la denominación de aeropuerto para tráfico de viajeros, y eso es algo que no compete a la Junta; por eso no podemos hablar de la misma situación, es algo en que ni la Junta ni las Cortes de Castilla y León tienen nada que opinar, nada que hacer. Entonces, cuando el aeropuerto tenga esas autorizaciones y esos permisos necesarios, nosotros apoyamos que la Junta de Castilla y León invierta lo que sea preciso en el aeropuerto de León.

Por otro lado, la Junta de Castilla y León –y también se ha hecho mención aquí– ha manifestado claramente su deseo de apoyar y colaborar con esta iniciativa y participar en la financiación de la misma. En breves fechas, se va a firmar un protocolo de colaboración con 125.000.000 de pesetas que aporta la Administración Regional y que irán destinadas, concretamente, a obras de balizamiento y ayudas al tráfico aéreo, no olvidando la Diputación Provincial, con 25.000.000. Esto, sin contar con las importantes obras que tiene además que afrontar para construir los accesos. Y debo recordar a Sus Señorías que, quizá por un exceso de protagonismo, el anterior equipo de la Diputación Provincial inauguró el aeropuerto sin accesos, sin obras de balizamiento, pero –eso sí– con un gran cartel que podemos contemplar a la entrada de la Virgen del Camino, donde se nos anuncia y señala el aeropuerto de León. Una incongruencia.

De aquellas actuaciones, nos encontramos hoy con estos problemas que hay que solventar, como es la obtención, por parte de Aviación Civil, de todos los permisos imprescindibles y necesarios para echar a andar, y sin los cuales cualquier inversión estaría hipotecada.

Por otro lado, consideramos positivo que la Consejería de Fomento, a través de la Dirección General de Transportes, considere como objetivo específico, dentro del Plan Regional de Transportes, incluir e integrar al

aeropuerto de León en la Unidad de Vuelos del Tercer Nivel. Y eso es, nada más, lo que tenía que decir, Señorías. Muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Coloma. Para consumir un turno en contra de la Enmienda, tiene la palabra don Joaquín Otero.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señor Presidente. Gracias por permitirme, y además en aras a la brevedad, pues utilizar el turno, pues, para referirme a la Enmienda formulada por el Grupo Socialista y a la Enmienda formulada por el Grupo Popular. Y permítame que empiece por el segundo de ellos, por el Grupo Popular.

Señor Coloma, cuando yo me dirija a usted, piense que me estoy dirigiendo a la señora Natividad Cordero, que me da la impresión que es la que redactó el escrito que usted ha leído. Por tanto, por tanto...

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

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Bien, pues al Grupo Popular.

Le tengo que decir varias cosas. En primer lugar, me da la impresión... claro, como lo traen escrito de casa, me da la impresión de que no me escucharon en mi primera intervención, cuando explicaba que la filosofía de la iniciativa parlamentaria era acabar y oponernos frontalmente a la jerarquización de los aeropuertos en esta Comunidad. Eso era el principal objetivo. Todos los aeropuertos tienen la importancia que le dé, pues, el tránsito que tenga; o la importancia que les den las circunstancias socioeconómicas que sean oportunas.

Por tanto, no hay aeropuertos importantes, no hay aeropuertos regionales. Y en eso queremos salir al paso de las declaraciones del mismísimo señor Consejero de Fomento, que dice que el aeropuerto de Villanubla es el aeropuerto regional.

Por tanto, filosofía de la propuesta de resolución, ésa. No la han entendido, porque, desde luego, a ésa no me han contestado.

En segundo lugar, presentan ustedes una Enmienda, presentan ustedes una Enmienda que no dice absolutamente nada. Es igual que no haber presentado ninguna. ¡Hombre!, quizá una justificación política de que tienen ustedes interés, o que dice que tienen interés. Pero me dice una Enmienda en la que reproducen lo ha reiteradamente manifestado ya el Presidente de la Junta, Juan José Lucas, cada vez que le preguntan por el aeropuerto de León, que sí, que van a destinar dinero, pero cuando les den los permisos oportunos; que mientras tanto, no hay nada que hacer.

Por tanto, si yo acepto su Enmienda y me voy para León, me voy como vine; es decir, no nos ha servido absolutamente para nada, porque estamos como estábamos.

Dice usted que no hay discriminaciones. Hombre, mire, primera entrevista del Presidente de la Junta y del Consejero de Fomento con el Ministro de Fomento: petición para el aeropuerto de Villanubla (Valladolid), 3.000 millones de pesetas para construir una terminal de mercancías. Del aeropuerto de León, ni hablaron; el aeropuerto de León ni fue mencionado. Es un aeropuerto que necesita más ayudas, porque tiene que nacer, tiene que comenzar a funcionar todavía, hay que darle más empuje.

Ahora bien, parece que quieren ustedes habilitar no se sabe de dónde, porque no está presupuestado. Fíjese, hace unos meses no pensaban invertir ni un solo duro en el aeropuerto de León; ésa es la voluntad política de la Junta. Cuando se elaboraron los Presupuestos de la Junta, ustedes no previeron ni una sola peseta para el aeropuerto de León; cero pesetas en los Presupuestos Generales de la Comunidad. Ésa es la voluntad de la Junta. Lo que pasa que luego, claro, llegan las presiones políticas, y "hay que dar algo, hay que dar algo"; y dicen ustedes que van a dar 125.000.000 de pesetas -absolutamente insuficientes-, pero que es que, además, lo más preocupante es que ni siquiera saben de dónde los van a sacar, porque no están presupuestados.

Y esto es por las presiones políticas, no por la voluntad política de la Junta, que -insisto- es no darle ni una sola peseta al aeropuerto de León. Además, tienen mucho interés, estoy seguro que la Junta tiene mucho interés en que el tema de la autorización se demore lo máximo posible, porque cuanto más se demore, más van a tardar ustedes que... más tardarán en comprometer o en dar ese dinero.

"Situaciones diferentes" me dice usted. Yo no veo mucho la diferencia entre el aeropuerto... entre la posible viabilidad del aeropuerto de Valladolid o del aeropuerto de León. Porque, mire usted, la población viene a ser prácticamente la misma, la que pueda utilizar un aeropuerto que la que pueda utilizar otro. Por tanto, las soluciones tampoco veo yo que sean muy diferentes.

De tal manera que a través de sus manifestaciones, a través de la Enmienda, y a través de los hechos que constatan los Presupuestos de la Comunidad, lo que ustedes quieren es olvidarse, en la medida de lo posible, del aeropuerto de León.

Y quiero hacer mención a la propuesta, o a la Enmienda formulada por el Grupo Socialista, y relacionarla también con la postura política del Grupo Parlamentario Popular. Vamos a fijar un texto definitivo, donde se va a recoger prácticamente en su integridad la propuesta

formulada por el Grupo Socialista. Y, señor González, yo le diría que el texto definitivo -señor González y señor Coloma, por supuesto-, que el texto definitivo podría quedar redactado, va a quedar, de hecho, redactado del siguiente modo.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Oiga, señor Otero, perdone que le interrumpa. Hay un turno posterior para fijar el texto alternativo, le ruego... Porque, además, tiene ahora que intervenir, en el turno de fijación de posiciones, el Portavoz del Grupo de Izquierda Unida, y luego, posteriormente, ya fijará usted el texto alternativo.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Correcto. En cuanto a la Enmienda formulada por el Grupo Socialista. Asumirla casi íntegramente. El primer punto no lo compartimos. Dicen ustedes: "a continuar las gestiones ante la Administración del Estado". Es que la Junta no ha iniciado, siquiera, las gestiones. Por tanto, yo modificaría eso y diría "a iniciar las gestiones con la Administración del Estado".

En segundo lugar, podríamos asumirlo íntegramente. En tercer lugar, íntegramente.

En cuarto lugar, donde dice "a subvencionar, como se hace con otros aeropuertos, a empresas aéreas", añadiría también "y de mantenimiento", ¿eh?, empresas de mantenimiento.

Y la quinta, por supuesto, la dejaría exactamente tal y como está.

Y antes de terminar, pues, una cuestión más importante, que se me pasaba. La voluntad política del Grupo Popular y de la Junta de Castilla y León se demostraría si presionasen ante la Administración Central, de su mismo partido, para que se concediese esa autorización. Pero es que ustedes no están presionando; todo lo contrario, a mí me da la impresión de que están presionando en contra, para que no se conceda esa licencia al aeropuerto.

Fíjese, si la Junta, si el Presidente de la Junta, se hubiese tomado el tema con interés y hubiera transmitido ese interés, del mismo modo que transmite otros intereses, a la Administración Central; si le hubiera dicho que era prioritario para esta Comunidad y para la provincia de León la apertura al tráfico de viajeros del aeropuerto de León al Ministro en su primera reunión, es posible que esa Comisión que se llama Cidetra, que es una Comisión interministerial, en su reunión de hace tres días, hubiera dado la licencia. Pero no se dio la licencia, se la negaron. ¿Por qué? Pues no lo sé. Es que no saben tampoco ellos por qué no le han dado la licencia. Es un simple problema burocrático de si tiene que ser la empresa que explote -AENA- el aeropuerto, si puede ser otra empresa. Pues digan ustedes: miren ustedes, no se

la damos porque la empresa tiene que ser AENA. Pero la Diputación ya ha dicho: "Pues que sea AENA"; y siguen sin darle la licencia.

No hay ninguna voluntad, insisto. Si la Junta hubiera presionado, si los altos cargos de la Junta hubieran presionado a la Administración Central, seguro que desde hace tres días, desde hace tres días, que fue la última reunión de Cidetra, el aeropuerto de León ya tendría licencia.

Y, dicho esto, quedamos a la espera de la fijación de un texto definitivo, anunciando que vamos a aceptar en parte la Enmienda del Grupo Socialista y que, desde luego, vamos a rechazar -porque es que no dice absolutamente nada nuevo, no aporta nada más que lo que ya se ha dicho por parte de la Junta desde hace tiempo- la Enmienda formulada por el Grupo Parlamentario Popular. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR COLOMA BARUQUE: Gracias, Señoría. Nosotros, en primer lugar, señor Otero... efectivamente, ha intervenido el Grupo Parlamentario Popular, y además no ha leído, porque no la tiene, en ningún modo, la intervención de la Procuradora doña Natividad Cordero. Lo que tiene son datos de la Junta, y eso es lo que me he limitado a leer: datos, datos del Ejecutivo en ese sentido.

Desde luego, no existe esa jerarquización a la que usted alude, porque... ya lo dijo también en su intervención el Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista: la jerarquización no se hace en función de la situación geográfica, sino en función de otras circunstancias. Y no existe esa jerarquización. Vuelvo a repetir que mientras no tenga la denominación de aeropuerto -hasta ahora no la tiene- el aeropuerto de León, pues no se puede hablar de que si en una ciudad la hay y en otra no. En una ciudad hay ese título, y se pueden hacer ciertas cosas, y en otro no existe ese título; y eso pasa en el aeropuerto de León.

Entonces, el que diga usted que nuestra Enmienda de sustitución no sirve para nada es una cosa que no se comprende muy bien, porque ¿cómo va a invertir la Junta en algo, si no tiene autorización para ello y si...? Yo creo que lo que dice la Enmienda de sustitución es completamente elemental.

Y, mire usted, para conseguir la calificación de uso civil resulta imprescindible la participación de AENA, que es un ente público, y así como la postura favorable de todas las instituciones leonesas -que las tiene-, ampliable a la Comunidad, que ya ha mostrado su apoyo al proyecto; ya la Comisión Interministerios condiciona la

coestión de uso civil a la participación de AENA. El anterior responsable de AENA, señor Abejón, no mostró ningún interés particular por el tema. En la actualidad, las instituciones de León, así como el Senador señor Prada, están realizando todos los esfuerzos posibles para que se conceda esa autorización.

Y mire, puesto que es que parece que ustedes se empeñan en decir que es que aquí la Junta de Castilla y León sólo muestra su apoyo al aeropuerto de Villanubla, que es el único aeropuerto que puede hacer viajes con viajeros públicos, pues hay que decirle que tampoco es para tanto, es para tanto. Aquí, la inversión destinada por el Gobierno Regional al aeropuerto de León ha sido la siguiente: obras financiadas, ninguna; subvenciones a empresas, Aviaco, 26.000.000, divididos entre el año noventa y cuatro y noventa y cinco; ya cerrada esa línea de ayuda. En cuanto a esos 3.000 millones atribuidos al Consejero, se refieren a la cuantificación de las necesidades de dicha infraestructura para transformarse en aeropuerto competitivo. Eso no quiere decir que la Junta haya puesto 3.000 millones de pesetas para el aeropuerto de Villanubla.

Entonces, Señorías, que quede claro que la posición del Grupo Parlamentario Popular es que pueda funcionar, y que funcione, el aeropuerto de Villanubla, para lo cual se va a intentar, por parte del Grupo Parlamentario Popular, conseguir de la Administración Regional -que es la competente- que luche por esa denominación de aeropuerto; que AENA, ente público, en las Comisiones que haya, conceda ese permiso. Y entonces, la Junta de Castilla y León y el Grupo Popular demostrarán que sí están dispuestos a invertir; pero cuando sea posible hacerlo, no antes.

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

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señor Presidente. Muy brevemente. Cuando hablamos de idéntico trato económico, no quiere decir que la Junta le dé tanto dinero a uno como a otro; eso es una parte. Otra parte es que cuando pida dinero para uno, pida tanto dinero para otro. Si el aeropuerto... mire, si el aeropuerto de Valladolid, de Villanubla, necesita para ser competitivo 3.000 millones de pesetas, el aeropuerto de León va a necesitar para ser competitivo 3.000 millones de pesetas también, exactamente lo mismo. Por tanto, que si el Consejero de Fomento o el Presidente de la Junta se entrevistan con el nuevo Ministro y le dicen 3.000 millones para el aeropuerto de Villanubla -y se lo han dicho, y en concreto para la nueva terminal-, pues 3.000 millones también para el aeropuerto de León, porque tiene que ser competitivo. Lo que pasa es... "no, miren ustedes, es que no hay perspectivas ni previsiones de que el Ayuntamiento... de que al aeropuerto de León se vaya

a dar licencia". Pero si es una cuestión de plazos, si es una cuestión de cuándo se le va a dar esa licencia; pero saben ustedes muy bien que se le va a dar esa licencia. Pero vayan ustedes siendo previsores. ¿De dónde van a sacar el dinero...?

Ahora nos vamos a meter en unos nuevos Presupuestos. ¿Ahí ya ustedes van a seguir sin aportar ni una sola peseta, si todavía no se ha concedido la licencia, o van a ser previsores y decir: como es previsible que se le dé la licencia, vamos a comprometer ya tal cantidad de dinero para el aeropuerto de León? Ni más ni menos. Decir que para el aeropuerto de León, nada, hasta que sea aeropuerto, entonces luego ya todo para el aeropuerto de León. Tienen ustedes que ir siendo previsores, porque, si no, no pueden habilitar partidas millonarias para invertir en los ayuntamientos. Hay que ir por plazos. Y es absolutamente previsible que el aeropuerto de León va a tener una licencia de forma inmediata.

Y creo que no debo de añadir nada más a su intervención, puesto que... Únicamente decir... el tema de la jerarquización. Dice usted que no se jerarquiza. Bueno, pues aquí están las declaraciones del señor Merino, que dice que Villanubla será el aeropuerto regional. Y es lo que la Junta quiere: regionalizar el aeropuerto, como quiere regionalizar todo y centralizarlo todo en Valladolid; y en esto, pues exactamente igual. Lo pasa que, claro, afortunadamente hay presiones políticas, ante las que tienen que ceder, pero vamos, no con mucho agrado. Seguirán insistiendo y haciendo lo posible por potenciar el aeropuerto de Valladolid en detrimento de otros aeropuertos. Nada más, por el momento.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Otero. Pasamos al turno, ahora, de fijación de posiciones. Tiene la palabra, por el Grupo de Izquierda Unida, don José Luis Conde Valdés.

EL SEÑOR CONDE VALDÉS: Muchas gracias, señor Presidente. Bueno, en primer lugar, decir que esto es otro compromiso electoral, político del Partido Popular en las elecciones, lo del aeropuerto de León. Y decir que, bueno, que partió la iniciativa... partió de la propia Diputación de León, en la anterior etapa en manos del Partido Socialista, que fue el que empezó a realizar las gestiones del aeropuerto, y en aquellos momentos -es por hacer un poco la referencia, ¿no?-, en aquellos momentos el Partido Popular y la Junta se posicionó a favor del aeropuerto, pero simplemente como declaración formal de buenas intenciones. Hasta ahí, punto; no ha habido ningún compromiso a mayores. A continuación, ustedes gobiernan la Diputación de León en estos momentos, y el único que está haciendo las gestiones para poner en marcha o para tratar de poner en marcha el aeropuerto de León, pues es la Diputación de León. Y de vez en cuando, eso sí, se adorna con alguna declaración del Presidente Lucas, diciendo que la Junta que está dispuesta

a financiar económicamente ese aeropuerto, y hace la promesa taxativa de los 125.000.000 de pesetas, dejando claro, evidentemente -que yo ahí sí estoy de acuerdo-, diciendo: bueno, una vez que estén... los permisos y las autorizaciones pertinentes estén realizadas.

La cuestión es la siguiente: la Diputación hasta la fecha se ha gastado cerca de 400.000.000 de pesetas. Yo no entiendo, mi Grupo no entiende por qué el aeropuerto tiene que asumirlo una Diputación Provincial, cuando, por ejemplo, en León tenemos pues casi sesenta pueblos con deficiencias de alumbrado, por poner un ejemplo. Y por qué la Diputación tiene que asumir el peso específico de llevar adelante el tema del aeropuerto. La Junta está en la sombra, a la sombra de la Diputación y, simplemente, para... de vez en cuando hace algún tipo de declaraciones diciendo: "no, no, la Junta va a apoyarlo".

Y lo que se plantea ahora, en la Proposición que ha presentado el señor Procurador Otero, y más que nada también la Enmienda que ha presentado el PSOE, es decir, bueno, vamos a pasar de las palabras a los hechos, hay una serie de autorizaciones que hay que sacar, bien a través de Cidetra, a través de AENA. Bien. Esa gestión, ¿por qué la tiene que hacer la Diputación? Esa gestión es la que tiene que estar haciendo la Junta de Castilla y León. No lo tiene que hacer la Diputación. La Diputación ha puesto en marcha un proyecto; otra cosa es que a lo mejor lo hizo de manera precipitada, y -eso sí- se pusieron primero los carteles, y había muchos turistas que se confundían, porque cuando pasaban por allí veían lo de "Aeropuerto León" y pensaban que teníamos aeropuerto. Pero, bueno, a lo mejor se hizo de manera precipitada, pero fue un interés y una voluntad de todas las fuerzas políticas y de toda la ciudadanía decir: "no, hay que poner un aeropuerto en León". Eso se puso en marcha.

Y, entonces, yo digo: la responsabilidad le compete a la Junta, las gestiones para sacar las autorizaciones pertinentes tendrá que ser la propia Junta de Castilla y León. Por eso yo estoy de acuerdo en la Enmienda del Partido Socialista, porque creo que puntualiza las cuestiones. En primer lugar, la Junta tiene que asumir ese compromiso de liderar ella el tema del aeropuerto de León, liderar la Junta, no la Diputación como tal. Es decir, que las gestiones que se tengan que hacer ante las Administraciones del Estado -en este caso Cidetra y AENA- tendrá que ser la propia Junta, en primer lugar.

En segundo lugar, la elaboración de ese plan de viabilidad, que ya tantas veces se ha dicho, el plan de viabilidad de ese aeropuerto, que se dijo que lo iba a sacar AENA, pero como no se presiona lo suficiente, bueno, pues eso al final no sale a la luz.

En segundo lugar, evidentemente, como los recursos que tenemos son limitados, porque con 125.000.000 de pesetas tampoco vamos a hacer nada, porque nos hemos gastado 400.000.000 de pesetas en la primera fase de la

puesta en marcha del aeropuerto –la segunda está cifrada en otros 400.000.000–, pero, evidentemente, para poner un aeropuerto nos vamos a tener que gastar como mínimo 2.000 millones de pesetas. Eso por ahí... Porque si hablamos de subvenciones a las empresas, etcétera, etcétera, con esas cantidades, no hacemos... no ponemos en marcha el aeropuerto. Entonces, quiere decirse que, como también tenemos recursos limitados, evidentemente, habrá que hacer gestiones con la Administración Central para ver qué ayudas financieras se pueden aportar para la puesta en marcha del aeropuerto de León, que es otro de los puntos que, evidentemente, yo estoy totalmente de acuerdo con lo que se recoge aquí, en la Enmienda del Partido Socialista.

Y después hablamos de esos 125.000.000, porque pueden ser 125.000.000 ó tienen que ser 250. No lo sabemos. La cuestión es la capacidad financiera que tenga la Junta en la modificación del Presupuesto. El señor Merino dijo el otro día que sí, que la Junta asumía ese compromiso de pagar esos 125.000.000 de pesetas en cuanto estuvieran las autorizaciones pertinentes en marcha. Bueno, muy bien. Pues ahora, de las palabras, hay que pasar a los hechos. Ustedes asuman la responsabilidad de poner en marcha el aeropuerto, hagan las gestiones con las Administraciones, y sanseacabó. Si no hay más que discutir. Lo que no se puede estar es permanentemente hablando del aeropuerto, la Diputación que no tiene capacidad financiera para ponerlo en marcha, la Junta detrás de la Diputación diciendo que no se preocupe, que para eso está la Junta para financiar lo que haga falta. Y, al final, el aeropuerto no se hace. Y nos podemos tirar así pues ocho años. Y al final, bueno, pues es una especie de culebrón; es decir, llevamos con el aeropuerto ya dos años; y, al final, la ciudadanía ya no sabe si el aeropuerto es necesario o no es necesario, o hay capacidad o posibilidad de ponerlo en marcha.

Por tanto, nosotros vamos a votar a favor de la Propuesta de Resolución, entendiendo que el proponente pues ha asumido la totalidad de las enmiendas o de la Enmienda que ha presentado el Partido Socialista. Si es así, nosotros la vamos a votar a favor.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Conde. Para cerrar el debate...

EL SEÑOR COLOMA BARUQUE: Señor Presidente, por una cuestión de orden.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Para... Señor Coloma, vamos primero a fijar las posiciones y luego ya... luego ya entramos a la discusión de...

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

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): La cuestión de orden, señor Coloma, la cuestión de orden, ¿cuál es?

EL SEÑOR COLOMA BARUQUE: Señoría, que el señor Portavoz del Grupo de Izquierda Unida me ha contestado a mí; no ha fijado particularmente su posición a...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Eso no es... eso no...

EL SEÑOR COLOMA BARUQUE: Pero, de todas formas, yo puedo estar más o menos de acuerdo y agradezco su intervención.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Señor Coloma, eso no es cuestión de orden. Vamos a...

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): ...cerrar el debate. Para cerrar el debate...

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: No tiene nada que ver con el debate, tiene que ver con que –como hemos dicho en un momento determinado– uno de los miembros de este Grupo que venía de camino no ha podido llegar y hemos avisado a alguno de los Grupos para que, en sustitución de Natividad Cordero, se hiciera constar a Carmen Reina para la presencia en esta Comisión.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Huidobro. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la Resolución que se propone, tiene la palabra don Joaquín Otero.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señor Presidente. Vamos a intentar fijar un texto que pudiera ser asumido por todos los Grupos políticos. La verdad es que requiere... va a ser un texto un poco... un poco largo, pero... pero vamos a intentar la posibilidad de que sea asumido por todos los Grupos políticos.

Principal objeción del Grupo Parlamentario Popular, que el aeropuerto de León no tiene todavía las licencias oportunas, y que en el momento en que tengan las licencias oportunas van a apostar ustedes por el aeropuerto de León. Bien. Vamos a ver. El texto definitivo, en ese sentido, quedaría fijado, utilizando la primera parte de la Propuesta de Resolución presentada por este Procurador, de la siguiente manera: "Que las Cortes de Castilla y León se muestren favorables e insten a la Junta para que –coma–, una vez obtenidas las autorizaciones... todas las autorizaciones de Aviación Civil..." –recogemos la frase textual del Grupo Parlamentario Popular en su Enmienda– "...para que una vez obtenidas todas las autorizaciones de Aviación Civil, otorgue idéntico trato económico al aeropuerto de León que al aeropuerto de Villanubla en Valladolid, y en concreto –dos puntos–: primero –dos puntos, primero–... iniciando las gestiones

ante la Administración del Estado para la apertura al uso comercial del Aeródromo de la Virgen del Camino en León...". A nosotros nos consta que no se han iniciado las gestiones, pero si nos las fueran a aceptar...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Señor Otero, perdone, parece que el texto va a ser largo, creo va a ser más conveniente conceder cinco o diez minutos de...

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Yo creo que no va...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): El letrado tiene que recoger... tiene que recoger el texto definitivo y creo que va a ser conveniente... Diez minutos de descanso para fijar definitivamente el texto. Se suspende la sesión por espacio de diez minutos.

(Se suspende la sesión a las doce horas veinte minutos y se reanuda la sesión a las doce horas treinta y cinco minutos.)

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Se reanuda la sesión. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la Resolución que se propone, tiene la palabra don Joaquín Otero.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señor Presidente. El texto definitivo queda fijado en los siguientes términos:

"Que las Cortes de Castilla y León se muestren favorables e insten a la Junta para que, una vez obtenidas todas las autorizaciones de Aviación Civil, otorgue idéntico trato económico al aeropuerto de León que al aeropuerto de Villanubla en Valladolid, y en concreto -dos puntos-:

Primero. Iniciando las gestiones..." -por supuesto la Junta- "...iniciando las gestiones ante la Administración del Estado para la apertura al uso comercial del Aeródromo de la Virgen del Camino en León.

Segundo. Solicitando inversiones de la Administración del Estado en el Aeródromo de León, de la misma forma que el señor Lucas ha solicitado en su reciente visita al señor Aznar para otros aeropuertos de la Comunidad.

Tercero. Cumpliendo los compromisos adquiridos por el Consejero de Fomento de realizar inversiones directas de la Junta en el Aeródromo de la Virgen del Camino.

Cuarto. Subvencionando, como se hace con otros aeropuertos, a empresas aéreas y de mantenimiento para potenciar la utilización del aeropuerto.

Y quinto. Retirando la exposición itinerante sobre hipótesis de modelo territorial de Castilla y León, documento redactado por la "Consejera" de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio -supongo que será Consejería-, que propone relegar al aeropuerto de León a transporte de mercancías, tráfico interregional con aviones de pequeño tamaño y recreativos, convirtiéndose en aeródromo ligado a actividades de negocios y funciones deportivas, como el vuelo sin motor, ultraligeros, paracaidismo, etcétera (página ciento diecisiete del documento relativo a la citada exposición); propuesta que contradice las promesas realizadas por el Consejero de Fomento sobre el futuro aeropuerto de León".

Ése es el texto definitivo y el que deseamos que se someta a su... a votación.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Otero. Al haber sido modificado el texto definitivo, vamos a dar ahora un turno a los Grupos Parlamentarios que quieran intervenir para fijar la posición. Así que, por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Conde.

EL SEÑOR CONDE VALDÉS: Bueno, pues en principio, estar de acuerdo. Si se ha incluido gran parte de la Enmienda... mayoritariamente la Enmienda que ha presentado el Grupo Socialista, ¿eh? Y nosotros votaríamos a favor de la Propuesta Definitiva.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Conde. Por el Grupo Parlamentario Socialista, señor González tiene la palabra.

EL SEÑOR GONZÁLEZ GONZÁLEZ: Sí, señor Presidente. Agradecerle al Portavoz del Grupo Mixto que haya asumido en parte el texto de la Enmienda del Grupo Parlamentario Socialista. Como, además, le habíamos avisado de que... caso que no lo hiciera, íbamos a votar a favor la suya, y como, además, ha añadido al principio de la Enmienda parte de la que era Propuesta de Resolución original, no tenemos ninguna razón para votarle en contra.

Únicamente, le hubiéramos agradecido al Portavoz del Grupo Mixto, puesto que el resultado final de la Propuesta no es parecido en absoluto -ni globalmente- a nuestra Enmienda, que hubiera consumido un turno en contra de nuestra Enmienda, para que este Grupo Parlamentario no se hubiera visto privado de un turno de debate y no de fijación de posiciones, que es diferente a un debate. Y para que el Presidente no tenga que sufrir por mi culpa, pues me limito a decir que vamos a votar a favor de la... del texto definitivo que ha propuesto el proponente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor González. Tiene la palabra, para fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular, don Narciso Coloma.

EL SEÑOR COLOMA BARUQUE: Gracias, señor Presidente. Únicamente decir que mantenemos nuestra posición de voto en contra, porque seguimos manteniendo que no existe discriminación por parte de la Administración y que, por lo tanto, no podemos votar a favor de un mismo trato económico, como pide la Propuesta de Resolución últimamente leída por el proponente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Coloma. Cumplido el debate, vamos a someter a votación la Proposición No de Ley en los términos definitivamente fijados por el Procurador proponente. ¿Votos a favor de la Proposición No de Ley? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?

El resultado de la votación es el siguiente. Votos emitidos: dieciséis. Votos a favor de la Proposición No de Ley: siete. Votos en contra: nueve. Abstenciones: cero. Queda rechazada la Proposición No de Ley debatida.

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

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR RIÑONES RICO): Sí. **"Proposición No de Ley, PNL-132 I, presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, relativa a la elaboración de un Plan de Viabilidad del ferrocarril Ponferrada-Villablino, de modalidad triple, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número treinta y cinco, de catorce de febrero de mil novecientos noventa y seis"**.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para la presentación de la Proposición No de Ley, tiene la palabra, en representación del Grupo Parlamentario proponente, don José Luis Conde Valdés.

EL SEÑOR CONDE VALDÉS: Muchas gracias, señor Presidente. Bueno, en principio, decir que dentro del Plan de Viabilidad de la MSP, del contrato... se firmó un contrato-programa con la Junta, y a través del cual la Junta cedía, en régimen de explotación, el ferrocarril a la empresa minera para el transporte de mineral.

En el referido contrato-programa, la Junta había asumido el compromiso de hacer una inversión en torno a 1.200 millones de pesetas, para adecuar la línea y adecuarla, y de esos 1.200 millones de pesetas, bueno, en realidad solamente se han invertido 400, de los cuales con ese dinero, prácticamente, la empresa lo único que ha hecho, no ha sido arreglar las vías, ni hacer ningún tipo de reparación ni de obras -y eso nos consta por el propio informe del comité de empresa-, sino fundamentalmente en la construcción de un taller de reparaciones, que, por otra parte, la empresa comunica y dice que, bueno, que es un taller que no reúne todas las condicio-

nes, porque para hacer determinadas reparaciones de maquinaria y demás, pues tendría que contratar los servicios de determinadas empresas privadas, ¿no?

Entonces, en el resto de la línea, todo ese dinero que se dio en principio de esos 400.000.000 de pesetas, que bajo... a nuestro entender no estaban destinados exclusivamente para la construcción del taller, sino para la construcción del taller como ayuda y para la reparación de la línea: traviesas, raíles, pasos a nivel, túneles, etcétera. Bueno, pues, ese dinero no se ha invertido, bajo nuestro punto de vista, de manera... de manera correcta. Y nosotros lo que venimos a plantear en esta Proposición No de Ley es que, en cierta medida, la Junta tendría que cambiar un poco la posición respecto a la idea de la utilización de esta línea férrea, ¿no? Sin negar que, efectivamente, el carbón debe transportarse por esta vía del ferrocarril, porque supone una reducción de costos y, por lo tanto, consolida la viabilidad de la empresa, lo que no es menos cierto que si las subvenciones que está dando la Junta a esta empresa para reformar y adecuar la línea no se están llevando a efecto, pues, nosotros consideramos que la explotación... la concesión de esta línea tiene que estar en manos de la Junta, ¿no?

Porque ya en el mes de octubre la propia empresa, bueno, pues, trató un poco de chantajear a la Junta diciendo que quería firmar otro contrato programa, pero que eso suponía un mayor nivel de inversión. Ellos hablaban en torno a 4.000 millones de pesetas, de los cuales a la Junta le pedía 1.200, y el resto, el otro 50%, lo pondría la empresa, pero es que de ese 50% que tenía que tener la empresa era a costa también de subvenciones. Por tanto, lo que solicitaba la empresa para hacer un nuevo plan de viabilidad del ferrocarril, si según los propios estudios de la empresa se cifraban en 4.000 millones de pesetas, el 75% lo tenía que poner prácticamente la Junta de Castilla y León.

A nosotros nos parece eso pues una propuesta absolutamente desorbitada. Y en base a esa situación, nosotros planteábamos que para eliminar incertidumbres, e incluso para aprovechar mejor esa línea férrea, bueno, pues que la Junta explotase la propia línea, con independencia de que el carbón fuera transportado, evidentemente, por la línea del ferrocarril, pero, además, en la perspectiva de que esa línea férrea podía ser utilizada como de promoción turística y -por qué no- sin renunciar tampoco a que en su día, si eso se consolidara, pudiera ser utilizada pues como un transporte también de viajeros, como fue en la época.

Es decir, que es un... lo que nosotros tratamos aquí en esta Proposición es que sea la propia Junta la que gestione la línea del ferrocarril, y -vuelvo a repetir- con independencia de que, efectivamente, el carbón se siga transportando por esta línea, pero no simplemente condenando a esta línea de ferrocarril a que se transporte exclusivamente mineral, sino que se puede potenciar

también desde el punto de vista turístico, incluso sin renunciar tampoco –vuelvo a repetir– a ser utilizada como transporte de viajeros. Y por eso decimos en la Propuesta de Resolución de que la Junta haga un plan de viabilidad, la propia Junta, en esa triple vertiente: transporte mercancías, de turismo y de viajeros.

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

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Gracias, señor Presidente. Señorías, en la exposición que ha hecho el representante de Izquierda Unida estamos de acuerdo. El ferrocarril Ponferrada-Villablino es un ferrocarril que desde el punto de vista de los intereses de la Comunidad Autónoma de la Región es un ferrocarril interesante. Un ferrocarril cuya explotación hay que hacerla de forma equilibrada con la carretera, de la que ya se ha hablado aquí en varias ocasiones y que, desde la Consejería de Fomento, el Director General de Carreteras ha explicado cuáles son los proyectos que se tienen para esa carretera y por qué se va a hacer una explotación equilibrada entre carretera Ponferrada-Villablino, y ferrocarril Ponferrada-Villablino. Hasta ahí estamos de acuerdo.

¿Por qué nos oponemos a esta Proposición No de Ley? Porque en la exposición de motivos, en sus antecedentes, hay algunas manifestaciones que no son o no coinciden con la realidad, como ahora voy a exponer brevemente, y porque, en segunda parte, ese plan de viabilidad de la explotación yo creo que no correspondería hacerlo a la Junta de Castilla y León, sino... a no ser que la Junta de Castilla y León se encargara de forma directa de la explotación del ferrocarril, cosa que no suele suceder normalmente; casi ninguna vía férrea está explotada directamente por un Gobierno; o lo está directamente por aquellos a quienes se les ha concedido, o lo está... que se les concede la explotación, o lo está normalmente por empresas públicas que se hacen cargo de la explotación del ferrocarril.

Pero digo... he dicho dos partes. Una, porque algunos de los antecedentes... las cosas que se dicen en los antecedentes no son ciertas del todo. Es decir, no hay un contrato programa entre la MSP y la Junta de Castilla y León para la explotación de la línea férrea Ponferrada-Villablino. Lo que hay es una concesión desde hace mucho tiempo. Cuando la siderúrgica de Ponferrada empezó a funcionar, el Gobierno de la Nación entonces le concedió por setenta y cinco años –que me parece que termina en el año noventa y ocho– la concesión de la explotación, como cualquier otra concesión de una vía... de un servicio público, con la obligación de que por esa vía férrea puedan discurrir otro tipo de maquinaria móvil que no sea la que utiliza para el transporte del mineral la empresa minera. Por lo tanto, no hay tal contrato programa. El contrato programa habría que concertarse con la

empresa a la que se le conceda la explotación, y eso no se podrá hacer hasta dentro de dos años, por lo menos, porque en ese momento es cuando habrá que decir a quién, quién o cómo se va a explotar esa línea férrea a partir de ese momento.

¿Qué ha hecho la Junta, a la vista de que en este momento no puede firmar un contrato programa para la explotación del ferrocarril? Sí para ayudar a la empresa minera, que es de lo que se está hablando, por una parte. ¿Qué es lo que ha pensado el Gobierno regional sobre esta materia? Que siendo interesante esas dos comunicaciones, la carretera y la línea férrea, no solamente para la explotación de la mina, sino también para la explotación... la explotación del carbón, sino también para el desarrollo de la zona, habría que hacer un estudio equilibrado entre carretera y ferrocarril. Creo que aquí ya se ha expuesto en esta Comisión, ya se ha expuesto y en otras Comisiones qué es lo que se puede hacer, como se puede combinar la explotación de esas dos vías de comunicación.

Entonces, lo que la Junta de Castilla y León ha hecho, está haciendo el Gobierno regional, es no dejar que la vía férrea quede... dentro de dos años se encuentre en unas circunstancias que la recuperación sea imposible. Ha habido otras vías férreas que se han abandonado, se han dejado sin uso, y no se están manteniendo. Aquí no solamente se está manteniendo, sino que se está invirtiendo en ello. Se está invirtiendo en dos partes. Una parte, que ya se reconoce por el representante de Izquierda Unida, que es los talleres. Pero hay otra parte, ha habido ya una primera fase de mantenimiento de la vía férrea, una primera fase que ha costado entre talleres y primera fase 1.000 millones de pesetas. Pero es que hay una segunda fase, que es la segunda fase de acondicionamiento y renovación de la vía, cuyo importe aproximado está en unos 1.500 millones; digo aproximado, porque la oferta ya se ha hecho, la oferta para hacerse cargo de esta selección, de la adjudicación y la oferta en estos momentos está en vías de preselección. Lo que quiere decir que ya ha habido una actuación en la vía, una actuación en los talleres, una contratación, un anuncio de contratación de una segunda parte de actuación en la vía. Lo que quiere decir que dentro de dos años, aproximadamente, cuando se termine la concesión que el Gobierno hizo en su día a la Minero Siderúrgica de Ponferrada, en ese momento las vías y los talleres se encontrarán en condiciones de explotarlo directamente, cosa que no es normal, de hacerlo a través de una empresa pública, Feve o alguna empresa parecida, como otras de las que hay, o hacerlo a través de la concesión con la misma empresa, exigiéndole que pueda dedicarlo no solamente a transporte de mercancías de los minerales, sino también de mercancías y de viajeros, incluso en plan turístico.

Si en ese momento, la vía se encuentra en esas condiciones, los talleres se encuentran en esas condiciones, la obra que se está realizando es la obra adecuada. Si al mismo tiempo se hace el estudio o se hace la posibilidad de que la comunicación en esa región sea por

carretera o por ferrocarril, y sean las dos equilibradas, es decir, que uno complemente al otro, habremos dado respuesta a las necesidades de esa zona. Ésa es la razón por la que no podemos aceptar que sea la Junta de Castilla y León quien de forma inmediata se haga cargo del estudio de un plan de viabilidad del ferrocarril, pero sí que decimos que nos parece que el hecho de actuar con una inversión de 1.000 millones ya realizada -no 400, 1.000 millones-, y 1.500 que está previsto que se adjudiquen en muy breve plazo, porque se está preseleccionando a las empresas que han concurrido a ese concurso para la realización del mantenimiento de la vía, sí dejamos la vía en condiciones de que pueda servir para aquello que constituye el fondo de la Proposición No de Ley, es decir, que no se deje morir la vía, porque esa vía férrea va a ser interesante para el desarrollo económico, desde el punto de vista no solamente minero, sino desde el punto de vista también turístico, desde el punto de vista social de esa zona.

Y lamento que esto sea así, porque -como digo- en el fondo del asunto estamos de acuerdo, pero no es el camino el que aquí se pide. Por eso nosotros nos vamos a oponer a la Proposición No de Ley que en este momento ha presentado Izquierda Unida. Gracias, señor Presidente.

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

EL SEÑOR CONDE VALDÉS: Muchas gracias, señor Presidente. Bueno, mire, señor Huidobro, yo... dice que estamos de acuerdo en la exposición general. Bueno, pues, evidentemente, ahí podemos estar de acuerdo. Pero la Proposición que se plantea aquí... yo no estoy diciendo que como está vigente esa concesión y finaliza en diciembre del noventa y siete, pues, efectivamente, ustedes ahí tendrán que someterse a lo que hayan firmado con la empresa. Pero yo me refiero a partir del noventa y siete. ¿Qué va a suceder? Es decir, porque ustedes están de acuerdo, primero, que eso tiene que ser una vía fundamentalmente para el transporte de mineral, porque eso eliminaría, bueno, ya se ha dicho aquí el transporte pesado por carretera, en la futura carretera cuando se haga, cuando la Junta tenga a bien hacer la carretera, pues se elimina el transporte pesado entre Villablino y Ponferrada. Entonces, la utilización de esa vía para el transporte de mineral es fundamental, y también para la eliminación de costos del propio carbón que explota la MSP.

Pero yo creo que la Junta tiene que ser más ambiciosa. Yo lo que estoy planteando en esta Proposición es que esa vía también pueda servir como una infraestructura de comunicación para potenciar la economía de la comarca. Y digo: ¿por qué no es posible, al margen de utilizar esa vía de comunicación para el transporte de mercancías, utilizar esa vía de comunicación para el fomento del

turismo, incluso para el fomento de transporte de pasajeros? Pues estamos hablando también de una vía de comunicación importante... bien, porque la infraestructura está hecha, porque, en fin, está todo hecho, lo único que hay que hacer es dejar que eso no se venga abajo.

¿Cuál es la realidad que tenemos ahora con la concesión que tiene la MSP? Bueno pues, bajo nuestro punto de vista, las inversiones que ustedes están dando a la MSP, si no se destinan realmente para reparar la línea, los pasos a nivel, los túneles, es decir, mantener una infraestructura en buen estado, al final, cuando acabe el año mil novecientos noventa y siete, nos podemos encontrar con que eso que hemos pretendido cuidar, al final no está cuidado. Y me estoy refiriendo... yo no sé si coinciden los datos, yo, cuando hablaba al principio del plan de viabilidad, ahí están, sí, fueron 1.200 millones de pesetas. Otra cosa es que ahora en la segunda fase se hayan acordado otros 1.000 millones más. Me parece que fue en el mes de febrero se acordaron otros 1.000 millones más de pesetas para acondicionar la vía.

Pero el problema es que después no hay unas garantías de que eso se lleve a efecto, es decir, no hay garantías de que esas subvenciones que son para la reparación de la vía se utilicen precisamente para eso, ¿no? Porque le puse el ejemplo del taller. Se dieron 400.000.000 de pesetas; una parte era para el taller y otra para reparaciones de vía. Bueno, se hizo el taller, pero las reparaciones de vía no se han hecho; es que ni un solo metro de vía. Lo único que se están haciendo son... bueno, trabajos de seguridad para controlar las vías y tal, pero no se está haciendo ningún tipo de obra, ni en pasos a nivel, ni en traviesas, ni en raíles, ni en nada. Y eso -vuelvo a decirlo- lo constatan los propios trabajadores, que son ochenta los que trabajan en el ferrocarril.

Por tanto, yo lo que insto a la Junta, es decir, bueno, tal como está la situación, si la Junta tiene a bien el potenciar esta vía no solamente como transporte de mineral sino también en la perspectiva de fomento de turismo. Cuando acabe el año noventa y siete y acabe el acuerdo con la MSP, ustedes podrán llegar a un acuerdo con la MSP para que siga transportando el carbón, y ustedes pueden llevar a cabo acuerdos con otra empresa para que pueda utilizar eso también como fomento del turismo, si ustedes, como Junta, no quieren hacerse cargo del ferrocarril para explotarlo directamente como Junta de Castilla y León. Porque, entonces, esa vía estará condenada permanentemente a ser simplemente transporte de mineral de carbón. Porque ¿en base a qué podemos utilizar esa vía posiblemente como desarrollo turístico? Mientras la tenga la MSP, como empresa minera, solamente la va a utilizar para el transporte de mineral, no para fomento del turismo de la comarca; ni siquiera como un medio de comunicación también, que es lo que nosotros ponemos en la Propuesta de Resolución como transporte de viajeros. Por eso yo digo que la Junta tiene tiempo suficiente, de aquí hasta que acabe el año noventa y siete, de hacer un plan de viabilidad. Pero no un plan

de viabilidad ligado solamente al transporte del carbón, para quitar el transporte pesado de la carretera que se haga entre Villablino y Ponferrada, sino, fundamentalmente, para ver qué posibilidades habría de poder utilizar esa vía también como medio de fomento del turismo de la comarca, y sin renunciar tampoco a la posibilidad de que pueda ser utilizada en su día para el transporte de viajeros.

Ésa es la idea de esa Proposición. Y la idea que le propongo es ésta, que la Junta haga ese plan de viabilidad, pero en esa perspectiva, no solamente quedarse en el transporte del carbón, que, efectivamente, a corto plazo es lo más importante. Pero si nos centramos simplemente en el transporte de mineral, estamos renunciando a la posibilidad de utilizar esa vía como fomento del turismo.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Conde. Para consumir un turno de dúplica, tiene la palabra don César Huidobro.

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Gracias, señor Presidente. Yo creo que estamos diciendo lo mismo, señor Conde. Porque está diciendo: nosotros lo que queremos es que esa vía se pueda explotar no solamente para el transporte mineral, sino también para mercancías, viajeros, y además... condiciones turísticas. La concesión que actualmente tiene la empresa minera no es una concesión cerrada, no excluye a nadie de la posible utilización de esa vía. Son concesiones que tienen... que tienen preferentemente esa utilización, pero si otra empresa hubiera querido utilizarlo tendría que haber... podría haberlo hecho. Que no ha sido una concesión que ha hecho la Junta, sino que ha sido una concesión que el Gobierno de la Nación hizo hace setenta y tantos años, que por eso vence ahora. En ese momento va haber... va a vencer dentro de poco.

¿Cuál es el planteamiento que se ha hecho la Junta, que por eso digo que coincide con lo que se está diciendo aquí? Que, efectivamente, puede tener, ha de tener una utilización superior a la que tiene en este momento. ¿En qué condiciones debe de dejar la Junta de Castilla y León... cuáles son los elementos necesarios para que esa vía pueda funcionar en condiciones?, ¿qué es lo que tiene que tener? Que la vía llegue al año mil novecientos noventa y ocho en condiciones... buenas condiciones de infraestructura. La primera parte dice que es que no se ha hecho nada. Yo pienso que se han hecho señalizaciones, se ha hecho más. Algo se ha hecho; la inversión es de 1.000 millones -y luego hablaré de eso-. Y si la previsión -ya ofertada y en bases de preselección- son 1.500 millones para la estructura de la vía, lo que la Junta quiere es que llegue en condiciones la vía, en ese momento, al año mil novecientos noventa y ocho, en condiciones de que pueda ser utilizada, o bien por la empresa minera, o bien por cualquier otra empresa. Damos por supuesto que la empresa minera va a seguir -y ojalá siga-

pero podría no hacerse cargo en ese momento; digo, entre las muchas posibilidades que existen. Pero ahí está la vía, y está en buenas condiciones.

El material móvil tampoco es tanto problema; material móvil se puede adquirir en cualquier momento -material móvil-. Si tienes una buena infraestructura viaria, si tienes la posibilidad de adquirir un material móvil, la posibilidad de utilizarlo en los términos que dice, que yo estoy de acuerdo y que la Junta está de acuerdo que habrá que estudiar eso, lo que tenemos que hacer es mantener esa infraestructuras en condiciones de que, cuando termine la concesión, hablemos de ese tema. Y en aquel momento será... será facilísimo, si está en buenas condiciones. Si la Junta no hubiera invertido en esa vía, no para que la empresa minera explote solamente su mineral, sino en las condiciones... de que está en buenas condiciones al final no podríamos hacer lo que usted está diciendo.

Y ahora yo le digo: ¿la viabilidad de la explotación? La tendrá que hacer quien la explote. Si hay una empresa que quiere explotarla turísticamente, tendrá que decir "yo quiero explotarlo turísticamente y ofrezco esta posibilidad". Y la Junta dirá: pero es que usted no tiene posibilidad. O la harán conjuntamente.

Pero, en este momento, ni tenemos empresas que vayan a hacer la oferta... lo que no quiere decir que no la haya, y que sería deseable, y la Junta está esperando que haya ofertas de este tipo, no solamente para eso, sino para el transporte de mercancías, además de minerales, ésa sería la solución. Y yo le digo: y, además de eso, la Junta está pensando que la explotación de este ferrocarril está... o sea, su explotación ha de estar conjuntamente contemplada con la carretera. Por eso hubo una inicial propuesta de desdoblamiento toda la carretera en autovía, y en este momento se está diciendo que no, que una parte sí y otra parte estará complementada, porque va a pasar... necesariamente tendrá que pasar por ahí el transporte pesado, y hay otra parte que será complementada por el ferrocarril.

Esta propuesta puede ser discutida o no, pero ésa es la propuesta que la Junta hace. Por eso le digo: completamente de acuerdo; coincidimos en lo que usted dice de que ese ferrocarril hay que explotarlo. Para poder explotarlo en el año noventa y ocho en las condiciones que está, tenemos que hacer que llegue en buenas condiciones. Podremos hablar en el año noventa y ocho incluso que la Junta pueda llegar incluso a decir "vamos a adquirir material móvil para poder ofrecer la explotación". Y estaría completo; con las infraestructuras de material móvil cualquier empresa podría explotarlo, no solamente para el transporte de mineral, sino también para el transporte de mercancías y viajeros.

Pero lo que no le puedo decir, porque la Administración de Castilla y León, la Junta de Castilla y León no le

corresponde, es hacer en este momento el Plan de Viabilidad. Por eso nos oponemos a la Proposición No de Ley, aun estando de acuerdo en que el destino de esa infraestructura viaria debe ser el de la explotación total, no solamente minera, sino de mercancías, de viajeros y turístico. Y tiene muchas posibilidades, por lo menos desde nuestro punto de vista, desde el punto de vista turístico, desde el punto de vista incluso de mercancías, tenga una buena rentabilidad, cosa que ahora no tiene, como se ha demostrado por el funcionamiento normal. Nada más. Gracias.

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

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señor Presidente. Yo, cuando se coincide en el fondo, lo que suelo echar en falta por parte del Grupo Popular es alguna Enmienda que pueda complementar o que pueda hacer compatible ambas posturas. Porque en el fondo yo también coincido, y no me parecería muy difícil poder llegarse aquí a un acuerdo.

Hay datos objetivos que yo desconocía, como es esa concesión que hizo la Administración Central hace años y termina el año mil novecientos noventa y ocho.

Bien. Yo, en primer lugar, quisiera mencionar dos cosas: cuando esa concesión acabe, lo que a mí sí me gustaría es que la Junta no... quedase con la titularidad de esa vía de comunicación, que es importante; que ella fuera la que quedase como titular de la vía, lo mismo que queda con sus carreteras, y que mediante las formas jurídicas oportunas, que podría ser, por ejemplo, cesión de uso a la MSP, pero nunca con carácter exclusivo, pues permitiera, efectivamente, hacer una explotación total, como pide el Portavoz de Izquierda Unida, y como además acepta el Portavoz del Grupo Popular, para esa vía de comunicación, que es susceptible, desde luego, de una explotación total y muy importante.

En ese sentido, y utilizando la literalidad de la Propuesta de Resolución, vamos a apoyarla. Quizá podría haberse ahí incluido, por parte del Grupo Popular, pues "a partir del año mil novecientos noventa y ocho", o algo similar. Porque, en todo caso, que se elabore un Plan de Viabilidad del ferrocarril ahora mismo, me parece oportuno, porque de aquí al noventa y ocho no falta tanto tiempo, y ese plan de viabilidad no exige una ejecución inmediata. Es decir, se puede comenzar ya a realizar el plan de viabilidad para su ejecución a partir del año mil novecientos noventa y ocho.

Por tanto, no me parece excesivamente temprano este momento, para comenzar ya a hacer un riguroso e importante Plan de Viabilidad.

Como no se hace mención y no hay ninguna enmienda a partir del año mil novecientos noventa y ocho, yo creo que se puede aceptar íntegramente la Propuesta de Resolución, puesto que ya, por causas legales, se sabe que no se va a poder realizar ese... esa utilización de la vía hasta... a partir de mil novecientos noventa y ocho. Pero ahí hay impedimentos legales, que el hecho de que no conste en la Proposición, en la Propuesta de Resolución, no quiere decir que no exista.

Por tanto, no vemos ningún impedimento, no vemos el más mínimo obstáculo. Estamos en el fondo de acuerdo con la Propuesta de Resolución de Izquierda Unida, como estamos todos, pero también estamos de acuerdo con la forma, porque el plan se puede hacer ya, no hay que esperar al año noventa y ocho, y porque... que no se puede explotar hasta el año noventa y ocho no supone un motivo para votar en contra, puesto que eso es un impedimento legal que, lógicamente, hay que asumir como tal.

Por consiguiente, vamos a apoyar la Propuesta de Resolución, vamos a apoyar la iniciativa del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Otero. Siguiendo el turno de fijación de posiciones, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, don Antonio Almarza.

EL SEÑOR ALMARZA GONZÁLEZ: Sí. Gracias, señor Presidente. Y muy brevemente. Hemos empezado esta mañana bien temprano, estando casi todos de acuerdo en el fondo, pero no hemos aprobado nada, con lo cual yo creo que los Procuradores del Grupo Popular van a tener que entrar más en el fondo, porque yo creo que lo ven superficialmente.

Esta Proposición, que ahora mismo tiene una limitación por la cesión de uso que se ha dado del ferrocarril a la MSP, y termina un marzo del noventa y ocho -concretamente, en marzo del noventa y ocho-, yo creo que es en el tiempo lo justo para preparar ese Plan de Viabilidad, que ustedes están de acuerdo; Plan de Viabilidad, o qué se va a hacer con esa línea férrea.

Y lo que sí nos deja un poco intranquilos es la vuelta a decir que la Autovía Ponferrada-Villablino no se va a hacer nunca. Nosotros vamos a seguir insistiendo en que ustedes cumplan alguna de sus promesas electorales -alguna vez tendrán que cumplir alguna-, y, sobre todo, los que vivimos en la provincia de León y en aquella zona, que es la periferia total de la Comunidad, vamos a seguir insistiendo porque la Autovía Ponferrada a Villablino se haga en su totalidad, y no sólo hasta Cubillos o hasta Toreno.

No obstante, nosotros "como decía" vamos a apoyar esa Proposición No de Ley, porque el tiempo es el justo y el suficiente para tener preparado ese Plan de Viabilidad. Y que en marzo del año mil novecientos noventa y ocho, pues se pueda diversificar la actuación que se está teniendo en el ferrocarril, que ahora mismo, pues, transporta exclusivamente un millón de toneladas de carbón, que vamos a tener que seguir transportándolo ese millón de toneladas, o alguna más, pero que sí se le puede dotar de la estructura suficiente para poder diversificar esa situación, tanto en lo turístico, que supone el potenciar una zona en declive por la actividad minera, como el transporte de viajeros, que yo ya veo un poco más difícil. Pero si ustedes no realizan esa autovía, pues vamos a tenerlo más fácil; en el ferrocarril viajaremos más y más a menudo.

De todas maneras, lo que sí tienen que comprometerse, de alguna vez por todas, es a lo que ustedes mismo están proponiendo: el programa de actuación minera "que se nos acaba de presentar el Proyecto de Ley de Actuación Minera" habla de las comunicaciones entre los centros de producción y los de consumo, con lo cual tienen la obligación de mejorar esas infraestructuras. Y una de las principales infraestructuras que tenemos desde Villablino a Ponferrada, pues es el ferrocarril y la carretera Comarcal 631, que, previsiblemente, no llegue a ser nunca eso autovía.

No obstante, los esfuerzos que tenemos que hacer todos los Procuradores "yo creo que ya lo hemos dicho hasta la saciedad" es de que esa comarca no quede aislada por una situación de incumplimiento de una promesa electoral; que decía antes el señor Santamaría que en períodos electorales se hacen muchas promesas, pero ésa yo creo que les viene de muy largo. Pueden, la próxima vez que se reúnan con el Ministro de Fomento, recordarle que es una propuesta del señor Aznar, y que a lo mejor en una próxima caída de millones, de lluvia de millones para Castilla y León, nos puede llegar la Autovía Ponferrada-Villablino.

No obstante, apoyar la Propuesta de Resolución que plantea Izquierda Unida. Y todos sabemos que hasta el año noventa y ocho no se puede hacer, pero que creo que hay que ir preparándose para que en el año noventa y ocho el ferrocarril esté en las condiciones que también dice el señor Huidobro.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Almarza. Para cerrar el debate, tiene la palabra don José Luis Conde Valdés.

EL SEÑOR CONDE VALDÉS: Muchas gracias, señor Presidente. Bueno, agradecer a los Grupos el apoyo a la Proposición.

Pero yo quería contestarle... puntualizar alguna cuestión. Porque usted dice que, efectivamente, en el fondo estamos de acuerdo, en el fondo estamos de acuerdo todos los Grupos, pero la cuestión es cómo actuar, es decir, el problema, dónde radica.

En estos momentos, la empresa tiene la concesión de explotación hasta el año... hasta marzo del noventa y ocho. Bien. El problema es que la empresa lo que quiere... hasta marzo del noventa y ocho... Bueno, la MSP es la única que está explotando el ferrocarril para el transporte del mineral hasta marzo del noventa y ocho.

La empresa lo que pretende es sacar todas las subvenciones posibles de la Junta para que las reparaciones... bueno, se hagan de manera adecuada y tal. Pero el problema radica en que las inversiones que se están dando al ferrocarril no se están cumpliendo. Usted dice que se han hecho alguna reparaciones. Yo tengo aquí el informe del comité de empresa, donde dice lo contrario... Es el comité de empresa del ferrocarril... bueno, donde se dice que no se ha invertido ni una peseta en la reforma de las vías, de las traviesas, de los pasos a nivel y de los túneles. Y le vuelvo a repetir: lo único que se ha invertido con ese dinero inicial de la primera fase que se dio fue en el taller de reparaciones. Con lo cual, las ayudas públicas están teniendo poco fruto, porque están destinadas para otra cuestión y no se están aplicando.

Y la pregunta es: si la Junta de Castilla y León entiende que esa línea, aparte de servir de transporte de mineral, puede servir para el fomento del turismo y para el desarrollo económico de la comarca, lo lógico es que tengan en cuenta que a partir del noventa y ocho, en lugar de que esa línea la explote en exclusiva la MSP, se abra la posibilidad de que esa línea pueda ser utilizada para explotarla, desde el punto de vista turístico, a lo mejor por otra empresa que quiera hacerlo; y nos queda un año y medio, aproximadamente.

¿Qué sucede? Que la empresa está presionando para que ese paso de que, en el futuro, a partir del noventa y ocho pueda haber otra empresa de turismo que pueda hacer una gestión de ese ferrocarril, a esta empresa no le interesa. Y, de hecho, está chantajeando a la Junta con esa situación. Y yo no lo digo, lo dice la propia empresa, cuando en los artículos de prensa dice que ha hecho una propuesta a la Junta para hacer un Plan de Viabilidad de la vía... del ferrocarril, y lo cifra en 4.000 millones. Y resulta que de esos 4.000 millones que hace la empresa la oferta para mejorar la línea férrea, de esos 4.000 millones, el 75% pide que lo ponga la Junta. Y dice textualmente "además, en tono amenazante": "si la Junta no está dispuesta a financiar ese Plan de Viabilidad del ferrocarril en estas condiciones, nosotros, a partir de un momento determinado, empezaremos a transportar el carbón por carretera". Eso es un chantaje claro y duro de la empresa hacia la Junta.

Entonces, yo creo que habrá que clarificar las cosas. Si la Junta tiene voluntad de utilizar esto para más cosas, tendrá que decir a la empresa: usted seguirá transportando el mineral por el ferrocarril, pero a partir de mil novecientos noventa y ocho la voluntad política de esta Junta es que sea utilizada esta vía para otras... para otras cuestiones, como es el fomento del turismo o el transporte de pasajeros. Eso es lo que yo... eso es el fondo de esta Proposición, que ustedes hagan ese estudio. ¿Para qué? Para que cuando acabe la concesión, a partir de marzo de mil novecientos noventa y ocho, si la Junta tiene claro que ese ferrocarril tiene que servir para algo más, está claro que la MSP tendrá que asumir esa cuestión, porque quien es dueña de la línea en estos momentos es la Junta.

Bien. Pues es lo que le pido en esa Proposición, que ustedes hagan ese Plan de Viabilidad de esa vía, de ese tren, pero no solamente para el tema de transporte de mineral, sino también para el fomento del turismo y para el transporte de viajeros. Y tienen ustedes año y medio para hacerlo. Que eso no entra en modo alguno en colisión con lo que ustedes tengan firmado en estos momentos con la MSP para el transporte del carbón; bajo nuestro punto de vista, yo creo que eso no entra en absoluto en colisión. Lo que sí ya entra en colisión es que ustedes ahora digan: bueno, pues, para el noventa y ocho, para que la vía... la estructura viaria no se deteriore más, vamos a darles 1.000 millones más de pesetas. El problema es que, después, si esos 1.000 millones más de pesetas que se le va a dar ahora a la MSP para mejorar la línea, después no se invierten, al final, llegamos al noventa y ocho, nos hemos gastado allí 1.800 millones de pesetas, no hemos hecho absolutamente nada por el mantenimiento de la vía, y después no habrá ninguna empresa privada que quiera utilizar eso como fomento del turismo, o hacerse cargo de ello.

Y entonces, ¿qué pasa? Pues, al final, esa vía y ese tren seguirán condenados a que sea explotado exclusivamente por la empresa minera. Y nuestra pretensión es que no puede ser que una vía tan importante de comunicación como es ésta esté exclusivamente en manos de una empresa privada para sus intereses, cuando esa vía tenía que ser utilizada para otros aspectos más importantes, como el desarrollo de la Comarca, y no estar ligado exclusivamente a los intereses de una empresa privada. Porque cuando hablemos de la carretera de Ponferrada a Villablino, ya veremos cómo habrá que llevar el carbón por el ferrocarril y no por la carretera. Pero si mañana esta empresa, por una cuestión de chantaje puro y duro, empieza a llevar camiones por la carretera, ustedes estarían atados ahí de pies y manos. Ustedes no tienen la... ustedes no les pueden obligar a la empresa que lleve el carbón por el ferrocarril.

Por lo tanto, en base a esa situación, yo lo que les planteo es que hagan ese Plan de Viabilidad. ¿Que no lo pueden aplicar hasta... a partir de marzo del noventa y ocho? Muy bien. Pero, cuando llegue marzo del noventa y ocho, ustedes ya tienen claro lo que hay que hacer con ese ferrocarril.

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

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

Y, concluido el Orden del Día, se levanta la sesión.

(Se levantó la sesión a las trece horas diez minutos.)