

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENTE: Don José Carlos Monsalve Rodríguez

Sesión celebrada el día 29 de octubre de 1996, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DÍA:

1. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre:
 - Actividad de la Comisión Regional de Carreteras y situación de los Planes Provinciales de Carreteras.
 2. Proposición No de Ley, P.N.L. 178-I, presentada por los Procuradores D. José L. Conde Valdés y D. Luis García Sanz, relativa a elaboración definitiva del proyecto del tramo de autovía Cubillos-Villablino, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N.º 49, de 19 de abril de 1996.
 3. Proposición No de Ley, P.N.L. 179-I, presentada por el Procurador D. Luis García Sanz, relativa a contribución política y económica para el desvío del trazado ferroviario en la ciudad de Burgos, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N.º 52, de 29 de abril de 1996.
-
-

SUMARIO

<u>Págs.</u>	<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diez horas cuarenta y cinco minutos.	4579
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, abre la sesión. Asimismo, comunica a la Comisión el fallecimiento del Procurador D. Florentino García Calvo y propone un minuto de silencio por el descanso de su alma.	4579
Los miembros de la Comisión guardan un minuto de silencio por el eterno descanso del Procurador fallecido.	4579
Primer punto del Orden del Día.	
El Secretario, Sr. Mesón Salvador, da lectura al primer punto del Orden del Día.	4579
Intervención del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento, para informar a la Comisión. Comienza su intervención expresando sus condolencias por la muerte del Procurador D. Florentino García Calvo.	4579
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, comunica a la Comisión alteración del Orden del Día y suspende la sesión durante cinco minutos.	4580
Se suspende la sesión a las diez horas cincuenta y cinco minutos, reanudándose a las once horas.	4580
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, reanuda la sesión y abre un turno de preguntas u observaciones de los Portavoces de los Grupos Parlamentarios. Todos los Portavoces comienzan su intervención expresando sus condolencias por la muerte del Procurador D. Florentino García Calvo.	4580
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. De Meer Lecha-Marzo (Grupo Socialista).	4580
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	4582
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida).	4582
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Zamácola Garrido (Grupo Popular).	4583
Contestación del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	4583
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. De Meer Lecha-Marzo (Grupo Socialista).	4585
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	4586
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida).	4586
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Zamácola Garrido (Grupo Popular).	4587
En turno de réplica, interviene el Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	4585
Segundo punto del Orden del Día (antes tercero). PNL 179-I	
El Secretario, Sr. Mesón Salvador, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	4588
Intervención del Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida) para la presentación de la Proposición No de Ley.	4589
En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular).	4591
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida).	4593
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular).	4595
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	4596
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Almarza González (Grupo Socialista).	4597
Intervención del Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida) para cerrar el debate.	4597
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	4599
Tercer punto del Orden del Día (antes segundo). PNL 178-I	
El Secretario, Sr. Mesón Salvador, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	4599
Intervención del Procurador Sr. Conde Valdés (Grupo de Izquierda Unida) para la presentación de la Proposición No de Ley.	4599
Intervención del Procurador Sr. Almarza González (Grupo Socialista) para la defensa de la Enmienda presentada por su Grupo.	4600
En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Conde Valdés (Grupo de Izquierda Unida).	4600
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Almarza González (Grupo Socialista).	4601
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Conde Valdés (Grupo de Izquierda Unida).	4601
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	4601
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Zamácola Garrido (Grupo Popular).	4601
Intervención del Procurador Sr. Conde Valdés (Grupo de Izquierda Unida) para cerrar el debate.	4603
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	4604
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, levanta la sesión.	4604
Se levanta la sesión siendo las trece horas diez minutos.	4604

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

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Buenos días, señoras y señores Procuradores. He de comunicar a esta Comisión de Transportes el fallecimiento de nuestro compañero en las Cortes de Castilla y León, y Procurador por la demarcación de Ávila, al mismo tiempo Alcalde de Madrigal de las Altas Torres, ayer en accidente de circulación.

Se ha barajado la posibilidad, entre prácticamente todos los miembros de la Comisión, de suspender la misma, pero hemos creído que el mejor homenaje que podemos hacer a nuestro compañero fallecido ha sido continuar nuestro trabajo diario. No obstante, sí quisiera que desde esta Presidencia, y en nombre de todos los componentes de la Comisión, el desearle que descanse en paz.

Vamos ahora mismo a tener un minuto de silencio por el eterno descanso de su alma. Pongámonos en pie.

(Los miembros de la Comisión guardan un minuto de silencio por el eterno descanso del Procurador fallecido.)

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, Señorías. Vamos a dar lectura al primer punto del Orden del Día, y lo hará el Secretario de la Comisión.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MESÓN SALVADOR): Primer punto del Orden del Día: "**Comparecencia del Excelentísimo señor Consejero de Fomento, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre: actividades de la Comisión Regional de Carreteras y situación de los Planes Provinciales de Carreteras**".

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. En primer lugar, y en nombre de la Consejería que dirijo, quiero transmitir mi más sentido pésame al Grupo Socialista por el fallecimiento de don Florentino García Calvo, en accidente, en el día de ayer.

En segundo lugar, y a iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, la presente sesión de esta Comisión de Transportes y Comunicaciones de las Cortes de Castilla y León tiene por objeto informar a Sus Señorías en torno a la actividad de la Comisión Regional de Carreteras, órgano consultivo previsto en la vigente Ley de Carreteras de nuestra Comunidad Autónoma, y cuya constitución ha tenido lugar recientemente.

En efecto, el pasado trece de junio del presente año tuvo lugar en la propia sede de la Dirección General de

Carreteras e Infraestructuras el acto de constitución de esta Comisión Regional, con la asistencia de los representantes designados, tanto en nombre de la Administración regional como de la Federación Regional de Municipios y Provincias, formalizándose en el mismo acto la constitución de la Ponencia Técnica.

A partir de aquí, es decir, entre las actividades a corto plazo, la Consejería tiene prevista una próxima reunión, en el mes de noviembre, de esta Ponencia Técnica, cuyo objeto ha de ser la preparación de los asuntos que habrán de ser elevados para su aprobación en la reunión de la Comisión Regional que se celebrará antes de fin de año, es decir, en el mes de diciembre.

En particular, los asuntos a examinar se concentran en el proceso de cesión recíproca de carreteras entre la Diputación Provincial de León y la Junta de Castilla y León, que -como ustedes saben- incluye la cesión de varios tramos de carreteras que tienen relación con la red provincial, por un lado, o con la red de carreteras de la propia Junta; así como la cesión de travesías de titularidad autonómica de la ciudad de Palencia al Ayuntamiento de esta localidad, convenio suscrito también recientemente -al igual que el de la Diputación Provincial de León-, y que incluye la cesión de todas las travesías que la Junta de Castilla y León tiene en esa ciudad, y que una vez reparadas adecuadamente, de acuerdo con el contenido del convenio, serán entregadas al Ayuntamiento de Palencia.

Finalmente, y en relación a la situación actual de los Planes de Carreteras, baste aquí formular dos precisiones. En primer término, debo recordar cómo la formulación y aprobación de estos instrumentos de programación de las actuaciones en las carreteras de titularidad provincial corresponde única y exclusivamente, en el ejercicio de sus facultades autónomas, a las propias Diputaciones Provinciales; de modo que, más allá de la coordinación en la trama viaria del conjunto de la Región, la Consejería de Fomento -como ustedes saben- no ostenta competencia alguna en esta materia. Sí es cierto que la Consejería de Fomento ha venido asesorando, cuando no coordinando, con aquellas Diputaciones que así se les ha requerido, en distintas actuaciones de las carreteras de las redes provinciales; y también lo es que, a lo largo de estos años, las actuaciones que la propia Junta ha debido hacer en las distintas provincias en su propia red de carreteras han contado siempre con la aceptación y con la coordinación con las propias Diputaciones Provinciales; y recíprocamente, las Diputaciones, en muchos tramos que tenían relación con la propia Junta, han hecho una coordinación también importante, de tal manera que se racionalizaran y que se realizasen esas mejoras en las carreteras de una manera más adecuada a los intereses de los ciudadanos de cada provincia.

En segundo lugar, y si se trata de la financiación de actuaciones en las carreteras de titularidad provincial con cargo a recursos económicos propios de la Comunidad Autónoma, debe indicarse cómo esta actividad está en-

comendada a la Consejería de Presidencia y Administración Territorial, a través de la Dirección General de Administración Territorial. Hasta hace unos años se venían aprobando unos fondos especiales, de tal manera que las provincias, las Diputaciones Provinciales, tenían una asignación determinada por parte de la Consejería de Presidencia y Administración Territorial. Esas partidas, cuya ejecución se interrumpió hace algunos años, han vuelto a recuperarse. Bien es cierto que, al no existir ya fondos europeos, lo ha sido con unas aportaciones menores, que se irán incrementando año tras año; cuando se destinan a carreteras que tienen que ver, de alguna manera, con la red de la propia Junta se han coordinado las actuaciones antes de llevar a efecto la propia ejecución de los proyectos.

Y por otro lado, también, indicar que todos los planes de carreteras que hayan de aprobarse en el futuro, por parte de las Diputaciones Provinciales, lo serán si tienen fondos regionales... alguna cantidad relacionada con fondos regionales, deberá ser aprobado por dicha Comisión Regional; y si no lo son, lo único que nosotros hemos indicado a las Diputaciones es que sería bueno que coordinásemos –y así se ha hecho ya con alguna Diputación Provincial que ha tenido ocasión de elaborar su propio plan de carreteras–, sería bueno que la Comunidad Autónoma pudiera argumentar todo aquello que estimase oportuno para una mejor... un mejor servicio en la infraestructura de carreteras de las Diputaciones Provinciales y, al final, de la propia Región. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Comunico a esta Presidencia que vamos a alterar el Orden del Día, de acuerdo con los Portavoces de los distintos Grupos Parlamentarios, pasando el tercer punto del Orden del Día al segundo y el segundo al tercero.

Igualmente de acuerdo con los Portavoces de los distintos Grupos, vamos a suspender la sesión por un espacio de cinco minutos.

(Se suspendió la sesión a las diez horas cincuenta y cinco minutos, y se reanudó a las once horas.)

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Se reanuda la sesión. Abrimos un turno de Portavoces de los distintos Grupos Parlamentarios. En primer lugar, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, su Portavoz, don Antonio de Meer.

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Sí. Gracias, Presidente. No quiero yo empezar mi intervención sin dedicar, también –aun siendo totalmente, por supuesto, solidario con las palabras del Presidente de la Comisión, que yo creo que ha expuesto la postura de todos sus miembros en relación con el fallecimiento de Florentino García Calvo–, pues hacer también un recuerdo especial en nombre de mi Grupo; a nuestro Grupo pertenecía. Y además recordar –y esto ocurrió en la última Comisión en la que hemos estado hablando de temas de infraestruc-

turas– una intervención suya al final, con unas peticiones muy concretas sobre las carreteras que afectaban a su comarca, ¿no? Yo creo que era un hombre interesado en este tipo de aspectos y un luchador por su tierra.

En segundo lugar, lógicamente, agradecer la comparecencia del señor Consejero, que es una comparecencia que yo creo que podíamos definir como escasa en las manifestaciones que ha hecho sobre la Comisión Regional de Carreteras.

Yo no quiero tener una intervención que pudiera parecer que estamos hablando de un órgano que hace un control burocrático sobre las actuaciones de la Junta, o que estas Comisiones que tienen que informar procedimientos o planes sean engorrosos trámites administrativos, etcétera, porque yo creo que eso no tendría ningún sentido político y para eso no vendríamos a hablar hoy aquí.

Yo creo que tenemos que hablar de otras cosas, que es hablar de cómo, cuando se aprobó la Ley de Carreteras de la Comunidad Autónoma, en el año noventa, pues se habló de cómo las Corporaciones Locales de la Comunidad Autónoma tenían que participar de alguna manera en las grandes decisiones en torno a las carreteras de la Comunidad Autónoma, en torno a sus propias carreteras, cómo era necesario hablar de una coordinación interna de la propia Junta. La Junta es titular de un enorme número de kilómetros de carreteras, no sólo de la Consejería de Fomento, sino de otras Consejerías –y luego me referiré a ello–; incluso esto estamos hablando un poco de la organización de la propia Comunidad Autónoma.

Y por eso la Ley preveía en su texto, en el año noventa, la creación de esta Comisión. Yo creo que desde ningún Grupo Político hubo ninguna enmienda para que esto no fuera así, nadie se opuso; hicimos enmiendas parciales, se aceptaron y se creó en el papel este órgano, en el año noventa.

Y un poco en la idea de que, en primer lugar, el Plan General de Carreteras, la decisión que la Comunidad Autónoma adopta sobre sus propias carreteras tiene que ser algo participativo, ¿no?, que no puede ser sólo un trabajo de un gabinete técnico que cae sobre la sociedad y en el que no interviene nadie.

Que yo... Otras Consejerías que yo creo que tienen muchísimas cosas que decir en esta materia. Y la Consejería de Administración Territorial, pues, tiene que hablar de accesibilidad comarcal, de problemas de los Ayuntamientos, de organización de la Comunidad Autónoma desde el punto de vista administrativo y territorial.

Que la Consejería de Agricultura es titular de un importantísimo número de kilómetros de caminos y de carreteras que proceden de las concentraciones parcelarias, o de cualquier otro tipo de actuaciones que haya hecho Agricultura. Y que cuántas veces, a lo mejor, es posible hacer, incluso, intercambios de redes entre las propias Consejerías.

La Consejería de Medio Ambiente es también titular de un número importantísimo de kilómetros de vías, incluso de carreteras, que atraviesan también zonas muy importantes de la Comunidad Autónoma, que sirven para comunicar los pueblos, en muchas ocasiones, de manera mejor que a través de las comunicaciones de las redes de la Comunidad Autónoma o de las provincias, y que la opinión de la Consejería de Medio Ambiente es importante en estos asuntos.

Cómo no vamos a hablar de la Consejería de Turismo, intentando potenciar zonas atractivas para el turismo interior, que puede hablar mucho de esto; o la propia Consejería de Cultura, que ha hecho esfuerzos de señalización en las carreteras para que las personas que atraviesan la Comunidad Autónoma sepan cerca de dónde están, adónde pueden acercarse.

Y por eso, todas estas... las Consejerías en general estaban representadas... están representadas en la Comisión Regional de Carreteras.

Pero otras Administraciones.. y las otras Administraciones son las Corporaciones Locales; hay una representación de la Federación Regional de Municipios y Provincias, por varias razones: porque ellos también son Comunidad Autónoma -y la Comunidad Autónoma somos todos, no es la Junta como tal-, tienen carreteras, hay muchísimas carreteras provinciales, hay muchas carreteras locales, hay muchos Ayuntamientos que tienen carreteras; la estructura municipal de Castilla y León es compleja, hay en el norte de la Comunidad Autónoma municipios que tienen muchos núcleos de población unidos por carreteras que dependen del propio Ayuntamiento. Y por eso se habló de que el Plan Regional de Carreteras necesitaba un informe previo de la Comisión Regional de Carreteras, y esto lo dice el Artículo 7º, apartado 6, de la Ley de Carreteras, que dice: "El Plan Regional de Carreteras será aprobado por la Junta de Castilla y León, a propuesta del Consejero de Fomento, previo informe de la Comisión Regional de Carreteras".

Es evidente que el Plan se aprobó en el año noventa y dos sin que la Comisión Regional de Carreteras, no ya emitiera dictamen, sino ni tan siquiera estuviera constituida. Y esto quiero dejarlo encima de la mesa; no por los problemas jurídicos o por las ilegalidades o no ilegalidades -que ése yo creo que es un tema distinto y que puede interesar o no interesar-, sino simplemente porque el Plan de Carreteras se aprobó sin participación de las Corporaciones Locales a través de la Federación Regional de Municipios y Provincias de nuestra Comunidad Autónoma.

Y además, la Comisión Regional de Carreteras tenía otra misión, que por eso estaban ahí representadas las Corporaciones Locales, que era esa... ese objetivo -yo creo que todos compartimos-, de que es necesario hacer un proceso de intercambio de redes entre las Diputaciones, fundamentalmente -a lo mejor también algún Ayuntamiento-, y la Comunidad Autónoma, puesto que hay

carreteras que, siendo de las Diputaciones, articulan de tal manera la Comunidad Autónoma que debían ser de la Junta; y, sin embargo, la Junta tienen carreteras que realmente tienen un tráfico, o dan acceso a puntos muy concretos, a localidades muy concretas que carecen de interés para la Comunidad Autónoma.

Y la Junta ha hecho a lo largo de estos años intercambios de redes entre... con Corporaciones Locales, sin que para ello existiera el informe de la Comisión Regional de Carreteras, que también prevé la Ley del año noventa. Porque, existiendo la Ley desde el año noventa, diciendo que había que crear esta Comisión en el año noventa, la Comisión se constituyó el trece de junio de mil novecientos noventa y seis; la Comisión se ha constituido hace unos pocos meses -y no fue ajeno a ello un cierto debate que mantuvimos aquí sobre este asunto, a raíz de una Sentencia del Tribunal Superior de Castilla y León sobre una carretera en la provincia de Ávila-.

La Comisión se ha constituido con cinco años de retraso -cuando menos- y yo creo que una explicación mínima -y para eso pedimos la comparecencia hoy del Consejero- debe darse. Y nada se ha dicho, y yo creo que ésta es una pregunta concreta que mi Grupo quiere hacer: ¿por qué no se ha constituido hasta ahora la Comisión Regional de Carreteras?. Nosotros creemos que no es un tema burocrático, no es un tema administrativo, no es ni un tema jurídico, sino que se han perdido muchísimas -que también lo son, pero no lo vamos a dar importancia en este momento-, se han perdido muchas oportunidades de colaboración de las Corporaciones Locales, de participación de las Corporaciones Locales en la política de la Junta.

Y claro, cuando se reúne la Comisión y por primera vez van representantes de las Corporaciones Locales, lo primero que se les dice, lo primero que hay que hacer es, de alguna manera, convalidar todos los acuerdos que ha adoptado la Junta en esta materia sin ningún informe. Y éstos son los deberes que tiene ahora la Comisión de Carreteras: convalidar un montón de actuaciones -llamémoslas irregulares- que han ocurrido hasta ahora y que se han hecho al margen de uno de los procedimientos previstos por la Ley.

Pero la Comisión yo creo que tiene que hacer muchas más cosas. La Comisión tiene que ponerse a trabajar con la Junta, con la Consejería de Fomento para hablar del Plan Director de Infraestructuras de la Comunidad; ese Plan que se prometió en la primera intervención de la Consejería de Fomento en esta Cámara, al inicio de la Legislatura, y del que no se ha vuelto a saber nada más. O empezar a hablar, lógicamente, de los Planes Provinciales de Carreteras. Y es evidente -lo sabía yo y yo creo que lo sabemos todos- que ninguna provincia de la Comunidad Autónoma tiene un Plan Provincial de Carreteras. Y esos Planes los prevé, los prevé también la Ley; y yo creo que las leyes que aprueba el Parlamento de Castilla y León no sólo afectan a la Junta; tienen que involucrar, de alguna manera, a las Diputaciones, y las

Diputaciones tienen que hacer un esfuerzo de planificación. Y eso hay que incitarlo desde la propia Junta; porque, si no, está ocurriendo que la Junta está subvencionando actuaciones en carreteras de las Diputaciones Provinciales, sin que las Diputaciones Provinciales hagan el mínimo esfuerzo de planificación en esta materia. Y no se puede decir que eso "es que depende de la Consejería de Presidencia", porque la Consejería de Fomento tiene un papel fundamental en esta materia.

Si los Planes de Carreteras se financian a través de la Comunidad Autónoma, reciben recursos de la Junta –con independencia de la Consejería que aporte esos recursos–, esos Planes tienen que ser aprobados siempre que en su financiación intervenga la Junta de Castilla y León –y es lo que estamos hablando, de financiación–; tienen que ser aprobados por la Junta a propuesta del Consejero de Fomento, no a propuesta del Consejero de Presidencia. Yo creo que tienen que acabarse las subvenciones a redes provinciales si no hay una mínima planificación en las inversiones de las carreteras provinciales.

En una palabra, nosotros creemos que no es posible que la falta de... que la primera reunión de esta Comisión, la constitución de la Comisión se haga cinco años después –más de cinco años después– de aprobar la Ley, y que esto no merezca el mínimo comentario, no merezca la mínima explicación, que puede haberla. Si nosotros lo que estamos esperando es una explicación, que alguien nos diga algo, por qué ha sido esto; y que todo esto, con independencia de las incidencias administrativas, jurídicas, burocráticas que pudiera tener –que habrá que debatirlas en otro momento–, lo que está haciendo es que la política de carreteras de la Comunidad Autónoma se está haciendo... nosotros creemos que sin colaboración de las Corporaciones Locales, sin coordinación en la propia Junta y, por lo tanto, sin participación y sin compromiso de la Comunidad Autónoma en esta materia. Nada más. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor De Meer. Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra don Joaquín Otero.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, como es evidente, trasladar y sumarnos también a la condolencia; trasladar nuestro pésame –de mi Grupo Parlamentario y por supuesto de mi Partido político–, trasladar ese pésame al Grupo Socialista por el fallecimiento de Florentino, Procurador y compañero.

Y, en segundo lugar, centrándonos ya en la Comisión, la verdad es que... Insistir en lo que ha planteado el Portavoz del Grupo Socialista sobre el retraso en la constitución de esa Comisión Regional de Carreteras. Y, por otra parte, más que utilizar en este caso el turno para hacer valoraciones o para hacer críticas políticas, más quisiera utilizarlo para solicitarle más información al señor Consejero sobre la situación, ahora mismo, de las

negociaciones que se están manteniendo –a las cuales ha aludido pero de una forma muy somera– con la Diputación Provincial de León en relación con la transferencia de un buen número de carreteras. Ahora mismo creo que es la Diputación Provincial de León la que más volumen de carreteras tiene o está negociando con la propia Consejería de Fomento.

E, insisto, utilizar este turno más para solicitar al Consejero que facilite a este Procurador, y en esta comparecencia informativa, los datos que tenga, un poco más amplios que los que ha expuesto en su primera intervención, sobre esa situación y esas negociaciones entre la Diputación Provincial de León y la Consejería de Fomento, en relación a esos Planes Provinciales de Carreteras y a esa transferencia –insisto– de un buen número de carreteras que ahora mismo se está negociando. Nada más. Gracias.

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

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Muchas gracias, señor Presidente. También, lógicamente, manifestar desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida y de toda la organización política como tal, pues nuestra condolencia y solidaridad con el Grupo Parlamentario, Grupo Socialista, por la desaparición del compañero Florentino.

Sobre la comparecencia del señor Consejero, lógicamente agradeciéndole también, pues lo lógico hubiera sido que –como se ha planteado hoy aquí– en la primera exposición, sin tener que esperar a cuáles son las exigencias que se plantean desde los Portavoces de los Grupos Parlamentarios, el haber dado una explicación, pues al menos mínimamente satisfactoria de por qué un incumplimiento de más de seis años en un mandato claro de una Ley aprobada por estas Cortes. Ahí se mandataba la constitución de un organismo trascendental para lo que se supone que son trascendentales para el desarrollo de esta Comunidad Autónoma, como es las carreteras, las infraestructuras viarias; y, en definitiva, pues no ha habido ningún tipo de explicación, ni tan siquiera se ha molestado en dar una explicación mínimamente comprensible.

A partir de ahí, lógicamente, lo único que se puede valorar es –una vez más– la desidia en lo que realmente se contempla en las leyes, en los ordenamientos correspondientes, lo que tienen que ser obligaciones de la Junta de Castilla y León –en este caso, de la Consejería de Fomento– en elementos y en instrumentos que, por un lado, posibilitan la participación de otras Administraciones –en este caso– o de otras Entidades en lo que es planificación. Porque aquí, la propia Ley habla de planificación. Parece ser que no solamente Izquierda Unida habla de planificación; la propia Ley habla de planificación. Otra cuestión es qué es lo que luego se hace en la práctica. ¿Se planifican realmente las inversiones en

carreteras en la Comunidad Autónoma de Castilla y León? Pues aquí ha quedado demostrado que no, porque, como ya ha quedado de manifiesto, pues competencias que durante estos seis años, en aplicación de esta Ley, tendría que haber asumido la propia Comisión Regional de Carreteras en elaboración del Plan Regional, en los propios planes provinciales e inclusive en los propios planes municipales, en el caso de que se hubieran llevado a cabo, eran preceptivos los informes correspondientes a los planes... Claro, si no ha habido planes provinciales ni municipales le puedo decir que ni tan siquiera había sido necesidad de la actividad de la propia Comisión Regional. Pero, posiblemente, por la propia ausencia de la Comisión Regional de Carreteras, pues es señal de que no se ha podido dinamizar esa necesidad de la existencia de planes municipales y planes provinciales para, realmente, detectar cuáles son esas necesidades de infraestructuras de carreteras en los diferentes ámbitos de la Comunidad Autónoma.

Y así, por ejemplo, cantidad de iniciativas que vienen desde los Grupos de la Oposición, pues posiblemente podrían estar contemplados ya -con esa planificación que refiere la propia Ley de Carreteras-, pues las necesidades que en los ámbitos concretos se están planteando aquí; necesidades que no se contemplan en los compromisos de carretera por parte de la Consejería.

Y así, pues por ejemplo, pues hay una pregunta que se hizo por parte de Izquierda Unida referida a qué criterios utilizaba la Consejería de Presidencia para otorgar subvenciones a las Diputaciones Provinciales para realizar unas carreteras u otras, en unas provincias u otras de los anteriores Presupuestos -vamos, de Presupuestos de ejecución en el año noventa y seis-. Pues se contestó que era en función de los criterios que manejaba la Consejería de Fomento. Ahora resulta que la Consejería de Fomento tampoco tiene establecidos unos criterios rigurosos, dado que para llevar a cabo esas subvenciones en los planes provinciales, los planes provinciales no existen porque no existe tampoco la Comisión Regional de Carreteras.

Así pues, es una especie -en definitiva- de demostrar que en la práctica se va un poco a salto de mata en lo que tendría que ser algo fundamental, con una planificación por lo menos a medio plazo, como plantea la propia Ley; planificación -para que nadie se asuste de lo que significa esa palabra- en los ámbitos de carreteras en nuestra Comunidad Autónoma. Y en definitiva, también, pues para dar la competencia -que muchas veces se dice- y el protagonismo a lo que deben tener otras entidades -como son, pues las propias Diputaciones, las propias Entidades Locales- en algo tan fundamental como es para poder decidir, o por lo menos participar, en por qué se toman unas decisiones o se toman otras a la hora de financiar unas carreteras y otras.

Y, lógicamente, si no hay unos planteamientos rigurosos, una vez más asalta la duda de que si se hace en función de las necesidades reales que hay de carreteras o

se hacen en función de otro tipo de criterios -que, lógicamente, ya no serían tan rigurosos-.

Esperando las explicaciones algo más satisfactorias, de momento, nada más. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor García Sanz. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Fernando Zamácola.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Gracias, señor Presidente. Abundando, como otros Grupos Parlamentarios, me uno al pésame de esta Comisión con las palabras que ha dicho el Presidente al comienzo de ella.

Y, a discrepancia de los comentarios que han hecho los anteriores Portavoces, sí agradezco la exposición del Consejero, que ha sido clara y concisa. Y no me quiero apartar en el hecho cierto que realmente hay un cierto retraso en la creación de esa Comisión; pero bien es cierto que la Consejería de Fomento ha estado funcionando, ha estado trabajando en el aspecto de las carreteras. Y que bien es cierto que si no se ha... si no se ha... como se ha indicado antes, no se ha actuado de una forma más enérgica en los planes provinciales es probablemente porque esto ha sido... -y de hecho hay una sola provincia que lo haya presentado, ha sido Segovia- no ha habido -digamos- un empuje, una demanda, como indica la Ley, por parte de las Diputaciones Provinciales.

Yo espero que... y me uno también a lo que los otros Grupos Parlamentarios acaban de indicar en que en la réplica del señor Consejero nos pueda explicar un poco más las razones obvias que han tenido para... en el retraso de esta creación de la Comisión.

Pero sí quiero dejar de forma clara y concisa que, independientemente -y abordando un poco las palabras que ha utilizado el Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista-, pues muchas veces el tema burocrático nos ata, nos obliga demasiado muchas veces. Probablemente ésta sea una de las razones, a lo mejor, en que ha habido esta anomalía. Pero, independientemente, me vuelvo a las palabras primeras en el sentido de que yo creo que se ha estado funcionando, se ha estado trabajando bien y que probablemente en un futuro esto se mejore de una forma clara y manifiesta. Nada más, señor Presidente.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. En respuesta a los Grupos Parlamentarios, y empezando por el representante del Grupo Socialista. La Comisión Regional de Carreteras efectivamente debiera de haberse... debiera de estar funcionando ya desde hace bastante

tiempo. Y en eso es una cuestión en la que asumimos la responsabilidad en ese sentido. Bien es cierto que la Ley de mil novecientos noventa establecía esa necesidad de coordinación en los grandes proyectos con las Diputaciones Provinciales, incluso con las propias Consejerías entre sí.

Desde entonces, y hasta la creación de la Comisión en mil novecientos noventa y seis, siempre se ha actuado, de hecho, en clara coordinación con esas instituciones cuando los problemas eran concretos y tenían relación con las propias... con cada una de las provincias.

Se ha pedido siempre opinión a la Consejería de Presidencia y a la de Medio Ambiente –sobre todo a esta última– a la hora de hacer los grandes proyectos regionales, como es obvio, para que... la emisión del informe de impacto ambiental; es decir, la Consejería ha procurado ser siempre respetuosa con las cuestiones de medio ambiente, y por eso siempre ha sido uno de los trámites obligados y preceptivos en lo que se ha contado con la Consejería de Medio Ambiente.

Se ha contado también con la Consejería de Agricultura a la hora de conocer los objetivos en cuanto a las redes de caminos rurales. Se ha hecho incluso algún tipo de intercambio con la propia Consejería a la hora de asumir algún tramo de esos caminos rurales que ya eran considerados como carreteras. Y se ha transmitido muchas veces desde Fomento, a las distintas... sobre todo a la Consejería de Agricultura, la opinión respecto a obras concretas que se iban a realizar en los caminos rurales, por la incidencia que pudieran tener en carreteras y para evitar los problemas subsiguientes de conservación.

Ahora se están negociando con varias Diputaciones los intercambios de redes que todavía no están cerrados, y que, cuando lo estén, serán enviados a la Comisión Regional para su informe preceptivo. Está claro que existen muchas dificultades a la hora de hacer los intercambios de distintas redes de carreteras y de tramos de carreteras concretos, por la diversidad existente, por el alto número de kilómetros que cada una de las Corporaciones Provinciales tiene y por cuestiones también –¿por qué no?– de índole económico o estratégico (teniendo en cuenta que muchas veces no coinciden las opiniones de la Corporación Provincial con la opinión o con el criterio que tiene la propia Consejería respecto a la incidencia o no de esas carreteras regionales o en las redes provinciales).

Pese a no estar constituida la Comisión, ha existido –como he dicho– una coordinación con las Corporaciones Locales en todas aquellas cuestiones que incidían claramente en las redes provinciales.

Por supuesto, la Comisión va a participar en la elaboración del Plan Regional de Infraestructuras, sin ninguna duda. Para eso, precisamente, es uno de los cometidos que tiene una vez constituida, y, desde luego, su opinión nos será de gran aportación.

Desde la Junta se ha pedido a las Diputaciones que elaboren sus propios planes provinciales. Este fue, precisamente, uno de los motivos que, sin duda, retrasó también la propia creación de la Comisión, puesto que las distintas provincias tendrían que haber realizados planes hace tiempo. Desde la Consejería se ha invitado a las Diputaciones Provinciales a hacerlo, incluso se ha ofrecido la colaboración técnica de la propia Consejería para elaborar sus propios planes. Y, hasta la fecha, solamente la Diputación de Segovia tenía elaborado ese plan; las demás deben de estar en vías de hacerlo en algunos casos, en otros desconocemos la situación. Pero, en todo caso, desde la Junta se ha ofrecido a todas ellas –en las distintas reuniones que hemos tenido, ya sea por separado o conjuntamente– la aportación técnica o la colaboración técnica que sea necesaria.

Y ya este año se les ha indicado la necesidad de planificar las inversiones, sobre todo si la Junta participa económicamente; no sólo porque lo diga la propia legislación, sino porque es absolutamente prioritario que coordinemos las actuaciones. Bien es cierto que en estos años hemos alcanzado un alto grado de participación de las propias Diputaciones, a la hora de aportar sus criterios en las diversas reuniones que venimos manteniendo para las obras que nosotros hacemos en las carreteras y, sobre todo, para que se nos informe sobre las que ellos van a ejecutar en cada presupuesto; y que esa participación no se va a hacer solamente a través de la Comisión, sino que esa participación directa de cada Diputación se está haciendo puntualmente y cuando la propia Diputación o cuando la Consejería lo precisa, en contactos bilaterales que muchas veces son incluso más ágiles a la hora de resolver determinadas cuestiones de las redes provinciales.

Respecto a lo que ha comentado el representante del Grupo Mixto, efectivamente, la Junta ha acordado con la Diputación de León la cesión recíproca de varios tramos de carreteras. La Junta se va a hacer cargo, entre otros, de diversos tramos en la Comarca de La Cabrera y en las áreas subcantábricas de la provincia. Y, desde luego, las inversiones necesarias se han acordado también para que se realicen por parte de la Junta en esa zona, sobre todo en la Comarca de La Cabrera, donde más necesidad existe de mejorar la actual red. Así lo ha asumido la Junta, por entender que eran en algunos casos unas carreteras que se coordinaban bien, que eran bien incluidas en la Red Regional de Carreteras, y que, además, precisaban de inversiones importantes.

Como se están realizando también inversiones importantes en las carreteras limítrofes con la Comarca de La Cabrera, parecía lógico incluir alguna de estas carreteras –que antes eran provinciales– en la Red Regional, y así se hizo.

Por su parte, la Diputación se va a hacer cargo de algunos tramos que tenían una clara incidencia comarcal, más que provincial o regional, y que parecía lógico que asumiesen esas carreteras desde la Diputación Provincial.

En relación con lo planteado por Izquierda Unida, precisamente por el retraso en la creación de la Comisión, a finales de mil novecientos noventa y cinco, al iniciarse la Legislatura presente, la Consejería decidió afrontar de una vez por todas unos criterios de actuación respecto a las propias redes provinciales, que empezasen por la propia creación inmediata de la Comisión.

Se hizo, asimismo, un criterio... se estableció un criterios de participación de las Corporaciones Locales en los planes regionales. Y no sólo en el de carreteras, sino en todos los demás planes regionales que hemos ido confeccionando.

La coordinación con la Junta era otro de los criterios precisos, entre la Junta y las Entidades Locales, porque entendíamos que también los Ayuntamientos tenían mucho que decir al respecto para gestionar mejor las distintas inversiones que venía realizando la Junta. Y así lo ha venido defendiendo.

Efectivamente, me parece una aportación –en la que nosotros estábamos de acuerdo– positiva la realizada por el representante también del Grupo Socialista, en el sentido de ratificar por parte de la Comisión Regional todos aquellos actos que la Junta ha venido realizando antes de la creación de la propia Comisión; de tal manera que viniesen a darse ya un sentido positivo y absolutamente definitivo a las decisiones adoptadas con anterioridad.

Efectivamente, nosotros somos conscientes de que esa Comisión debiera de haber estado funcionando hace tiempo; no por ello –como es obvio– la actuación de la propia Administración Regional se ha visto disminuida, sino al contrario, yo creo que ha venido funcionando con toda agilidad, en cumplimiento del Plan Regional de Carreteras, actuando de una manera coordinada en aquellas... dividiendo la red en la red básica y red complementaria, de tal manera que las actuaciones más importantes se incluyeran en la red básica, completando itinerarios.

Por tanto, hemos actuado coordinadamente con las distintas Administraciones y, sobre todo, de acuerdo con unos criterios muy claros que se establecen en ese Plan Regional de Carreteras (que se está cumpliendo rigurosamente desde su creación en las distintas inversiones a realizar, ya sea –como he dicho– en la red básica o ya sea en la red complementaria). Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Abrimos un turno de réplica. En primer lugar, tiene la palabra el Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, don Antonio de Meer.

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Gracias, señor Presidente. Muy brevemente. Yo creo que en esta intervención, pues se han reconocido algunas cosas que eran evidentes: que hace falta coordinación interna dentro de la Junta; que hay muchas Consejerías que tienen o

redes de carreteras, o juegan un papel importante en las inversiones de carreteras.

Y Medio Ambiente no... la relación con Medio Ambiente no es una relación graciosa que se... o pide opinión a medio ambiente sobre ciertos aspectos; sino porque la propia Ley, en el Artículo 11.7, determina los supuestos en los que deben hacerse estudios de impacto ambiental. O sea, que esto no es una colaboración graciosa, sino que, aparte de la Comisión, la Consejería de Fomento, lógicamente, tiene que cumplir con una serie de leyes sectoriales.

Debe negociarse con las Diputaciones. El tema de las carreteras de las Diputaciones nosotros creemos que es básico.

Deben hacerse planes provinciales. Si no hay planes provinciales negociados, pactados y aprobados por la Junta, previo informe del Consejero de Fomento o a propuesta del Consejero de Fomento, no puede haber inversiones en las redes provinciales. Porque yo creo que lo que hay que hacer es coordinar actuaciones, en esta Comunidad Autónoma lo que hay que hacer es sumar esfuerzos: hacer que una inversión de la Junta en una carretera tenga que ver con la Diputación en el área próxima, de tal manera que sean comarcas, que sean áreas importantes las que se beneficien de las actuaciones, y que no se haga un poco un juego de esfuerzos inútiles en muchas direcciones.

Nos alegra que se reconozca que hay que ratificar muchos actos, puesto que muchos actos de transferencias de redes entre las Corporaciones Locales y la Junta de Castilla y León carecen del informe de la Comisión de Carreteras; como nosotros creemos que se debe someter a la Comisión de Carreteras el propio Plan de Carreteras, para que ratifique su informe para quitar... nosotros creemos que una... un problema que el Plan en su actual configuración de aprobación tiene. Yo creo que eso debe hacerse también.

Y claro, lógicamente, pues no podía ser de otra manera, que tanto el Portavoz del Grupo Popular... que el Portavoz del Grupo Popular reconozca que ha habido un cierto retraso en la constitución de la Comisión –a seis años, cinco años, se define como un cierto retraso–, y que el Consejero de Fomento reconozca y asuma la responsabilidad del retraso.

Yo valoro positivamente que se asuma esa responsabilidad –de eso yo creo que es de lo que hemos oído hablar hoy– y, además, lo consideramos importante, porque es difícil que la Junta de Castilla y León asuma alguna vez alguna responsabilidad y reconozca alguna vez algún retraso, que esto no se lo traslade a otros; se es responsable de los propios actos, y eso tiene hasta su valor político. Y a mí me parece que en este... en lo que respecta a la Consejería de Fomento, es la primera vez que se hace un reconocimiento de este aspecto y no se traslada la responsabilidad a otros. Nada más. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor De Meer. Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Otero.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Gracias, señor Presidente. No está acostumbrado este Portavoz, en el poco tiempo que lleva en estas Cortes, a que haya tanta tranquilidad en una Comisión y que haya tanto consenso. Y a veces también viene bien, cuando no hay... cuando no hay motivos para la crítica exacerbada. Aunque parece que en esta Comisión todos estamos de acuerdo en censurar... hasta el propio Consejero ha asumido el retraso en la creación de la Comisión Regional de Carreteras.

Al hilo de la segunda intervención del señor Consejero, en la cual ha dicho, más o menos "la actuación de la Junta no se ha visto disminuida por la falta de la Comisión Regional de Carreteras, en cuanto a coordinación y en cuanto a planificación", ¡hombre!, surge la duda de, entonces, ¿para qué se crea esa Comisión Regional de Carreteras, si la Junta puede actuar sin... sin vermermadas o disminuidas, pues esas facultades o labores de coordinación o planificación?

En todo caso, la Comisión está recogida en la Ley y a nosotros, además, nos parece bien, nos parece un instrumento válido. Y lo único que podemos criticar de esa Comisión Regional de Carreteras es -como se pueden imaginar Sus Señorías- el nombre. No estábamos nosotros en estas Cortes representados para haber enmendado el nombre y haberlo cambiado por "Comisión Autonómica de Carreteras". Porque no sabemos muy bien, a la hora de "Regional", si se refiere a las de la Región de Castilla o a las de la Región de León, o a las dos en conjunto.

En todo caso, aceptar la asunción de responsabilidad en el retraso de la constitución de la Comisión del señor Consejero, en primer lugar. Y en segundo lugar, efectivamente, las Diputaciones y los Ayuntamientos están incurriendo todas ellas -incluso la Diputación Provincial de León- en cierta responsabilidad, por no elaborar de forma urgente e importante esos planes provinciales de carreteras, instrumento fundamental para la Consejería y para la Comisión Regional de Carreteras.

En este momento, y mientras intervenía el Portavoz del Grupo Socialista, intenté contactar con la Diputación Provincial de León, con mi Grupo, para conocer cómo estaba ahora mismo la situación del Plan Provincial de Carreteras. En este momento, es verdad que no lo conozco, porque no he podido contactar en tan escaso tiempo. En todo caso, mi Grupo en la Diputación tomará las medidas -y supongo que los demás también- para que se agilice la finalización de ese Plan Provincial de Carreteras.

Yo creo que la Junta, además, debe impulsar... la Consejería de Fomento debe de impulsar, debe requerir

-mejor dicho- a Ayuntamientos y, sobre todo, a Diputaciones para que agilicen de forma importante esa elaboración de los planes provinciales de carreteras; e incluso no sería descabellado que la propia Consejería le diera un plazo a las Diputaciones Provinciales para concluir esos planes provinciales de carreteras, con el respeto a la autonomía de las instituciones provinciales, pero, lógicamente, con la advertencia de que determinados fondos de la propia Consejería van a depender de que existan o no existan planes provinciales elaborados por las propias Diputaciones. No nos parece descabellada... no nos parecería descabellada esa idea de que se requiriese a las Diputaciones y de que se impulsase y se promoviese mayor agilidad por parte de la Junta hacia las Diputaciones a la hora de elaborar esos planes provinciales de carreteras. Nada más, muchas gracias.

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

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Muchas gracias, señor Presidente. Sobre la pregunta que se ha realizado de la razón última, en definitiva, de por qué no la constitución de esta Comisión Regional de Carreteras hasta... pues prácticamente cuando ya estaba presentada esta iniciativa por parte del Grupo Socialista, pues lo único que se ha dicho como contestación es que, a pesar de todo, la Junta de Castilla y León ha seguido funcionando. Ya se ha expresado que entonces para qué la Comisión Regional.

Pero yo creo que hay precedentes al respecto más o menos parecidos, en el sentido de que se podría estar considerando como actuaciones al margen de la ley, o por lo menos que no contemplan todos los requisitos que exige la ley -en este caso la Ley Regional de Carreteras-, pues una serie de actuaciones que se han llevado a cabo por parte de la Consejería de Fomento. Y estaríamos o podríamos estar, si alguien se tomara la molestia de buscar tres pies al gato -por así decirlo-, si estaríamos o estaría la Junta de Castilla y León, la Consejería de Fomento en este caso, realmente actuando dentro o fuera de la ley, dado que en muchos aspectos de los que se están actuando no se está cumpliendo la normativa. Porque en muchos aspectos faltaría el requisito: informe previo de la Comisión Regional de Carreteras; no existe. Y cantidad de actuaciones se han declarado nulas por falta de actuaciones o de falta de requisitos administrativos -si se quiere-, pero, en definitiva, de preceptos que vienen contemplados en la Ley.

Entonces, el tema en sí no es tan baladí como se pretende decir: la Junta a pesar de todo ha seguido funcionando. ¡Faltaría más!, ¡faltaría más! Por lo menos en determinadas actuaciones. Pero en uno muy concreto, que le mandaba la Ley desde el año noventa, ahí no ha funcionado, que era dar participación en la planificación de carreteras de esta Comunidad Autónoma a toda una serie de instituciones, sobre todo Entidades Locales, y otras Consejerías también de la propia Junta de Castilla

y León, que algo tienen que decir –y se supone que algo importante– al respecto.

Así que importante que se recoja la propuesta que se ha realizado, que se dinamice, en definitiva, esa Comisión Regional ya constituida; pero tómesese nota para no incurrir en errores mayúsculos de esta envergadura, que pueden tener esas consecuencias que ahí han quedado demostradas.

Y lógicamente, pues hombre, tampoco se trata de poner a nadie a los pies de los caballos, pero sí que se trataría, en definitiva, de decir: ¿Qué es lo que ha sucedido ahí? ¿Falta de coordinación o falta de entendimiento, en definitiva, entre las diferentes Consejerías que tenían que formar parte de esta Comisión Regional de Carreteras para, al final, no haberla constituido antes? ¿Falta de iniciativa, en definitiva, de la propia Consejería o que era algo que se tuvo que asumir en el propio articulado de la Ley no de una manera absolutamente convencido de que fuera necesaria o conveniente que existiera una Comisión Regional de Carreteras en donde habría que dar más participación a alguien más allá de la propia Consejería de Fomento? Pues sí que sería conveniente que se hiciera por lo menos... dado que estamos en una actuación o en una situación, pues no crispada y no exigiendo excesivas responsabilidades, que se hiciera esa reflexión, pues política, si se quiere, de cuál es la conveniencia o cuál es el futuro que el propio Consejero ve a esta Comisión Regional de Carreteras.

Y, en ese sentido, desde Izquierda Unida sí que vemos que esa Comisión Regional de Carreteras debe tener mucho trabajo en lo que, desde nuestro punto de vista, debiera ser la ordenación y la planificación, en lo que, desde nuestro punto de vista, ahora mismo es pues un excesivo desbarajuste o desmembramiento de las diferentes competencias de carreteras que tenemos en nuestra Comunidad Autónoma. No vemos lógico, por ejemplo, que existan carreteras de ámbito autonómico, provincial, local; porque eso, en definitiva, y sobre todo en los ámbitos locales y en muchos ámbitos provinciales, las disculpas o las razones que muchas veces se aducen para que no se arreglen determinadas carreteras es la falta –como siempre– de presupuesto.

Y si ahí muchas Entidades Locales y muchas entidades provinciales –locales al fin y al cabo–, pues no disponen de esos presupuestos y en muchas ocasiones acometen esas carreteras en base a las subvenciones que reciben de la propia Junta de Castilla y León, pues parece de sentido común, a raíz de esta argumentación –como conclusión–, pues el que la Junta de Castilla y León se planteara, en función de lo que dice la propia Disposición Adicional Segunda de la Ley, "el que se promoverá la incorporación de la red de la Junta... a la red de carreteras de la Junta aquellas vías provinciales y municipales que formen parte del interés regional".

Y sobre todo, y teniendo en cuenta la posibilidad de poder articular de una manera más ordenada y una

planificación más global del conjunto de las necesidades de carreteras que podía tener esta Comunidad Autónoma, mucho más lógico... y sobre todo teniendo en cuenta que al final la financiación de la inmensa mayoría de las obras de carreteras que se hacen en esta Comunidad Autónoma –al margen de las del Estado– provienen de los fondos de la Junta de Castilla y León, parece lógico que dentro de esta Comisión Regional de Carreteras se estudiara más en profundidad la necesidad de acometer una mayor asunción de competencias por parte de la Junta de Castilla y León en un mayor número de carreteras que, desde nuestro punto de vista, la inmensa mayoría de ellas, las que son de circulación interior de la Comunidad Autónoma, pues, desde nuestro punto de vista, la inmensa mayoría debieran pasar a formar parte de competencias de la Junta de Castilla y León, al margen de las que puedan depender de Diputaciones Provinciales que dispongan sobre todo de lo fundamental, que es de presupuesto, para su arreglo, para su mantenimiento, en definitiva, para prestar un servicio adecuado.

Y yo creo que ahí esa ponencia técnica que se desprende de la Comisión Regional de Transportes a la que se adjudica estas actuaciones creemos que debe tener un papel fundamental a la hora de desarrollar esas Disposiciones Adicionales. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor García Sanz. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Fernando Zamácola.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Gracias, Presidente. Agradecer al Consejero las palabras que se le han pedido sobre aclaración de los hechos que aquí se han comentado y que coinciden con lo que ha indicado este Portavoz en su primera exposición en el sentido de que, independientemente de ese fallo que se ha manifestado, ha habido una colaboración plena dentro de las propias Consejerías y con instituciones, de las cuales yo –por lo menos en la época que tuve responsabilidades en estos temas– puedo dar fe en cuanto a la Consejería de Agricultura.

No me cabe duda, a partir de ahora, que las cosas –como bien indica... y en esto apoyo al Portavoz de Izquierda Unida– van a cambiar en el sentido de dar una mayor... dar la totalidad plena o función a esa Comisión, con un mayor trabajo y una mayor coordinación de todo el aspecto de infraestructura y de vías de comunicación dentro de la Comunidad Autónoma.

Para rematar sí quería dejar claro –y creo los componentes de esta Comisión en otras Comisiones a este Portavoz sí le han escuchado rectificar cuando era adecuado y era correcto– es que, tanto desde el Grupo Parlamentario Popular como los componentes de la Junta, somos capaces y creemos... reconocemos y asumimos las responsabilidades cuando son claras y evidentes, pero siempre y cuando –y esto lo voy a dejar muy claro– sean así. Tampoco se pueda pretender el pensar que alegre-

mente decimos o pasamos la pelota a otro problema cuando no es así.

Repito, creo que tanto la Junta como el Grupo Parlamentario Portavoz cuando vemos que hay problemas y realmente la culpa la tenemos, lo decimos claramente y no se nos caen las prendas por decir todo eso. Nada más, señor Presidente, gracias.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Contestando a lo planteado por los distintos Grupos, efectivamente, yo creo que en estos años ha habido una clara coordinación entre las diversas Consejerías, sobre todo -y no sólo porque fuese preceptivo de acuerdo con la Ley- entre la Consejería de Medio Ambiente y la Consejería de Fomento, donde ha habido incluso la aportación por parte de la Consejería de Medio Ambiente opiniones o informes de tipo técnico que iban mucho más allá de la pura cuestión de cada proyecto o de cada informe de impacto ambiental en ese sentido.

Y, por supuesto, tenemos que asumir en este caso los retrasos, como lo hizo... como lo hice ya en alguna otra cuestión en la Comisión de Economía celebrada recientemente; es decir, nosotros no tenemos por qué ocultar una cuestión, y es que toda tarea administrativa, toda Administración se retrasa o acierta en función de un trabajo que hay que hacer. Lo malo sería el no hacer nada; pero cuando se está gobernando, cuando se está realizando una gestión administrativa, pues hay veces que se hace con retraso y hay veces que se hace con acierto. Y por eso no vamos a ser mejores ni peores; simplemente es una cuestión del puro trabajo diario el que hace que unas cosas las hagas mejor y otras cosas, pues se hagan peor.

La Comisión yo creo que es un instrumento válido; es un instrumento que nos está sirviendo en este momento de apoyo en el desarrollo y ejecución de los planes que tiene la propia Junta. Y, por otro lado, yo estoy seguro de que las Diputaciones tendrán sus planes -al menos en elaboración- cuando termine esta Legislatura. Desde luego, desde la Junta van a contar con todo nuestro apoyo técnico para que así sea.

Asimismo, yo creo que la Comisión debe servir también para concluir con más rapidez estos planes. Y en ese sentido se tiene que instar desde la Comisión -y así se va a procurar hacer-, se tiene que instar a las Diputaciones para que lleven a cabo sus distintos planes cuanto antes.

Está claro que la creación de una comisión no condiciona el tema más importante en la validez de los actos administrativos, que es el cumplimiento de la Ley de Contratos del Estado. Por tanto, desde ese punto de vista,

la Administración Regional ha cumplido siempre estrictamente con esa normativa, con esa Ley; y, por tanto, al cumplirlo así, las actuaciones realizadas, obviamente, deben ser necesariamente válidas desde el punto de vista legal, aunque faltase un trámite, como es la creación de una comisión u otra, que -como se demuestra en la práctica- no siempre después supone la mejora... la creación de esa comisión no siempre supone la mejora en la gestión diaria administrativa de los distintos planes.

Las Diputaciones yo creo que tienen sus propias competencias en materia de las redes de carreteras y que, por tanto, no pueden ser en este momento asumidas por parte de la Junta de Castilla y León. Cada una tiene sus competencias, entre otras competencias tienen las de gestionar una serie de carreteras, y eso no impide que la propia Junta negocie con las Diputaciones el intercambio de algunas en función del interés regional. Cada Administración -la Central, la Autonómica y las Locales o las Provinciales- tiene sus propias normativas y sus propias competencias respecto a las distintas redes de carreteras.

Efectivamente, es un problema mayor en una Región como ésta en la que con nueve Diputaciones, nueve Provincias y miles de kilómetros de carreteras en las distintas redes se hace más complicado esa coordinación, incluso se hace mucho menos operativo cualquier inversión que se realiza al respecto. Pero, no obstante -y efectivamente recogiendo este sentir y esta opinión de los Grupos Parlamentarios que a la Consejería le deben servir de acicate para hacer mejor las cosas-, yo creo que a través de organismos tales como la propia Comisión se pueden coordinar este tipo de actuaciones mejor de lo que se venía haciendo hasta ahora. Y así se va a procurar hacer en el futuro. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Consejero. ¿Algún Procurador de la Comisión que no haya actuado como Portavoz de su Grupo desea hacer alguna pregunta u observación?

Pues agradeciendo al Consejero su comparecencia ante esta Comisión, pasamos al segundo punto del Orden del Día que -como hemos dicho al principio de la Comisión- es el tercero; y dará lectura el Secretario de la Comisión.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MESÓN SALVADOR): Tercer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley número 179, presentada por el Procurador don Luis García Sanz, relativa a contribución política y económica para el desvío del trazado ferroviario en la ciudad de Burgos, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número cincuenta y dos, de veintinueve de abril de mil novecientos noventa y seis**".

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

la presentación de la Proposición No de Ley, tiene la palabra don Luis García Sanz.

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Muchas gracias, señor Presidente. Esta Proposición No de Ley que presentamos desde Izquierda Unida se refiere a intentar solucionar el problema que ocasiona el paso del ferrocarril por la ciudad de Burgos. Que hay que tener en cuenta, en primer lugar, que el... y lo queremos... o sea, en los propios antecedentes de la Proposición No de Ley se hace referencia al posicionamiento inequívoco que desde Izquierda Unida tenemos de defensa y de potenciación del transporte ferroviario como instrumento que consideramos más positivo dentro de la diferente modalidad de transporte que hoy en día existe.

Y esta introducción la hacemos para que no se considere y no se interprete en ningún momento que lo que se pueda considerar como alternativa que desde Izquierda Unida hacemos al paso del ferrocarril por la ciudad de Burgos –que la denominamos como el desvío– se considere como una forma de situar más lejos del alcance de los ciudadanos el uso de un transporte tan positivo como éste.

Precisamente, y con una Proposición No de Ley debatida aquí hace unos días, en lo que proponíamos que la nueva estación de autobuses que nosotros esperábamos que iba a venir reflejada en los Presupuestos para el año noventa y siete pero que al final no viene, pues que la nueva estación de autobuses que se tiene previsto realizar también en la ciudad de Burgos, pues estuviera integrada una nueva estación intermodal de ferrocarril y que, por lo tanto, hubiera una potenciación global del transporte colectivo, transporte público de viajeros y también de mercancías.

Y, en este sentido, la propuesta que Izquierda Unida hacemos es para intentar solucionar un problema que viene ya existiendo en la ciudad de Burgos desde hace mucho tiempo, desde el momento en que se empieza a construir al otro lado de la vía, por así decirlo, en la ciudad de Burgos y, por lo tanto, empiezan a existir problemas de comunicación, numerosos accidentes –mortales, por desgracia, bastantes de ellos–, y también, lógicamente, pues la separación práctica de dos partes de la ciudad, no dos mitades exactamente, pero sí dos partes que supone, pues una dificultad de comunicación entre los propios ciudadanos y, en definitiva, la posibilidad de tener una convivencia con una comunicación adecuada.

Desde hace más de quince años, movilizaciones de ciudadanos vienen exigiendo la solución a este problema. Desde un primer momento, el planteamiento que se hacía era exclusivamente en planteamientos de desvío, por lo menos a nivel de movilizaciones ciudadanas, y luego ya surgió... pues la posibilidad de alternativa de, o bien un soterramiento, o bien inclusive, en ocasiones, se ha barajado la posibilidad de pasos a distinto nivel. Opción que parece ser que hoy en día nadie defiende.

La opción que Izquierda Unida mantenemos de... como la más adecuada para solucionar este problema, que es el desviar la línea del ferrocarril en... el desvío en la zona norte de la ciudad; que es una de las alternativas que, inclusive, la propia empresa Renfe también ha contemplado como solución al ferrocarril, no con estudios, absolutamente realizados. Hay que decir que el único estudio realizado a conciencia, por así decirlo, realizado por la empresa INECO, encargado por el Ayuntamiento –y también hay que decir que con un coste de casi 300.000.000 de pesetas–, pues la alternativa que plantea fue un estudio realizado para técnicamente avalar, por así decirlo, la opción del soterramiento.

En este sentido, queremos decir que desde el Ayuntamiento de Burgos, o de las Administraciones Públicas, en ningún caso se ha encargado un estudio técnico para que, globalmente, se ofrezca una alternativa o una solución al problema; sino que la única, el único estudio técnico que se ha realizado ha sido encargado directamente para que se avalara técnicamente lo que era la posición políticamente mantenida por el Ayuntamiento, en este caso, que era en base al soterramiento.

En primer lugar, quiere decirse que desde el propio Ayuntamiento, de las propias Administraciones, en las que nosotros consideramos que la Junta de Castilla y León tiene mucho que decir, en ningún caso se ha planteado la necesidad de hacer un estudio en profundidad sobre cualquier alternativa y teniendo encima de la mesa los estudios técnicos, sobre todo las alternativas posibles, pues optar por la más viable en todos los términos, tanto de solución global del problema, tanto en términos económicos y, en definitiva, también de la propia potenciación del transporte ferroviario o de los problemas urbanísticos que ahora el paso del ferrocarril por la ciudad de Burgos ocasiona.

En este sentido, pues sí que se han realizado por lo menos avances de los diferentes colectivos ciudadanos y políticos que se ha tenido, que tenemos su posicionamiento a favor del desvío, sí que ha habido... se ha tomado la molestia –por así decirlo– o el interés de aportar unas soluciones con unos ciertos avales técnicos; no lógicamente con la profundidad de ese estudio de INECO porque, lógicamente, no se dispone de potencial económico de 300.000.000 de pesetas para hacer un estudio de esas características, pero sí con la suficiente documentación y avales técnicos, en algún caso, como por ejemplo, para demostrar cuál es uno de los elementos fundamentales que desde el desvío se considera... pues como razón importante para desterrar el soterramiento, como es la composición del subsuelo de la ciudad de Burgos, en base a las composiciones geológicas del subsuelo de esta ciudad que, debido a las corrientes freáticas de las que se está demostrando que existen, pues haría, por lo menos... no inviable técnicamente –porque hoy técnicamente, pues con la existencia del propio Canal de la Mancha y otras infraestructuras de gran calado que existen a nivel mundial, pues, se puede decir que técnicamente no sería imposible realizarlo–, pero sí a nivel

económico supondría unos costes, desde nuestro punto de vista, desorbitados.

Y, en ese sentido, hoy en día, por lo menos a nivel de INECO, en el estudio de INECO, no se demuestra claramente qué alternativa se plantea para solucionar estos problemas que aparecerían ahí, problemas que han aparecido en otras obras que se han realizado en la ciudad de Burgos y que ha supuesto pues el socavar importantes... para situar, pues, en este momento, edificaciones que se están realizando, y que problemas de estas características han aparecido sin tan siquiera llegar a socavar lo que sería necesario para soterrar el ferrocarril.

Así pues, ése es uno de los elementos fundamentales que planteamos como opción del desvío, que es la imposibilidad —por lo menos a nivel de presupuesto— que supondría el soterramiento, teniendo en cuenta, cuáles son las composiciones del subsuelo en la ciudad de Burgos.

El otro elemento que consideramos para no aceptar la alternativa que se plantea del soterramiento es la propia cuantía del soterramiento como tal. Hay que decir que ahora mismo por ejemplo la alternativa que se está planteando por diversos empresarios en la ciudad de Burgos, pues plantea una cuantificación de 17.000 millones de pesetas; pero hay que tener en cuenta de que no hay, esto no está acompañado de un presupuesto global, y que, inclusive, hace años, cuando el propio ayuntamiento decía que se iba a firmar un acuerdo con Renfe —que, por supuesto, nunca se llegó a firmar para llevar a cabo estas obras—, pues se cuantificaban las obras entre 21.000 —fueron las cifras que se dieron—, 21.000 y 30.000 millones de pesetas. Hay documentación que avala estas valoraciones que se hicieron y las magnitudes exageradas —que van inclusive de 21 a 30.000 millones de pesetas—, pues, lo que viene a decir es la falta de concreción y la falta, en definitiva, de estudios rigurosos para saber exactamente qué es lo que se puede encontrar a la hora de empezar a socavar para poder soterrar el ferrocarril en el paso de la ciudad de Burgos.

Y otro elemento también a tener en cuenta —y que tampoco está contemplado dentro de la opción del soterramiento— es la posibilidad, que parece ser que se acerca —pero, bueno, a un ritmo de 70.000.000 por año para una obra que supone cientos de miles de millones de pesetas—, que sería la posibilidad del paso del ferrocarril de alta velocidad o de velocidad alta de Madrid-Valladolid-Burgos-Vitoria-DAS, y que se supone, o por lo menos hoy día no está clarificado si iría en ancho internacional o en ancho nacional; pero que, en definitiva, tanto en una opción como en otra, se ve con bastantes dificultades que una realización del soterramiento las infraestructuras que se podrían realizar tendría la capacidad técnica suficiente para acoger a un tren de estas características, con el soporte técnico que requiere.

E, inclusive, los empresarios, el grupo de empresarios que en estos momentos, ahora mismo, están promo-

viendo la opción del soterramiento, en la explicación que a este Grupo Parlamentario, a este Grupo Político le expusieron en la ciudad de Burgos, planteaban que, en este momento, ni tan siquiera ellos planteaban... que en este momento no está encima de la mesa la posibilidad o la opción de la realización de ese tren de alta velocidad; así que, por lo tanto, habría que desterrar como variable a tener en cuenta a la hora de realizar el soterramiento, pues si se iba a realizar ten de alta velocidad o no, porque su punto de vista, en los contactos que decían que habían tenido con Renfe, esta posibilidad estaba absolutamente desterrada, al menos, a medio plazo.

Esto se contradice totalmente con otras explicaciones o manifestaciones, inclusive del señor Consejero o de partidas presupuestarias que aparecen por ahí, exclusivamente 70.000.000 de pesetas; pero que, sin embargo, pues parece ser que es la opción que están planteando este grupo de empresarios, pues la que más pasos está abriendo en base al soterramiento, la que más apoyo, parece ser que está teniendo por el Grupo, por el Partido Popular, en base a su representación en las instituciones, sobre todo del Ayuntamiento de Burgos, pero que contradice este tipo de posicionamientos, sobre todo en lo que son otro tipo de argumentaciones en otros ámbitos.

La opción que defendemos Izquierda Unida que es la que proponemos en estas Cortes, en donde lo que decimos es que las Cortes insten a la Junta de Castilla y León para que se contribuya política y económicamente al desvío del trazado ferroviario a su paso por la ciudad de Burgos, llegando a acuerdos con las demás Administraciones y empresa ferroviaria. Para aplicar los criterios, en este sentido se ha elaborado la Convergencia Ciudadana por el Desvío. Pues en primer lugar lo que queremos es que de una vez por todas, pues la propia Junta de Castilla y León se manifieste; pero no exclusivamente en declaraciones públicas, sino se manifieste en base a estudios técnicos de cuál es la opción más viable para solucionar el paso del ferrocarril por la ciudad de Burgos; eso por un lado. Y a continuación, que lógicamente esto se corresponda con compromisos presupuestarios claros.

Y hay que decir que, una vez más, no se ve en los Presupuestos, en el Proyecto de Presupuestos para el año noventa y siete, absolutamente en lo que es obra de infraestructura de soterramiento, ninguna partida por parte de la Junta de Castilla y León para solucionar este problema, ni en opción de desvío ni en opción de soterramiento. Pero lo más grave del asunto es que por parte de la Junta de Castilla y León no hay ningún soporte técnico que, avale que en su posicionamiento, en declaraciones del Consejero de Fomento haya dicho que le parece ahora más viable la opción del soterramiento, cuando la propia Junta de Castilla y León en ningún caso ha demostrado que esa afirmación la sustente en estudios técnicos de considerar más viable la opción del soterramiento.

La opción del desvío, lógicamente, la consideramos más idónea...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Señor García Sanz, le ruego por favor que vaya concluyendo, es que ha traspasado ya con creces el tiempo.

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Termino enseguida. Simplemente explicando brevemente en qué basamos la opción del desvío como la alternativa integral que solucione el problema, porque consideramos que integra a todas las vías ferroviarias que existen en este momento en la ciudad de Burgos, se vayan a desmantelar o no -desde nuestro punto de vista no habría que desmantelárlas-; pero son las Santander-Mediterráneo, el Madrid directo... Burgos..., perdón, el ferrocarril directo Burgos-Madrid, y lógicamente las diferentes que existen de su paso desde Valladolid hacia Irún.

Integra todas ellas y les da soluciones también de las propias actuaciones hacia los polígonos industriales. Despeja totalmente el problema; no de alguna manera... con la opción del soterramiento sigue existiendo el problema urbanístico de separación de la ciudad y no lo soluciona totalmente. Es más barata la opción del desvío, se calcula en 16.000 millones en base a esos estudios realizados, y no en base a esos precios o coste desorbitado que se plantean en la opción del soterramiento, sobre todo teniendo en cuenta que hoy mismo no se sabe exactamente las dificultades con las que se van a encontrar.

No hay riesgo geológico en la opción del desvío, como se plantea en la opción del soterramiento, con las dificultades que supone la composición del subsuelo de la ciudad de Burgos. No hay riesgo en la opción del desvío para las viviendas que están en este momento justo al lado de las vías en la ciudad de Burgos, y que una obra que supone socavar en varios... se calcula que habría que socavar en torno a quince metros, lógicamente ello supone un peligro evidente para las viviendas numerosas que están al lado de las vías, y que lógicamente ahí habría dificultades para garantizar ese tipo de integridad.

Habría mucha más liberación de suelo urbano, con lo cual supondría, no quiere decir la financiación total, pero sí una parte de posibilidad de obtener financiación; y a la vez, también, que nosotros consideramos de Izquierda Unida que sería una oportunidad para favorecer -con la liberación de este suelo urbano- suelo público que habría que considerarlo, pues, la opción de poner en el mercado una alternativa de viviendas sociales.

Y la posibilidad también de una nueva estación de viajeros en una nueva estación intermodal -como decíamos antes- relacionada con la nueva estación de autobuses; con un nuevo acceso también a las nuevas circunvalaciones que están previstas en la zona norte de la ciudad de Burgos, circunvalaciones por carretera. Y, en definitiva, también, pues que permite perfectamente la integración de las nuevas tecnologías ferroviarias, bien en velocidad alta o en alta velocidad, que se prevén y que nosotros deseamos que pasen por la ciudad de Burgos,

en la tecnología que menos impacto ambiental pueda tener.

En base a todo esto y por lo que proponemos esta Propuesta de Resolución a estas Cortes, y que esperamos sea aceptada. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor García Sanz. Para consumir un turno en contra tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Popular don César Huidobro.

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Gracias, señor Presidente. Como siempre, el Portavoz de Izquierda Unida trae a esta Comisión problemas que preocupan a todos los ciudadanos de Burgos. Con esto hay una doble repercusión de su inquietud por los problemas de los burgaleses y consigue una mayor, vamos a llamar, plataforma para hacer valer esa preocupación por estos intereses burgaleses.

El problema de las vías en Burgos es un problema no de hace unos años, no es un problema porque se haya empezado a construir recientemente: hace cincuenta años que yo cruzaba esas vías para pasar a la casa donde vivía y ya existía el problema; lo que no quiere decir que no sea un problema que hay que arreglar, que aqueja a los burgaleses y que ha producido graves daños durante este tiempo, y al que es necesario dar una solución. Hasta ahí estamos de acuerdo.

El problema es que, como digo, siempre aprovecha cualquier tipo de plataforma para plantear problemas cuya solución está en otros sitios. Que sea la Junta de Castilla y León la que tenga que resolver el problema de si ha de darse la solución a las barreras ferroviarias en Burgos, si al desvío o si al soterramiento, es un problema que corresponde al Ministerio de Fomento y a Renfe, como propietarios de las infraestructuras ferroviarias y como explotadores de esas infraestructuras, y al Ayuntamiento de Burgos, como organismo o institución encargada de la ordenación urbanística de Burgos. La Junta de Castilla y León lo más que podrá hacer será, cuando se le presente el Plan de Ordenación Urbana, que en este momento se está exponiendo en Burgos, se está en período de alegaciones y se puede con él, dar el visto bueno o no dar el visto bueno, porque ni siquiera podría proponer otro tipo de soluciones.

Por lo tanto, como le ocurre con mucha frecuencia, y aprovechando que el Pisuega pasa por Valladolid, habla del cielo, de la tierra, del mar y de los peces, cuando la Proposición de Ley lo que dice es que "insta a la Junta de Castilla y León para que contribuya política y económicamente...". Si usted hubiera dicho "a solucionar los problemas que se derivan de estar atravesada la ciudad de Burgos por el ferrocarril", habríamos dicho "de acuerdo". Como usted dice que se decida por apoyar el desvío, conforme el estudio iniciado... presentado por Convergencia Ciudadana, le decimos "no". ¿Por qué le decimos que no? Primero, porque la Junta no puede

inmiscuirse en el problema de si desvío o soterramiento; y no lo puede porque no tiene ninguna competencia sobre ninguna de las actuaciones a las que estamos refiriéndonos.

Por eso, que quede bien clara una cosa: la Junta no tiene intención, y este Grupo Parlamentario no piensa pedirle que se pronuncie si lo bueno es el desvío o si lo bueno es el soterramiento, pero sí tiene intención... lo ha manifestado públicamente y hay un convenio en el que va a firmar... que está presentado para firmar, en el que contribuye o se compromete a la colaboración económica para la resolución de ese problema. Eso sí es así.

Y tanto es así que la resolución del problema se hace de la siguiente manera –y usted lo conoce muy bien, posiblemente mejor que yo–. El problema del soterramiento forma parte... o del problema del soterramiento forma parte, principalmente: uno, dónde se ha de colocar la estación de... la estación de mercancías de ferrocarril y la estación del ferrocarril de Burgos. Sin dar solución a una propuesta inicial a ese problema, no se podría dar ninguna otra solución. El Ministerio de Fomento y Renfe han adoptado, por las noticias que tengo y por lo que se conoce de esas actuaciones que ha hecho el Ayuntamiento frente a ellos, ha adoptado la solución que la mejor solución es colocar la estación del ferrocarril y la estación de mercancías en Villafra. Bajo ese punto de vista, la única solución posible y aceptable por el... para el Ministerio de Fomento y para el Ministerio... y para Renfe es el soterramiento.

Desde ese punto de vista, y puesto que al Ayuntamiento no le parece mal, y no le parece mal al Ayuntamiento, al Grupo Popular del Ayuntamiento, sino que no les parece mal a los Grupos políticos que forman parte del Ayuntamiento de Burgos, entre los cuales está incluido Izquierda Unida –que no le parece bien el soterramiento, pero que aprueba algo que luego le voy a contar–, desde ese punto de vista, es en el propio Ayuntamiento donde han decidido el camino que van a seguir.

Yo sé que a su Grupo político no le interesa la solución del soterramiento, no defiende esa solución porque –como ha expuesto aquí– es antieconómica y no es la adecuada de acuerdo con el subsuelo de Burgos y las soluciones que ustedes prevén para la solución de los problemas de Burgos. Pero eso es un debate que aquí no tiene razón de ser, porque la Junta de Castilla y León no puede influir de ninguna manera en cuál es la decisión que se pueda tomar; sería absurdo. Nosotros sí le presionamos para que, económicamente, apoye la solución... a la solución de las barreras que crea en Burgos la estructura, la infraestructura ferroviaria, pero no podemos aceptar que la Junta se decida por una solución o por otra.

Y para que no diga que es que siempre hago lo mismo en las propuestas que usted hace... porque hace pocos días hacía otra parecida y le decía: la competencia corresponde al Ayuntamiento de Burgos, tenemos que

dejar la autonomía en la decisión corresponda a aquel que tiene la competencia; y como la competencia en materia de estructura ferroviaria y de explotación ferroviaria corresponde en este momento al Ministerio de Fomento y a Renfe, y la ordenación urbanística en la ciudad de Burgos al Ayuntamiento de Burgos. Para que no diga que me paro ahí, sí quiero decirle que sí preocupan al Grupo Popular todos estos problemas, sí nos preocupan. Pero ¿qué quiere que hagamos en este momento, cuando día dieciocho de octubre –y usted lo conoce muy bien– el Ayuntamiento de Burgos, con la aprobación de todos los Grupos, se encarga al Ayuntamiento, se encarga al Alcalde de la ciudad –se lo voy a leer textualmente, porque usted lo suele hacer con frecuencia–: "Se autoriza para que, con carácter especial, el Alcalde, tras los estudios y negociaciones que considere más adecuados, celebre con Renfe y otras entidades públicas y privadas el oportuno convenio". ¿Para qué? "...para la ejecución y desarrollo de una línea de actuación urbanística por la que se integra armónicamente en el planeamiento de nuestra ciudad el ferrocarril y sus instalaciones". ¿Cómo? "...creando y ejecutando un pasillo verde ferroviario, mediante la creación del oportuno consorcio urbanístico". Y definen qué es lo que tiene que hacer el consorcio urbanístico: tiene que hacer... el ente, el consorcio, debe trabajar para encarrilar los trabajos concretos y precisos para hacer desaparecer los caminos de hierro de la ciudad, y también para concretar quién y bajo qué fórmulas se ejecutarán las obras necesarias.

Izquierda Unida se apuntó a esta aprobación, a esta autorización. Lo único que decía es que deben de liderar este proyecto las Administraciones Públicas y deben de ajustarse a la legalidad. Y para controlar este tipo de autorizaciones en los que se hacen, se crea una comisión, integrada por miembros de todos los Grupos políticos del Ayuntamiento, que han de hacer el seguimiento de los acuerdos que se autoricen. Y, es más, cuando se pregunta cómo debe de llevarse a cabo ese consorcio, cómo debe trabajar y cómo se deben de ejecutar las obras, se dice que deben de ser eficaces... o eficientes –más bien–, lo más baratas posibles, transparentes –es decir, que implica publicidad y concurrencia–, y que deben de tener en cuenta el interés general de todos los burgaleses, de toda la ciudad Burgos; lo que obliga a que las soluciones se adopten y la ejecución de las mismas redunden en mayor beneficio de todos los ciudadanos. Ésta es la solución.

Que usted, que su Grupo nos traiga ahora aquí la decisión de enfrentar a la Junta de Castilla y León con el Ayuntamiento de Burgos, con los Grupos políticos que integran el Ayuntamiento de Burgos –incluido el suyo–, para que decida algo completamente distinto de lo que, en principio, está trabajando Renfe, el Ministerio y el Ayuntamiento, supone yo creo que querer aprovechar esta Cámara para crear únicamente unos problemas que no existen.

Yo sé que la discusión entre desvío y soterramiento ha sido una discusión que en la ciudad de Burgos ha levantado ampollas durante muchísimos años, que nadie

se había decidido por cuál sería la mejor de las soluciones; porque lo que soluciona el problema colocando la estación en Villafría, no soluciona el problema... algunos otros problemas que los solucionaría dejando la solución... la estación donde ahora se coloca y dando respuesta a ese soterramiento. Pero lo cierto es que si Renfe y el Ministerio de Fomento se deciden por creer que ésta es la mejor solución, la Junta de Castilla y León aceptará lo que el Ministerio, Renfe y el Ayuntamiento diga y hará su aportación. Y porque va a hacer su aportación económica es por lo que en este momento hay un convenio, borrador de convenio, al que la Junta ha dado el visto bueno, al que el Ayuntamiento ha dado el visto bueno, y que se encuentra en la Consejería... digo "perdón" se encuentra en el Ministerio de Fomento, para ver si creen, si le da el visto bueno, con la posibilidad de iniciar de forma inmediata las actuaciones para hacer desaparecer las barreras ferroviarias en la ciudad de Burgos, que, efectivamente, hace muchos años que debían de haber desaparecido.

Y ese primer paso necesariamente exige que el ferrocarril, que la estación esté en Villafría. Y esa decisión de que la estación y la estación de mercancías esté en Villafría condiciona en mucho el que en vez del desvío se haga el soterramiento. ¿Por qué la estación de mercancías debe de estar en Villafría? Mire usted, ése yo creo que es un debate que aquí no podemos hacerlo porque no nos lleva a ningún sitio; por mucho que la Junta se empeñe en decir que esté en otro sitio, no tendría ninguna capacidad de influencia, salvo aquella que pueda tener el Grupo político, el Grupo político que es del Partido Popular. Y si el Partido Popular en el Ayuntamiento de Burgos ha adoptado una solución, la Junta de Castilla y León le va a apoyar, como apoyaría a cualquier otra ciudad, para resolver ese problema desde el punto de vista que puede hacerlo: desde el económico; pero no de tomar la decisión que no le corresponde, por razones de competencia.

Por eso tenemos que decir que no a su Proposición No de Ley. ¿Por qué? Porque éste no es el lugar adecuado para decidir si desvío o soterramiento. Y porque si usted hubiera dicho que se apoye económicamente a la solución que se adopte por el Ayuntamiento, por el Ministerio de Obras Públicas y por Renfe, habríamos dicho que sí. No habríamos dicho que sí para que lo inicie, sino porque ya está trabajando en ese sentido, porque va a ser una de las fases del concurso.

Y usted decía: "Plantéese el problema y dense soluciones en los Presupuestos". En los Presupuestos de este año hay contemplada una cantidad de 75.000.000 de pesetas para dar solución a la estación de mercancías, para aportar aquello que le correspondería aportar. El Ayuntamiento tendrá hecha su previsión; y en los Presupuestos nacionales... en los Presupuestos nacionales hay otra cantidad también propuesta... presupuestada por Renfe para dar respuesta también a la solución de la estación de mercancías, que es el primer paso "y ése es uno de los problemas que se ha solucionado" para que no

se considere que la solución o la aportación económica de la Junta y del Ministerio de Obras... del Ministerio de Fomento es una aportación que sólo se refiere a la estación de mercancías; es una solución en la que se considera que la estación de mercancías es un primer paso para resolver el problema del ferrocarril a su paso por la ciudad de Burgos. Por eso tenemos que decir que no. Y nos gustaría decir que sí.

Yo pensaba "y ya lo he dicho en alguna otra ocasión" que, teniendo esta Proposición No de Ley fecha de tres de abril de mil novecientos noventa y seis, estaba pensada la Proposición No de Ley para forzar a que en aquel momento se presionara lo más posible acerca del Gobierno de la Nación para que diera una respuesta positiva a la aportación económica para la resolución de este problema. Pero es que desde el mes de abril al siete de octubre...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Señor Huidobro, le ruego que vaya concluyendo la...

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: (Termino, señor Presidente.) ...del mes de abril al mes de octubre ha pasado mucho tiempo, se han hecho muchas gestiones, y aquello que en el mes de abril estaba paralizado, hoy está en plena marcha, con el compromiso de la Junta, con el compromiso de Renfe, con el compromiso de Obras Públicas y con el compromiso del propio Ayuntamiento, para solucionar el problema de las barreras ferroviarias en Burgos. Gracias, señor Presidente.

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

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Muchas gracias, señor Presidente. Pues es verdad, señor Portavoz del Grupo Popular, que esta Proposición No de Ley está presentada en el mes de abril. Fíjese qué agilidad llevamos en estas Cortes: ¡medio año para discutir una proposición no de ley, medio año! Ésa es la eficacia que tenemos en estas Cortes, gobernada por el Partido Popular.

Y hoy está lo mismo, por desgracia, a nivel de las Administraciones Públicas, o prácticamente lo mismo que entonces. Y lo único que se ha dinamizado "pero en mal sentido" es, pues, en base a esas iniciativas que ha habido de esos empresarios, de ese grupo de empresarios, que precisamente... y esto lo conoce usted perfectamente, porque se ha repartido masivamente por la ciudad de Burgos, con el Diario de Burgos, ¿eh? "ya sabemos en manos de quién está"... Pues se ha dinamizado precisamente por ese interés, que no es para solucionar desde la perspectiva del interés general el problema, sino la perspectiva del interés privado. Y es ahí donde se han empezado a mover algunas cosas; y es ahí de donde viene, por ejemplo, pues esa Moción que habla usted en el Ayuntamiento de Burgos, que votada, por supuesto, a

favor, con el voto a favor de Izquierda Unida, y que se introdujeron varias modificaciones, por ejemplo el eliminar ningún tipo de mención al soterramiento, sino fundamentalmente para que las Administraciones Públicas, por primera vez, se pusieran a la cabeza para solucionar el problema del ferrocarril, por primera vez y de una vez por todas.

El problema de que eso, por lo menos, en los Presupuestos de la Junta de Castilla y León ni en los Presupuestos del Estado lo vemos. Porque ya me contará usted, ya me contará usted... La estación de mercancías está presupuestada, aproximadamente, el traslado en 2.000 millones de pesetas, y la Junta de Castilla y León ha propuesto... ha presentado 70 ó 75.000.000; y los Presupuestos Generales del Estado, en torno a 80.000.000. Pues ya me dirá usted la cantidad de años que nos vamos a tirar... porque no se presupuesta para los siguientes, ¿eh?, es para el noventa y siete y punto, y punto. Quiere decirse que no hay partidas previstas en años siguientes. Ya veremos a ver en los siguientes Presupuestos, pero para el noventa y siete, eso y punto; a razón de esa partida presupuestaria anual, cuántos años para hacer la estación de mercancías. Eche usted cuentas. Eso, como que se dice que es requisito para hacer el soterramiento.

Para hacer el soterramiento, como solución, no es requisito imprescindible el traslado de las mercancías; y ésa es su contradicción; y ésa es la contradicción de quienes defienden el tema del soterramiento en la ciudad de Burgos. No es requisito imprescindible. ¿Por qué? Otra cuestión es, por ejemplo, que los que defendemos el desvío estamos de acuerdo en que se traslade la estación de mercancías, porque eso entra dentro de la alternativa global del tema del desvío. Pero si ustedes defienden el soterramiento, no es requisito imprescindible el trasladar la estación de mercancías. ¿Por qué? A veces ustedes pretenden vender ante los ciudadanos de Burgos: "Es que de esta forma van a pasar menos trenes por la ciudad de Burgos". No es cierto, porque los trenes van desde Villafraja hasta, lógicamente, la entrada por el tren que va desde Valladolid. Y por ahí atraviesan todos, todos atraviesan lo que es hoy en día la línea ferroviaria que atraviesa la ciudad de Burgos. No se pasan menos trenes trasladando la estación de mercancías a Villafraja por la ciudad de Burgos, no pasan menos trenes. Pero ése no es problema de fondo.

Claro, sobre el tema de la estación de mercancías, lo único que se explica, en lógica con lo que ustedes defienden del soterramiento, es que con eso se libera suelo; con eso se libera suelo urbano, y hay ahí un gran negocio. Y ahí, lo que hay que evitar desde las Administraciones Públicas es que para hacer una obra pública se haga otra vez un gran negocio en base a la especulación de suelo urbano, para que "una vez más" repercuta en el carísimo coste que hoy en día tienen las viviendas en la ciudad de Burgos. Y es ahí donde está hoy en día la madre del cordero en la solución del problema del ferrocarril en

la ciudad de Burgos, además del propio problema en sí mismo.

Y la gran contradicción en que ustedes incurren constantemente, cada vez que se traen Propositiones a estas Cortes: "no es un tema de aquí, no corresponde aquí debatirlo". Pero si usted a continuación dice, y el señor Merino dice. Si no es un tema de las Cortes de Castilla y León... Y las Cortes de Castilla y León, una de sus facultades fundamentales es, precisamente, llevar un seguimiento de cuál es la actuación del Ejecutivo. Y el Ejecutivo, o el señor Consejero, ha tomado una decisión de avalar la opción... Sí, ¡hombre!, en declaraciones públicas; ¡hombre!, por favor. Pero si el otro día, en el Pleno de las Cortes lo discutíamos, señor Huidobro; no me haga que no con la cabeza. Y en declaraciones existe que el señor Merino apoya la opción del soterramiento del grupo de empresarios. Si el señor Merino tiene un posicionamiento en ese sentido, ¿cómo no vamos a discutir aquí lo que ha sido su posicionamiento?

Aquí se le ha pedido la comparecencia del señor Merino, también de hace varios meses; esperemos que algún día tenga cinco minutos para venir a comparecer el por qué avala esa opción de soterramiento; en base a qué estudios técnicos; en base a qué solución viable se ha planteado ahí. Ése es el tema; es decir...

No es aquí el sitio, pero, sin embargo, el Ejecutivo toma decisiones sin dar ningún tipo de explicación en las Cortes. Y en definitiva, también la Junta de Castilla y León, aunque sea en pequeña cantidad este año, pero esperemos que algún año, o algún quinquenio, o algún lustro, o algún siglo realmente ponga cantidades en condiciones y, en definitiva, será en base a un posicionamiento político. Y eso es lo que nosotros planteamos.

Sobre la cuestión de la solución que se ha... vamos, o las decisiones que se han tomado en el Ayuntamiento, que yo creo que tampoco es cuestión, pero por clarificar algo que ustedes han mencionado, de que si entraban en contradicción... No se entra en ninguna contradicción lo que se ha aprobado en el Ayuntamiento; y, precisamente, la Moción que el otro día se aprobó en el Ayuntamiento de constituir un consorcio para solucionar el problema, eso se ha venido reclamando desde Izquierda Unida y desde todas las entidades que se apoye a la Convergencia Ciudadana por el Desvío, desde siempre; porque consideramos que tienen que ser las Administraciones Públicas las que tomen el papel protagonista en la solución del problema, y no que sean intereses privados los que lleven a... acometan la obra, y las Administraciones Públicas tengan que decir amén. Y es precisamente a través de ese consorcio en donde se plantea la participación del Ayuntamiento, de la Junta y de la Administración Central como se debe solucionar el problema, y no en base a las iniciativas de empresarios privados que, lógicamente, no van a satisfacer el interés, el interés general, sino su propio interés particular.

Y, por supuesto que ahí, las modificaciones que propusimos de Izquierda Unida, es que eso se hiciera, pues en base al protagonismo de las Administraciones Públicas y en base a la legalidad; cosa que, a pesar del apoyo del señor Consejero de Fomento a la propuesta de los empresarios, pues eso no estaba garantizado en la propuesta de los empresarios, ni mucho menos. Porque, en primer lugar, ellos planteaban hacerlo absolutamente todo, absolutamente todo, inclusive la propia obra civil del soterramiento; y otro, que la adjudicación fuera directa a ellos "con lo cual, lógicamente, se conculca la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas".

Y gracias al planteamiento de Izquierda Unida que se ha tenido ahí... Bueno, pues bien, pues igual ha sido por su iniciativa. Pero no "me temo", porque ustedes desde un primer momento apoyaron esa opción de los empresarios en base al planteamiento de la especulación en los terrenos de la estación de mercancías. Cuestión es que todavía no está solucionado del todo.

Pero el problema de que usted se ha ido un poco por las ramas al decir que aquí no hay competencias, y por otro lado al tema del Ayuntamiento de Burgos, pero no ha entrado en el fondo de la cuestión del por qué el soterramiento sí y por qué el desvío no, cuando con el soterramiento "como yo he mencionado anteriormente" no se soluciona el problema, porque la barrera urbanística y la barrera ciudadana va a estar ahí. Si usted me dice que hace cincuenta años había que haberlo solucionado, pues ustedes llevan muchos años gobernando; podía haber planteado la solución desde hace mucho más tiempo, plantéenla. Para una vez que se trae aquí una alternativa, apóyenla y así lo solucionaremos antes; porque, a la vista de las partidas presupuestarias que ustedes se comprometen, de eso, nos vamos a hacer todos viejos y todavía no lo vamos a acometer.

No ha contestado usted sobre el tema de los problemas técnicos con los que nos vamos a encontrar. Y fíjese lo que se decía perfectamente, pues en el estudio del Instituto Geominero "¿eh?" sobre el tema de que se ha realizado... del Instituto Tecnológico Geominero de España, que ha realizado el atlas del medio físico de la ciudad de Burgos y su marco provincial, y se dice: "significa que en el tramo que se pretende deprimir se van a encontrar uno o dos niveles freáticos de gran potencia", y todavía nadie nos ha dicho ni cómo los van a sortear, ni a qué precio.

Pero si esto no fuera único, en los anexos cartográficos del referido atlas hay uno que se titula "Aptitud del terreno para cimentaciones y obras urbanas", y en él se observa, para cualquier profano en la materia, que los terrenos donde se asiente el actual ferrocarril están coloreados con color rosa fuerte, que indica, precisamente, los menos favorables en una escala del uno al cinco. Y esto está realizado por el Instituto Tecnológico Geominero de España. Y son cuestiones que no tienen ningún tipo... "o no deben tener" ningún tipo de connotación

ideológica; son simplemente cuestiones de sentido común.

Si hay un informe de esas características, ¿por qué persistir en el tema de la opción del soterramiento, cuando eso es un auténtico cajón de sastre, que no sabe uno lo que se va a encontrar? Claro, que igual la solución "por así decirlo" viene en las declaraciones, por ejemplo, que se hacían por parte del Colegio de Arquitectos de la ciudad de Burgos, en donde se dice que, además "por no releerlo todo", el conjunto de propuestas de la depresión tiene "el atractivo, el atractivo de su elevado coste y riesgo urbanístico". El atractivo de su elevado coste; lógicamente, atractivo para quienes van a realizar las obras, para determinadas empresas constructoras. Atractivo que, lógicamente, le va a suponer durante bastantes años pues una serie de trabajos que van a realizar a un coste que, lógicamente, o van a financiar o bien los ciudadanos de Burgos en base a un incremento de la... del precio de la vivienda, o bien a base de los presupuestos de las Administraciones Públicas; que, en definitiva, tanto lo uno como lo otro, también es desechable.

Y, lógicamente, no avalo toda argumentación que se ha dado también en las propias manifestaciones del Colegio de Arquitectos de Burgos. Quiere decirse que no es solamente Izquierda Unida y algún otro grupúsculo; es un importante núcleo de ciudadanos de la ciudad de Burgos "todos aquellos que se han molestado" donde, por ejemplo, pues se dice claramente que la única solución idónea es el desvío para si quiere, realmente, pues construir una ciudad del futuro que no tenga mañana mismo los problemas urbanísticos, otra vez, que tiene hoy; que no se solucionan y que, además, lógicamente, no se integran en las diferentes perspectivas de trenes de alta velocidad o de velocidad alta, en definitiva, de nuevas tecnologías.

Y sobre todo, pues teniendo en cuenta, pues el coste al que yo hacía referencia antes, donde hoy en día ya se barajan esas cifras desorbitadas del coste del soterramiento y que ni tiene mucho que ver, pues el tema del desvío, inclusive a pesar, además, de las argumentaciones que estoy dando, sería más barato. Nada más y muchas gracias.

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

EL SEÑOR HUIDOBRO DíEZ: Gracias, señor Presidente. Cuando en un debate de estas características se inicia diciendo: esta Cámara no es competente, la Junta de Castilla y León no tienen competencia para decidir si la solución a las barreras creadas, problemas... por el problema creado por las barreras ferroviarias en Burgos, si es de desvío o soterramiento, si sólo lo hubiera dicho eso y me hubiera opuesto, habría dicho "usted no quiere darme una contestación". Cuando le digo cuál es, o qué gestiones se están haciendo y quién va a formar parte de

ese consorcio para resolver ese problema, usted dice que no le contesto al debate. Voy a simplificar la postura del Grupo Popular.

Primero. No es competencia de la Junta y, por lo tanto, el Grupo Popular en las Cortes de Castilla y León no tiene que decidirse ni tiene que instar a la Junta para que se decida si la solución es el desvío o es el soterramiento. Punto primero.

Punto segundo. Sí está dispuesta la Junta a ayudar económicamente, a apoyar económicamente a la solución que se dé por el consorcio.

Punto tercero. Ese consorcio está constituido –se va a constituir, puesto que el convenio para creación del consorcio ya es, ya está; está redactado y está en el Ministerio para que den su visto bueno–, está constituido por el Ayuntamiento, el Ministerio de Fomento, Renfe y la Junta de Castilla y León. Y ese consorcio tiene por finalidad, fundamentalmente por finalidad, debe trabajar para encarrilar los trabajos concretos y precisos para hacer desaparecer las barreras; y, en segundo lugar, para concretar quién y con qué fórmulas ha de ejecutar las obras necesarias. Y esas obras se dice que deben de ser transparentes, deben ser eficientes –es decir, deben ser baratas, lo más baratas posibles–; lo más seguras posibles; transparentes y que respeten el interés general.

Eso es lo que se ha aprobado por el Ayuntamiento de Burgos. Y, por lo tanto, nosotros decimos: la Junta está en ese consorcio; la Junta apoya económicamente; y la Junta hará lo que en ese consorcio mayoritariamente decidan las instituciones que tienen competencia sobre esa materia (propietario de las vías: Ministerio; explotador de las vías: Renfe; titular de la competencia para ordenar urbanísticamente Burgos: el Ayuntamiento).

Y ahora le digo: usted se empeña en identificar el grupo de empresarios con el Ayuntamiento. La solución que el grupo de empresarios, a quien hay que agradecer que la iniciativa privada haya sido capaz de poner en Burgos en marcha una iniciativa que ha espoleado a las Administraciones dando soluciones, que a lo mejor se hacen o a lo mejor no se hacen, pero hay que agradecer a ese grupo de empresarios que estén dispuestos a seguir adelante con un proyecto, si a ellos se les encomendara, si les correspondiera después de guardar los sistemas que le he dicho de transparencia, concurrencia, eficacia e interés general, si les toca hacer... ¡Ojalá sean empresarios de Burgos los que hagan esta obra! Pero no me identifique usted empresarios de Burgos con Ayuntamiento.

Los empresarios de Burgos es posible que tengan unos intereses –y si no, no entrarían, lógicamente; no lo hacen por simple caridad–, pero han sido los que han puesto en marcha una iniciativa que ha acelerado los problemas y el proceso de hacer desaparecer las barreras de Burgos. Agradecemos a cada uno lo que le corresponde. Y no me identifique usted empresarios de Burgos con Ayunta-

miento, porque el Ayuntamiento está formado por Grupos políticos que con una iniciativa del Grupo Popular, al que el resto de los Grupos han aportado sus ideas, lógicamente, han llegado a un acuerdo. Y ésa es autorizar al Ayuntamiento para la firma del convenio en el que se cree el consorcio para la finalidad que he dicho.

A mí me parece que, desde ese punto de vista, a la Junta no se le puede instar a más que lo que está haciendo, incluir o firmar ese convenio. Y no solamente para celebrar o construir la estación de mercancías de ferrocarril de Burgos, sino también para que esto sea la primera piedra de lo que supone hacer desaparecer las barreras.

¿A usted le parece poco dinero? A mí me parece que esto va a solucionar el problema. Detrás de este Proyecto se ha andado mucho tiempo; su Grupo, el Grupo del PSOE, el Grupo del PP, todos han andado mucho tiempo. En este momento todos, incluso los ciudadanos de Burgos, incluso un grupo de empresarios encuentra que éste es el camino para hacer desaparecer esas barreras. Y como nosotros pensamos que la iniciativa privada también tiene que participar en la solución de estos problemas, a mí me parece, a nuestro Grupo le parece muy bien que la iniciativa privada haya tenido una iniciativa para resolver este problema. Y ojalá –le digo– que sean los empresarios de Burgos quienes puedan llevar a cabo esta iniciativa, porque yo prefiero que en Burgos las obras las hagan los empresarios de Burgos y no las hagan los empresarios de fuera.

De todas las maneras, para que los empresarios de Burgos puedan quedarse con esa obra, lógicamente, tendrán que pasar por todos esos requisitos que le he dicho antes: concurrencia, transparencia e interés general. No identifique usted Ayuntamiento –como ha hecho– con empresarios, porque el Ayuntamiento es otra cosa, como usted bien sabe.

Y como ha estado intentando apuntarse el tanto de que este acuerdo... ustedes han hecho una aportación importante. Yo no se la niego. Y el Grupo Socialista ha hecho una aportación importante. Eso es lo bueno que tiene este acuerdo: que ha sido un acuerdo unánime de todos los Grupos que constituyen el Ayuntamiento de Burgos. Ojalá todos los problemas los pudiéramos solucionar de esa manera. Nada más. Muchas gracias, señor Presidente.

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

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Gracias, señor Presidente. Para mi Grupo sería una osadía posicionarse en favor o en contra de algo que desconoce en profundidad. La única referencia que tiene es lo que oye en estas Comisiones, pero, lógicamente, es insuficiente para to-

mar una postura seria y rigurosa. Por ese motivo, nos vamos a abstener. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Otero. Para fijar la posición del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su Portavoz, don Antonio Almarza.

EL SEÑOR ALMARZA GONZÁLEZ: Sí. Muchas gracias, señor Presidente. Y, muy brevemente, porque yo creo que las diferentes iniciativas que se van planteando aquí, ya tenemos clara cuál es la posición de cada uno.

Y nosotros, estando de acuerdo en los Antecedentes que se plantean en esta Proposición No de Ley –como el resto de los Grupos está–, no podemos estar de acuerdo en la solución, ya que tanto en Burgos como a nivel regional se están planteando dos posiciones distintas: la que plantea Izquierda Unida, que es el desvío del ferrocarril; y la que plantea tanto el Partido Popular como el Partido Socialista, que es la depresión del ferrocarril. Y como se ha hablado ya bastante de lo que supone la depresión, de los inconvenientes que supone la depresión, yo voy a hablar de los inconvenientes que nosotros vemos en el desvío del ferrocarril en estos momentos, y con los estudios que hay realizados.

Como ya se lleva diciendo varias veces, es imposible el desvío por la parte sur de Burgos. Y en cuanto a la parte norte, que es por donde se plantea el desvío de este ferrocarril, el impacto que supone sobre la zona del castillo... es importante el impacto que puede generar el ferrocarril en esa zona, que es por donde pasaría el desvío. Dificil conexión con la estación de Villafría –o complicada por lo menos– de mercancías. Supondría el traslado y, en cierta medida, el alejamiento de la estación, con dificultades de acceso para los ciudadanos que vayan a ser viajeros de esta ciudad de Burgos; y que podría subsanarse con aquella otra Proposición que había planteado el representante de Izquierda Unida, que era la estación intermodal, pero que en estos momentos –como no hay prácticamente ese estudio de la estación intermodal– pues tenemos que seguir apoyando nuestra propuesta de soterramiento del ferrocarril.

También decir que en las principales ciudades no sólo de España, sino de Europa, no se trata de alejar el ferrocarril de las ciudades, sino de paliar... fijación de las vías y de las estaciones con las depresiones y con medidas urbanísticas complementarias que refuercen esas medidas de soterramiento del ferrocarril.

Nosotros –y como se está diciendo ya que hay un acuerdo con el Ayuntamiento de Burgos– no nos oponemos a que haya un estudio serio, riguroso y reposado de las alternativas, tanto de la que presenta en estos momentos Izquierda Unida como la que presentamos nosotros. Y en el momento en que se estudien todas las iniciativas se puede llegar a un acuerdo con todas las fuerzas políticas en la ciudad de Burgos y, por ende, del apoyo

de estas Cortes a una infraestructura que es importante sea... bien sea el desvío o bien sea el soterramiento.

Y, por lo tanto –como ya hemos hecho en alguna otra ocasión–, en esta Propuesta vamos a votar en contra de la Proposición planteada por Izquierda Unida, manifestando que estamos de acuerdo con los antecedentes y la resolución que tiene que darse a las ciudades de Castilla y León, tanto de Burgos como León y alguna más, que tenemos problemas con el ferrocarril.

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

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Muchas gracias, señor Presidente. Lógicamente, para mantener el texto de la Proposición No de Ley que, en función de las declaraciones de los Portavoces de los Grupos, pues supongo que va a quedar bastante minoritaria, y para explicar simplemente pues en función de algunas cosas que se han planteado por otros Grupos.

Yo creo que sobre el tema de la... de que si es competencia o no es competencia de la Junta, yo creo que ha quedado claro ya, cualquiera que se quiera molestar: el Consejero de Fomento ha hecho... ha tenido un posicionamiento claro, se supone que la Junta, referido a esa opción; si la ha tenido y el Partido Popular aquí presente está de acuerdo con esa opción, pues quiere decirse que está de acuerdo y está en su legítimo derecho. Pero eso no quiere decirse que no hay competencias o que no corresponde a la Junta de Castilla y León tener un posicionamiento. La Junta de Castilla y León tiene un posicionamiento, o por lo menos el señor Consejero de Fomento tiene un posicionamiento. Y aquí lo que se trata es si los Grupos Parlamentarios estamos de acuerdo o no estamos de acuerdo con ese posicionamiento; pero lo que no es de recibo es que se considere que no procede aquí adoptar un posicionamiento de instar a la Junta que adopte una actitud, un acuerdo, una decisión en este sentido. Yo creo que son... por su propio peso decae en el sentido de que la propia Junta ha considerado este sentido.

Y lógicamente, se supone que dentro del rigor que todos consideramos que se debe hacer y transparencia del uso de los dineros públicos, pues si la Junta de Castilla y León para el año noventa y siete una cantidad absolutamente insignificante, pero la que sea al fin y al cabo, pues habrá que enfocarla y dirigirla a la solución que consideremos más idónea en cada momento. Y habrá que considerar y valorar si esos 70.000.000 están bien enfocados para una alternativa que consideramos viable o no.

Yo es que, la verdad, no me parece como muy explicable el que se argumente aquí reiteradamente que no son competencias de la Junta de Castilla y León, cuando continuamente se incurren en contradicciones de luego aprobar –cuando interesa–, pues otras Proposiciones No de Ley que se insta al Gobierno Central o a quien haga falta para sacar adelante Proposiciones de Ley que

por parte del Grupo mayoritario se considere oportuno. Yo creo que es hora ya de que se entre en un mínimo de coherencia en este sentido.

Yo creo que no se trata única y exclusivamente de que determinados empresarios han tomado la iniciativa. Yo creo que aquí lo que fundamentalmente... en la solución del paso... el problema que ocasiona el paso del ferrocarril en la ciudad de Burgos, lo que hay es un retraso absolutamente injustificado por parte de las Administraciones desde hace mucho tiempo. Si es de cincuenta años, como decía el Portavoz del Grupo Popular, pues es de cincuenta años; pero vamos a situarnos única y exclusivamente en el periodo democrático -por así decirlo-, pues de todo este periodo democrático donde podemos exigir responsabilidades democráticas por lo menos.

Y no se trata solamente de que ahora surgen unos empresarios y una iniciativa privada precisamente porque las Administraciones Públicas se han inhibido en lo que son claramente sus competencias en ejercer y en intentar solucionar los problemas que tienen los ciudadanos. Y no se trata de que la única alternativa sea de los empresarios, porque -como he dicho antes- remontándome un poco, no a los cincuenta años, pero cuando sí que había ya claras manifestaciones ciudadanas, sobre todo cuando había algún accidente y demás, pues yo recuerdo que cerca de veinte años hace en donde ya se planteaba la opción del desvío; y se planteaba con alternativas concretas. Y quiere decirse que si las Administraciones Públicas -en este caso el Ayuntamiento- hubiera querido atender ese tipo de planteamiento, lo podía haber hecho sin haberse... sin haber asumido ahora, por ejemplo, la alternativa de los empresarios. Al igual que ha asumido ahora ésa, podía haber asumido en otro momento otras muchas o por lo menos el tema del desvío, que está planteada hace bastante más tiempo. No quiere decirse que no ha habido alternativas, no ha habido alternativas... Otra cuestión es que se haya asumido o se pretenda asumir la que más interese, se coincida o no se coincida con el grupo de los empresarios, pero la realidad está ahí.

Y sobre lo que se ha planteado por parte del Grupo... por el Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, decirle que la alternativa del desvío norte no afecta al tema del castillo; no afecta al tema del castillo porque se sitúa más al norte. Entonces, no afecta en absoluto el impacto ambiental que pueda tener -que siempre tendrá alguno, lógicamente-, pero la alternativa que está planteada y hay vídeos inclusive, se han expuesto maquetas, hay toda una documentación que se ha realizado por la Convergencia Ciudadana por el Desvío, pues ya expresa claramente cuál es el discurrir de la alternativa que se plantea por el desvío, y no afecta para nada a lo que se llama hoy en día en Burgos el Parque del Castillo. Va más hacia al norte, va por las cercanías de Villatoro -los que son de Burgos lo conocen-. Y, bueno, pues tampoco tiene mucho sentido explicar aquí exactamente los términos concretos por donde discurriría, e iría a parar la estación de viajeros al este -por así decirlo-, cercanías de

lo que hoy en día es el Hospital Provincial. Y relacionándolo, y relacionándolo -con lo que sería nuestra alternativa- con la estación de autobuses, que -hay que decirlo- en el Plan General de Ordenación Urbana que hoy en día está a información en la ciudad de Burgos, se prevé realizar la estación de autobuses en la llamada zona de Las Tejeras, muy cercana a lo que... donde se plantea la alternativa de estación de viajeros de Renfe en el tema del desvío. Quiere decirse que con un mínimo de esfuerzo perfectamente se podría plantear la alternativa de la estación intermodal.

Y claro, es una más de las contradicciones, desde nuestro punto de vista, de aquellos que defienden el soterramiento. Es decir, con el soterramiento la estación de viajeros de Renfe quedaría donde está y la estación de viajeros de autobuses se trasladaría pues a una distancia de dos, tres o cuatro kilómetros; lo cual, desde nuestro punto de vista, pues no es muy eficaz desde una perspectiva de potenciación del transporte público. Pero es una más de las contradicciones en las que se incurre, ¿no?

Y sobre el tema de la lejanía de los ciudadanos, hay que decir que quien conozca Burgos en este momento, pues el desarrollo y el crecimiento de Burgos se ha hecho fundamentalmente de una manera longitudinal de este a oeste, y quiere decirse que la estación de mercancías... -perdón- la estación de viajeros ferroviarios quedaría prácticamente en el centro, no núcleo urbano, pero sí en el centro de la separación que existe entre el desarrollo moderno o nuevo -por así decirlo-, fundamental que ha tenido la ciudad de Burgos, y la parte antigua.

Quiere decirse que a nivel de... si hacemos, por ejemplo... cuántos ciudadanos hoy en día a qué distancia se encuentran de la actual estación de mercancías y con la opción de soterramiento quedaría ahí, qué distancia encuentran y qué distancia encontrarían con la estación de mercancías... con la estación de viajeros que se plantearía en el desvío, y, posiblemente, habría bastantes ciudadanos que tendrían la estación de mercancías... la estación de viajeros de Renfe más cerca con la opción del desvío.

Quiere decirse que ese argumento tampoco es válido, desde el momento en que el crecimiento de Burgos, pues ha ido en un sentido que también se prevé precisamente el situar ahí la estación de autobuses, pues tiene esa perspectiva; es decir, que la necesidad de buscar un núcleo geográfico intermedio entre el crecimiento que ha tenido la ciudad de Burgos. En ese sentido creo que, bueno, pues que son argumentos que por lo menos no coinciden con lo que es la realidad de las posibilidades del desvío que se plantea como alternativa.

Y, en definitiva, sobre el consorcio que se ha constituido en la ciudad de Burgos, nosotros lo que sí que esperamos desde Izquierda Unida es que nosotros, lógicamente, vamos a seguir manteniendo legítimamente -al igual que todo el mundo- su opción correspondiente de este problema del paso del ferrocarril por la ciudad de

Burgos, pero teniendo en cuenta los últimos acontecimientos lo que sí consideramos también muy fundamental, o más fundamental inclusive, es que en todo momento en la forma en que se haga y, sobre todo, en la financiación con que se haga, en la forma que sea en base a los criterios que se defienden en las Administraciones Públicas, gobierne quien gobierne en las Administraciones Públicas, pero, en definitiva, que sean ellas las protagonistas. Y ése es por lo menos el espíritu con que Izquierda Unida apoyó la Moción el otro día en el Ayuntamiento de Burgos.

Y, por otro lado, que la financiación de la obra que se haga -sea soterramiento o sea desvío- en ningún caso esté financiada exclusivamente con el tema de la liberación de terrenos por el traslado de la estación de mercancías. No quiere decir que en parte puede hacerlo, perfectamente; pero el hecho -como se plantea por parte de la opción de los empresarios- que sea fundamentalmente en base a la liberación de esos terrenos y eso repercutirlo fundamentalmente en el precio de la vivienda, nos parece un grave error social y que repercutiría, lógicamente, en un mayor encarecimiento de la vivienda en la ciudad de Burgos, que ya de por sí es la sexta más cara del conjunto del país. Nada más y muchas gracias.

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

El resultado de la votación es el siguiente. Votos emitidos: diecisiete. Votos a favor: uno. Votos en contra: diez. Abstenciones... Votos en contra: quince -perdón-. Abstenciones: una. En consecuencia, queda rechazada la Proposición No de Ley debatida.

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

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MESÓN SALVADOR): Tercer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, número 178, presentada por los Procuradores don José Luis Conde Valdés y don Luis García Sanz, relativa a elaboración definitiva del proyecto de tramo de autovía Cubillos-Villablino, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León número cuarenta y nueve, de diecinueve de abril de mil novecientos noventa y seis**".

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

EL SEÑOR CONDE VALDÉS: Muchas gracias, señor Presidente. Bien. Buenos días. Bueno, ésta es una Proposición No de Ley... la tan traída y tan llevada autovía de Ponferrada-Villablino. Y la iniciativa esta surge como consecuencia de una comparecencia que tuvo

lugar el veinte de marzo de este año, a raíz de una comparecencia precisamente pedida por el Grupo Parlamentario Socialista; y en esta reunión del día veinte de marzo de esta Comisión, en la que comparecía el Director General de Transportes y Carreteras, acerca de cuáles eran los compromisos de la Junta de Castilla y León con relación a la construcción de la autovía Ponferrada-Villablino, pues bien, a raíz de esta comparecencia, el Director General de Carreteras vino a confirmar la idea de que el Partido Popular -y en este caso concreto la Junta de Castilla y León- había abandonado de manera definitiva la idea de construir la autovía de Ponferrada-Villablino.

Y con estas declaraciones, bueno, pues se ponen en claro dos cuestiones. Una, que el Partido Popular desde el año mil novecientos ochenta y siete ha venido utilizando electoralmente la construcción de esta autovía, generando, bueno, falsas expectativas, tanto entre la población del Bierzo como entre la población de la Comarca de Laciana. Eso es un hecho constatable, porque si durante diez años han estado insistiendo en que hay que construir la autovía, la autovía, y al final se llega a la conclusión de que no se va hacer, pues, en definitiva, es cierto que se han generado falsas expectativas tanto en la población del Bierzo como en la población de Laciana, como he dicho.

Y, por otra parte, pues viene a confirmar un poco, a dar la razón a aquellos que desde un principio hemos dicho que la construcción de la autovía era una auténtica quimera y que lo más razonable hubiera sido haber planteado desde un principio la construcción de una carretera sin entrar a cuestionar que en algunos tramos, efectivamente, pudiera ser desdoblada.

Bien. Esta situación ¿a qué ha conllevado? Bueno, pues ha conllevado a que, en base a las propias declaraciones del Director General de Carreteras -vuelvo a repetir, en aquella reunión de esta Comisión el día veinte de marzo- dijo dos cosas muy importantes: una, que el tramo entre Cubillos y Toreno, el proyecto, no estaría concluido hasta el primer semestre del noventa y siete; y la otra conclusión que vino a decir es que desde Toreno a Villablino no estaba elaborado absolutamente ningún tipo de proyecto.

Bien. Esto supondría o supone en la práctica pues que la famosa autovía o la famosa carretera no estará terminada hasta bien entrado el siglo XXI; no me atrevo a decir qué año, pero bastante... con bastante retraso.

Y esto, pues evidentemente -como es lógico y normal-, pues supone pues un grave perjuicio, un grave problema para la economía, tanto de la Comarca del Bierzo como la Comarca de Laciana, porque además es una reivindicación muy sentida, y, además, bueno, durante diez años se lleva planteando la necesidad de mejorar las comunicaciones entre Ponferrada y Villablino.

Y esto supone también, pues un retraso considerable para la terminación de la ejecución de todo lo que supone el eje subcantábrico; que, por otra parte, se da la circunstancia de que está más avanzado en su parte oriental que en la parte occidental –por decirlo de alguna manera– en la zona de Lacia y en la zona del Bierzo.

¿Qué es lo que proponemos en esta Propuesta de Resolución, en esta iniciativa? Pues dos cuestiones. Una, que teniendo en cuenta que esto supone, la construcción de esta obra –bien sea en una parte desdoblada, en otra parte vía rápida– supone un importante, una importante inversión económica, y como aquí, evidentemente, –siempre lo digo–, tenemos recursos limitados, pues planteamos la posibilidad de que la Junta pudiera demandar o recabar ayudas de la Administración Central. Esto no es un planteamiento que se le haya ocurrido a Izquierda Unida, sino que es un planteamiento que el propio Consejero de Fomento lo ha dicho infinidad de veces, sobre todo cuando descubrió que el hacer una autovía hacia Villablino conllevaba un coste económico muy importante, y, entonces, se le ocurrió decir aquello, cuando gobernaba el Partido Socialista, de que una de las posibilidades para agilizar las obras sería la de pedir o demandar ayuda económica a la Administración Central; fundamentalmente por aquello de que hay un gran déficit de compromiso de la Administración Central con construcción de carreteras con esta Comunidad y también, fundamentalmente, con la provincia de León.

Y la segunda... el segundo punto de la Proposición No de Ley, pues es que las Cortes de Castilla y León, o sea, en ese caso concreto, la Junta de Castilla y León elabore, haga el proyecto; es decir, diga cuáles son las características del recorrido que va a hacer la carretera, o la autovía, o lo que sea, desde Ponferrada hasta Villablino (en este caso concreto sería desde Cubillos hasta Villablino); que elabore el proyecto con el trazado, con el coste económico ¿para qué? Para que en los Presupuestos del noventa y siete se habilite ya una partida económica para poner en marcha esta obra, y se ejecute, no en el año noventa y siete, que va a ser imposible, pero al menos que los ciudadanos, tanto del Bierzo como de Lacia, que sepan en qué fecha concreta esta obra importante va a estar terminada. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Conde Valdés. Se ha presentado a esta Proposición No de Ley una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Socialista, y, en nombre del Grupo... de su Grupo, tiene la palabra don Antonio Almarza.

EL SEÑOR ALMARZA GONZÁLEZ: Sí, muchas gracias, señor Presidente. Y muy brevemente porque la enmienda no es muy grande, solamente es realizar cuál es nuestra propuesta en cuanto a la autovía Ponferrada-Villablino; en esa vía de comunicación.

Y nuestro Grupo, aunque estando básicamente de acuerdo con la Propuesta de Resolución del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, queremos que quede clara nuestra posición de apoyo a la construcción de la autovía Ponferrada-Villablino en su totalidad; y para ello realizamos esa enmienda al primer punto de la Propuesta de resolución, que trata de dejar clara cuál es la posición del Grupo Parlamentario Socialista –y que hemos venido defendiendo en estas Cortes durante bastantes años– con respecto a la autovía Ponferrada Villablino, que empezó siendo Villablino-Ponferrada y terminó siendo Ponferrada-Cubillos. Y yo creo que la responsabilidad que tienen de realizar esta obra los Grupos que han hecho de esto una bandera en campañas electorales, pues nos lleve que el Grupo Parlamentario Popular se defina, de una vez por todas, qué es lo que piensan hacer con la carretera Ponferrada-Villablino, con la autovía Ponferrada-Villablino.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Almarza. El Grupo Proponente a la Proposición de Ley ¿desea consumir un turno en contra de la Enmienda?

EL SEÑOR CONDE VALDÉS: Sí, vamos a ver, yo respetando...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Tiene la palabra el señor Conde Valdés.

EL SEÑOR CONDE VALDÉS: ...Bien, yo respetando la decisión del Grupo Parlamentario Socialista, porque su propuesta concreta es la construcción de la totalidad de la autovía; el Grupo Socialista sabe perfectamente que no... en ese tema nosotros no estamos de acuerdo. Nosotros hemos mantenido desde el principio que es imposible... no imposible, yo he mantenido siempre que se puede hacer un túnel como se ha hecho en el estrecho de Calais, y técnicamente se puede hacer, hoy cualquier obra técnicamente no hay ningún problema, la cuestión es el impacto ambiental y el coste económico; y, por tanto, nosotros siempre hemos defendido la posibilidad de que en aquellos tramos que se pudiera desdoblarse se desdoblase, pero en aquellos otros tramos que, prácticamente consideramos que es imposible –no por el impacto ambiental, sino fundamentalmente por el coste económico–, se hiciera una vía rápida, una carretera en perfectas condiciones. Eso contando con la reforma y la reestructuración del ferrocarril de la MSP, que eso aliviaría bastante transporte pesado.

Por tanto, no aceptamos esa enmienda, aunque, bueno, respetamos la posición del Partido Socialista que lo único que ha pedido ha sido que el Partido Popular cumpla su compromiso de construcción de la autovía y, en ese tema, no tenemos más que añadir.

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

EL SEÑOR ALMARZA GONZÁLEZ: Creo que básicamente los que tienen que cumplir, pues son los representantes del Partido Popular en esta Comisión y, de una vez por todas definir qué es piensan hacer con la autovía Ponferrada-Villablino o con lo que quede de la autovía Ponferrada-Villablino.

No obstante, lamentar que no se acepte nuestra propuesta. Sabemos cuál es la posición de Izquierda Unida en este tema, y aunque no lo compartamos, pues, esperamos que de esta Comisión ya salga una resolución definitiva y que se vaya avanzando en la construcción de esa autovía Ponferrada-Villablino hasta donde pueda ser; y, a partir de ahí, pues que la responsabilidad política que tienen otros no la tengan que trasladar al resto de los Grupos.

Decir que vamos a abstenernos en esta Propuesta porque nuestra Proposición es clara en el mantenimiento de la Autovía en todo su tramo Ponferrada-Villablino. Decir que el transporte alternativo del ferrocarril -que ya lo hemos debatido también varias veces- supone un incremento añadido a la liberación de tráfico de esa carretera pero que, ahora mismo nunca... desde los estudios que hay realizados en el plan de transporte de carreteras de esta Comunidad ha aumentado el... la cantidad de vehículos que llevan carbón por esa carretera, sobre todo los vehículos pesados, y también los turismos, de Villablino a Ponferrada y que los parámetros que se barajaban en el anterior plan, pues han quedado -en el plan de carreteras- han quedado cortos; y que creemos que cada vez se está incrementando más el transporte, tanto de mineral como de viajeros por esa carretera y la necesidad que hay perentoria de acometer la obra a la mayor prontitud posible.

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

EL SEÑOR CONDE VALDÉS: Muchas gracias, señor Presidente. Bueno, en principio yo estoy, he dicho de antemano que yo respeto la postura que mantienen en el Grupo Socialista. Y, efectivamente, yo creo que quien tiene la decisión de solucionar una vez por todas este problema y la indefinición es el propio Partido Popular, en este caso concreto, la Junta, es decir, si va a ser autovía, si va a ser carretera. Pero yo creo que el problema fundamental radica en que la Junta elabore el proyecto definitivo del trazado y diga en qué zonas, en qué tramo está desdoblado, en qué tramo no está desdoblado y cuándo se van a acometer las obras concretas de los distintos tramos; que yo creo que es lo que quiere saber la opinión pública y, en concreto, los ciudadanos afectados. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Conde Valdés. En un turno de fijación de posiciones, en primer lugar tiene la palabra el Grupo Parlamentario Mixto.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Gracias, señor Presidente. Es una pena que el Grupo Popular no consuma turno en contra para conocer si ha habido alguna novedad sobre su planteamiento desde hace unos meses, porque teníamos interés en conocer la opinión del Grupo Popular, supongo que la conoceremos en el turno de fijación de posiciones.

Bien, vamos a votar sí, por supuesto, a la iniciativa formulada por Izquierda Unida. Nosotros siempre fuimos partidarios de que se cumpliera el compromiso de la construcción de una autovía entre Ponferrada y Villablino en su integridad, ese fue el compromiso a lo largo de años y años y campañas electorales, y campañas y elecciones del Grupo, del Partido Popular.

En todo caso, parece, o al menos en la última intervención, en la comparecencia del Director General de Carreteras quedó de manifiesto que no se va a hacer definitivamente el tramo entre Cubillos y Villablino, autovía, y que se va a hacer una vía rápida; y es algo que ya habíamos asumido, es algo que ya teníamos como definitivo y, precisamente por eso nosotros estamos ahora volcando los esfuerzos en buscar inversiones alternativas, es decir: apoyar la autovía entre Ponferrada y Toreno y conformarnos con la vía rápida entre Toreno y Villablino; pero que con el dinero que se ahorra la Junta -y son muchos millones, por cierto- por la no construcción entre Toreno y Villablino de esa autovía, que ese dinero en todo o al menos en parte se quede invertido en infraestructuras, en esa zona, por cierto, muy deficitaria de infraestructuras, especialmente por carretera.

Hace unos días presentamos en rueda de prensa -y lo presentaremos inmediatamente en estas Cortes- un proyecto alternativo -que no es del caso en este momento mencionar- que supondría una inversión de unos 1.000 millones de pesetas; y, en definitiva, ahí vamos a volcar nuestros esfuerzos: en respetar esa decisión ya firme de hacer vía rápida entre Toreno y Villablino, pero exigir que el dinero que se va a ahorrar la Junta, o parte de ese dinero siga o se quede en esa comarca, en esa zona y, además, destinado o invertido en infraestructuras de carreteras.

En todo caso, esa posición es perfectamente compatible con la Propuesta de Resolución que ha elaborado y presentado, y que debatimos, Izquierda Unida y, por ello, cuenta con nuestro apoyo rotundo. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Otero. Por el Grupo Parlamentario Popular, en turno de fijación de posiciones, tiene la palabra don Fernando Zamácola.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Gracias, señor Presidente. Bueno, voy a empezar por el final, diciéndole al Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto que, bueno, que el hecho que se ha presentado así, de no ponernos un turno en contra no ha sido culpa mía, obviamente, de este Grupo Parlamentario, era un proble-

ma de otros Grupos Parlamentarios que han desviado el tiro, yo pensaba haber consumido mis dos puntos, pero ahora... mis dos plazos pero lo voy a hacer ahora solamente en fijación de posiciones.

Como había dicho también el representante del Grupo Mixto, yo creo que voy a intentar sacarles de dudas, aunque yo creo que están ya las dudas fuera de todo problema, desde la que debatimos el diez de septiembre del noventa y seis, la Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Socialista en donde prácticamente se habló de lo mismo, prácticamente, la esencia es la misma, en fin.

Yo tengo que decirle al Procurador que presenta la Proposición No de Ley que este Grupo Parlamentario se va a oponer; y se va a oponer, entre otras cosas, por cuestión de fechas, simplemente, de la forma más sencilla, aunque luego se lo voy a explicar un poco más. Y estamos en unas fechas en las que lo que él pide en su Proposición No de Ley no es posible. El poder actuar de forma y manera que hagamos el proyecto, que se haga el proyecto de toda esta carretera en un plazo de seis meses para que entren en los Presupuestos de mil novecientos noventa y siete estando en noviembre... perdón, estando prácticamente en noviembre, y están ya los Presupuestos aquí, creo que es muy difícil, pero simplemente por plazos administrativos, no por otra índole, no por otra cuestión.

Por otro lado, usted ha comentado o ha indicado en su segunda parte que pide que la Administración Central intervenga en la financiación; y que parece ser yo no lo recuerdo, pero si usted lo dice yo me lo creo que el señor Consejero de Fomento en su día lo dijo cuando hablaba de autovía. Bueno, pues mire usted, antes dije en una reunión que no me duelen prendas aceptar lo que es culpa nuestra, o culpa nuestra o fue una hipótesis y luego se ha variado, a lo largo de mucho tiempo que hemos discutido esta autovía, esta autovía se ha quedado en diferentes fases que no hacen completa la autovía, se ha dicho y se ha manifestado; bueno, como consecuencia de esos estudios y de ese cambio de opinión que no de engañar a la gente, sino de estudiarlo adecuadamente, se ha dicho de forma... se ha reiterado de forma clara que la Administración Central en la última fase, que va a ser carretera, de Toreno hasta Villablino, no queremos que intervenga, no entendemos que debe intervenir la Administración Central, pues, simplemente por un carácter prioritario de actuación de la Administración Central yo creo que son conocidas de todos dónde va a actuar la Administración Central en el próximo año en carreteras en la Comunidad, y bueno, ésa es de las cuestiones que tenemos... la carga o la ventaja cuando se gobierna de priorizar un tema; y, desde luego, esta carretera no está en el ánimo de la Junta de solicitar ayudas a la Administración Central para que digamos intervenga económicamente o en su forma financiera.

Y voy a ser si soy capaz de una vez por todas de sacar de dudas a los diferentes representantes de los Grupos

Parlamentarios: Ponferrada-Cubillos lo conocen ustedes; de Cubillos a Toreno va a ser siendo autovía, el presupuesto, perdón, el proyecto ya está hecho, ya se tiene y ya está en la propia Dirección General supervisándose, está en torno a 3.000 millones de pesetas, parece ser, el proyecto. Es un proyecto que es una vía nueva; es una vía que, evidentemente, ha tenido un estudio de impacto ambiental, se le han sometido a una serie de correcciones, se va a enviar a la Consejería de Medio Ambiente para ver si se han subsanado dichas correcciones y, probablemente este año sí puedo... pienso yo que probablemente, eh, se pueda empezar a actuar en una asistencia técnica para el tema de las expropiaciones; lo cual no quiere decir que a lo mejor este año que viene se empiece la obra, no lo sé y con esta forma se lo manifiesto, pero sí se va, precisamente, a actuar en ese sentido, digamos, que rigurosamente y sin mucha velocidad, pero lo digo en el sentido de ir paso a paso, como se debe de ir, simplemente.

En cuanto al tramo de Toreno a Corbón, pues, ustedes saben y también lo dije hace cuarenta días en esta mesa que se estaba adjudicando... en esos momentos estaba en licitación un refuerzo importante del firme de esa carretera que saben ustedes que es de siete metros con arcenes pavimentados. Bueno, pues esta obra está adjudicada a conservación de viales, por un valor de 193.000.000, y va a llevar un refuerzo, no como se habló en su día, de si dos centímetros, no: de doce a catorce centímetros, un refuerzo serio. Y todo este razonamiento.

Bueno, y luego queda el tramo ya último de Corbón a Villablino.

Estos dos últimos tramos, aunque en este se haga una... a este anterior, de Toreno a Corbón, se haga esta obra que está repito ya adjudicada, está en base en lo que manifesté también en su día, y si quiere, también se lo vuelvo a repetir: en ver la incidencia que puede tener el ferrocarril y el transporte de gran cantidad de carbón vía ferrocarril, y ver la incidencia que puede tener en la intensidad media diaria de circulación de esos tramos que, como todas Sus Señorías conocen, son muy bajas, son por debajo, en algún tramo hay, de los dos mil vehículos/día.

Bueno, pues esto ha sido, si quieren, un poco razonar la respuesta; pero yo creo que sobra, porque con que nos hubiéramos remitido a lo que dice el Boletín de hace cuarenta días, hubiera sido lo mismo, prácticamente el mismo texto. Sí sacarle de dudas, si es que algún Procurador lo tenía, de qué se va a hacer en esa antigua autovía que se pensaba, que ahora va a llevar dos tramos más, y dos tramos de vía, una de refuerzo y la otra ver qué repercusión tiene.

Yo con esto, y volviéndome a lo que usted pedía, no es posible físicamente y administrativamente en seis meses hacer lo que usted pide; y entendemos que no vamos a solicitar la actuación de la Administración Central por tener otras actuaciones prioritarias en la

Comunidad de Castilla y León y en la provincia de León de la Administración Central. Por todo eso, nos vamos a oponer, señor Presidente. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Zamácola, para cerrar el debate y fijar el texto definitivo, tiene la palabra don José Luis Conde Valdés.

EL SEÑOR CONDE VALDÉS: Sí, muchas gracias, señor Presidente. El señor Zamácola ha dado una larga cambiada -utilizando el argot taurino- en el tema del compromiso de la carretera Ponferrada-Villablino.

Empezando por lo último de que ustedes no están en condiciones de exigir a la Administración Central, me parece un razonamiento correcto; es decir, ustedes hacen sus valoraciones de prioridades de inversiones en infraestructuras y, evidentemente, ustedes tendrán que exigir a la Administración Central a lo mejor en otras infraestructuras más prioritarias, a lo mejor, que esta carretera. Yo si he puesto precisamente el segundo punto ha sido por curarme un poco en salud, porque como siempre aluden ustedes a la falta de recursos, a los recursos limitados...

Ahora ustedes gobiernan en Madrid, yo me acuerdo cuando gobernaba el PSOE ustedes decían: "No tenemos un duro. Entonces, nos tiene que ayudar la Administración Central porque, además, el Ministerio de Obras Públicas nos debe mucho dinero porque se ha comprometido en muchas inversiones con esta Comunidad, con esta provincia, y no ha dado ni una sola peseta". Y aquéllos eran los argumentos que daba el Consejero de Fomento para agilizar las obras de la carretera Ponferrada-Villablino.

Bueno, pues ahora ustedes gobiernan. Yo no creo que tengan ustedes problema, en el supuesto caso de que ustedes tuvieran recursos limitados -que los tienen- para hacer frente a la obra. Estamos en una condiciones inmejorables para exigir al señor Ministro de Fomento y decirle: "Oiga, que la Administración Central nos debe muchos compromisos en infraestructuras, ahora que gobernamos nosotros, llevamos diez años prometiendo una carretera, una autovía -ahora ya es una carretera-, no tenemos dinero, por tanto, requerimos la ayuda financiera del Ministerio de Fomento para hacer cuanto antes esta obra".

Ustedes dicen que no lo va a hacer. A mí me parece correcto; yo no tengo ningún problema. Si ustedes me rechazan el segundo punto, yo lo asumo, no tengo ningún problema; porque si ustedes se comprometen con los fondos propios de la Junta en hacer esta obra de infraestructura, pues correcto. Si aquí de lo que se trata es de hacer la carretera.

Por tanto, el segundo punto sería... pues no crearía mucho problema de debate.

En cuanto al primer punto, usted dice que hay un problema, evidentemente, y es que esta Proposición No

de Ley se presenta en el mes de abril, han pasado siete meses, por tanto, está fuera de fecha. Pero eso ya no es culpa de este Procurador, el hecho de que cuando se presenta una iniciativa se discuta al cabo de siete meses.

Porque, evidentemente, la intencionalidad de esta iniciativa era que en el transcurso de su discusión -seis meses-, para que, una vez que se hiciera ese estudio en seis meses, en los Presupuestos del noventa y siete se contemplase alguna partida presupuestaria para poner en marcha ese proyecto.

Por tanto, yo creo que no se puede rechazar una Proposición por eso. Porque, en todo caso, ustedes hubieran presentado una Enmienda, hubieran dicho: "oiga, nosotros, en lugar de seis meses a contar desde el mes de abril..." -que es la fecha de registro de esta Proposición- "...estamos dispuestos a que en un plazo de seis meses, a partir del mes de octubre, estamos dispuestos a hacer ese proyecto, a elaborar ese proyecto".

Ésa sería... pues una voluntad de que el Partido Popular quiere agilizar los trámites en la construcción de esta carretera.

Pero claro, si ustedes dicen que por un problema burocrático, por un problema de fechas, ustedes ya en el primer punto lo rechazan... porque, claro, ¿cuál es el problema? Pues el problema es que en el año noventa y siete ustedes no han contemplado ninguna partida. Ninguna partida. Renuncian expresamente a que la Administración Central les ayude económicamente. Es que ustedes en el noventa y siete no han contemplado absolutamente ninguna partida. La única partida que figura es la de Toreno-Corbón, efectivamente, para el reforzamiento de la plataforma, con 173.000.000 de pesetas. Eso es lo que figura en la Ley de Presupuestos para el año noventa y siete: para reparar la carretera en aquellos tramos que estén mal acondicionados. Con lo cual, yo me alegro que, bueno, al menos se acuerden de que la carretera no acaba en Cubillos, sino que hay que llegar hasta Villablino.

Y después, la única partida que contempla en el noventa y siete para el tramo de Ponferrada a Cubillos son 177.000.000. Esto está en los libros de Presupuestos de este año.

Pero en lo que respecta al tramo de Toreno a Villablino, usted mismo ha vuelto a ratificar ahora mismo que no hay ningún proyecto hecho ni elaborado. Y yo creo que volvemos... que esto vuelve a incidir en un error. Porque bueno, ya sabemos todo el mundo que el PP ha renunciado a la autovía, está claro. Ahora el problema fundamental radica en cuánto tiempo vamos a acabar el proyecto de la carretera, que es la cuestión importante. Y usted dice: "entre Toreno... entre Toreno y Villablino, estamos a expensas a ver el resultado de las inversiones que estamos haciendo en el ferrocarril". Pero bueno, si es que en el ferrocarril, en el noventa y siete se han presupuestado 500.000.000 de pesetas.

Pero yo creo que no se puede utilizar ahora el ferrocarril como excusa para abordar el proyecto entre Toreno y Ponferrada. Si el ferrocarril va a estar exclusivamente para el transporte del carbón; ustedes mismos rechazaron aquí una Proposición No de Ley de este Grupo Parlamentario instando a que la gestión de la MSP lo hiciera directamente la Junta, para utilizar ese ferrocarril en la triple vertiente de viajeros-mercancías, y ustedes la rechazaron; porque dijeron que, como había un contrato privado con la MSP, pues hasta que no finalizara ese contrato, la Junta no iba a tomar ninguna iniciativa para gestionar o participar en la gestión de ese ferrocarril.

Pero está claro, usted dice que hay un nivel bajo o una intensidad media-baja de circulación de vehículos, pero yo creo que está usted equivocado, o hay una intensidad alta de vehículos, de circulación en ese tramo de Toreno-Ponferrada. La cuestión es que, bueno, mientras no se solucione el problema de ferrocarril, el transporte pesado -que es lo que colapsa fundamentalmente el tráfico por esa carretera- y el riesgo seguirá en aumento.

Por tanto, yo creo que uno de los tramos más importantes de todo el trazado era el tramo de Toreno-Ponferrada, que es el que ustedes no han hecho nada; o sea, ni siquiera lo tienen previsto.

Por tanto, yo comprendo que a ustedes ahora mismo les cueste trabajo reconocer que asumieron un compromiso y que ahora hay que dar marcha atrás, pero el problema sustancial sigue sin solucionarse.

Ustedes dicen: de Ponferrada a Cubillos, eso ya está en marcha, para el año noventa y siete hay una partida presupuestaria, de acuerdo; entre Cubillos y Toreno, ustedes dicen que el proyecto ya está elaborado, pero sin embargo tampoco se contempla ninguna partida en el noventa y siete para acometer las obras de Cubillos-Toreno. Y queda la otra parte fundamental, en la cual nadie, absolutamente nadie sabe cuándo van a elaborar ustedes el proyecto de Toreno a Villablino, que yo creo que eso es lo que habría que definir. Si ustedes ahora mismo dicen "el trazado de Toreno a Villablino se va a hacer en seis meses", pues yo estaría dispuesto hasta a retirar la Proposición No de Ley; porque el objetivo fundamental es comprometerles a ustedes con las fechas.

Es decir, si durante diez años hemos estado pensando en que se iba a hacer una autovía, y ahora ya no se hace; si durante diez años hemos pensado que, al final, si no se hace una autovía se hace una carretera, pero al cabo de diez años no se ha hecho, pues -como usted comprenderá, señor Zamácola- lo quieren los ciudadanos es saber cuándo se va a hacer definitivamente la carretera o la autovía, lo que sea, pero con fechas. Porque desde la Oposición, tanto del Grupo Socialista -aunque defienda la construcción de la autovía-, lo que queremos es llevar

un control riguroso de las promesas que ustedes hacen y después no cumplen. ¡Es que llevamos diez años ya reivindicando la autovía; es que no es un año, ni una campaña electoral, es que es desde el año mil novecientos ochenta y siete! Es que ya es mucho tiempo, señor Zamácola.

Entonces, al final de diez años, ¿qué es lo que tenemos? Pues una mínima obra de Ponferrada a Cubillos; un proyecto elaborado de Cubillos a Toreno, que no sabemos cuándo se va a hacer; y el trazado más importante, uno de los trazados más importantes, que es el de Toreno-Ponferrada, que ahí ya no sabemos nada, porque ni siquiera está elaborado el proyecto. ¡Hombre!, sean serios y digan: pues mire, es que no tenemos dinero, no lo vamos a hacer y todavía no sabemos si van a pasar cuatro, cinco o diez años más.

Y yo creo que, si ustedes son valientes y lo dicen así, bueno, pues al final la gente dice: bueno, pues bueno, esto ya no se va a hacer y ya no reivindicamos aquí ninguna construcción de carretera ni de autovía. Y este Procurador -y yo me imagino que posiblemente hasta el Grupo Socialista- dejará de dar torradas en esta Comisión exigiendo al PP el cumplimiento de sus compromisos electorales. Porque ya sabiendo que ustedes no lo van a hacer y que no tienen previsto a corto plazo hacer ningún trazado de Toreno a Villablino, usted esté tranquilo, que yo no vengo aquí a traer más iniciativas, bueno, pues obligándoles a que cumplan ustedes su compromiso.

Pero no me rechace usted la Proposición diciendo que porque está fuera de plazo, porque han pasado seis meses o porque ya no van a pedir dinero a la Administración Central, porque entienden que ese dinero de la Administración Central tiene que ir dirigido a otras inversiones que ustedes consideran más prioritarias.

Yo creo que ésa es la síntesis: que ustedes, de autovía nada y de carretera menos.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Conde Valdés. Vamos a someter a votación la Proposición No de Ley debatida. ¿Votos a favor de la Proposición No de Ley? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?

El resultado de la votación es el siguiente. Votos emitidos: diecisiete. Votos a favor de la Proposición No de Ley: dos. Votos en contra: diez. Abstenciones: cinco. En consecuencia, queda rechazada la Proposición No de Ley debatida.

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

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