

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENTE: Don José Carlos Monsalve Rodríguez

Sesión celebrada el día 4 de marzo de 1997, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DÍA:

1. Proposición No de Ley, P.N.L. 367-I, presentada por el Procurador D. Jaime González González, relativa a cumplimiento del Acuerdo con el Alcalde de León sobre acondicionamiento urbano de las Avenidas Padre Isla y Suero de Quiñones, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 82, de 5 de octubre de 1996.
2. Proposición No de Ley, P.N.L. 368-I, presentada por el Procurador D. Luis García Sanz, relativa a trazado de la autovía León-Burgos sobre las carreteras actualmente existentes sin canon o peaje, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 82, de 5 de octubre de 1996.
3. Proposición No de Ley, P.N.L. 369-I, presentada por el Procurador D. Luis García Sanz, instando del Gobierno de la Nación la aprobación del proyecto de la variante ferroviaria de Guadarrama y su dotación presupuestaria en 1997, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 82, de 5 de octubre de 1996.
4. Proposición No de Ley, P.N.L. 371-I, presentada por el Procurador D. Luis García Sanz, relativa a cooperación política y financiera en la solución del paso del ferrocarril por la ciudad de Burgos, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 82, de 5 de octubre de 1996.

SUMARIO

| | <u>Págs.</u> | | <u>Págs.</u> |
|---|--------------|--|--------------|
| Se inicia la sesión a las diez horas cuarenta minutos. | 5702 | Tercer punto del Orden del Día. PNL 369-I. | |
| El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, abre la sesión, y comunica a la Comisión las sustituciones que se han producido. | 5702 | El Secretario, Sr. Mesón Salvador, da lectura al tercer punto del Orden del Día. | 5713 |
| Primer punto del Orden del Día. PNL 367-I. | | Intervención del Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida), para presentar la Proposición No de Ley. | 5713 |
| El Secretario, Sr. Mesón Salvador, da lectura al primer punto del Orden del Día. | 5703 | En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. De Meer Lecha-Marzo (Grupo Socialista). | 5715 |
| Intervención del Procurador Sr. González González (Grupo Socialista), para comunicar la retirada de la Proposición No de Ley. | 5703 | En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Zamácola Garrido (Grupo Popular). | 5716 |
| Intervención del Procurador Sr. Zamácola Garrido (Grupo Popular), para una cuestión de orden. | 5704 | Intervención del Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida). | 5717 |
| Intervención del Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida). | 5704 | El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, somete a votación la Proposición No de Ley. Es rechazada. | 5718 |
| Segundo punto del Orden del Día. PNL 368-I. | | Cuarto punto del Orden del Día. PNL 371-I. | |
| El Secretario, Sr. Mesón Salvador, da lectura al segundo punto del Orden del Día. | 5704 | El Secretario, Sr. Mesón Salvador, da lectura al cuarto punto del Orden del Día. | 5718 |
| Intervención del Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida), para presentar la Proposición No de Ley. | 5704 | Intervención del Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida), para presentar la Proposición No de Ley. | 5719 |
| En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Santamaría García (Grupo Popular). | 5705 | En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular). | 5720 |
| En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida). | 5707 | En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida). | 5722 |
| En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Santamaría García (Grupo Popular). | 5708 | En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular). | 5724 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. González González (Grupo Socialista). | 5709 | En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. De Meer Lecha-Marzo (Grupo Socialista). | 5725 |
| Intervención del Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida). | 5711 | Intervención del Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida). | 5726 |
| El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, somete a votación la Proposición No de Ley. Es rechazada. | 5712 | El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, somete a votación la Proposición No de Ley. Es rechazada. | 5727 |
| Intervención del Procurador Sr. De Meer Lecha-Marzo (Grupo Socialista). | 5713 | El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, levanta la sesión. | 5727 |
| | | Se levanta la sesión a las doce horas cincuenta y cinco minutos. | 5727 |

(Comienza la sesión a las diez horas cuarenta minutos.)

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Buenos días, Señorías. Se abre la sesión.

¿Algún Grupo Parlamentario tiene que comunicar a la Presidencia alguna sustitución?

Por parte del Grupo Parlamentario Popular, señor Zamácola.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Sí, señor Presidente. Comunicar tres sustituciones: la de don Antonio Zapatero por doña Carmen Luis Heras; la de don Alejo Riñones por la de don Félix Calvo Casasola; y la de doña Natividad Cordero por don Antonio Fernández Calvo.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Don Antonio de Meer, por el Grupo Parlamentario Socialista.

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Gracias, señor Presidente. Don Jaime González sustituirá a don Antonio Almarza, y doña Begoña Núñez a Felipe Lubián.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Primer punto del Orden del Día, el señor Secretario tiene la palabra para comunicarlo.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MESÓN SALVADOR): Primer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley número 367, presentada por el Procurador don Jaime González González, relativa a cumplimiento del acuerdo con el Alcalde de León sobre acondicionamiento urbano de las Avenidas Padre Isla y Suero de Quiñones, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número ochenta y dos, de cinco de octubre 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 Jaime González.

EL SEÑOR GONZÁLEZ GONZÁLEZ: Muchas gracias, señor Presidente. Un brevísimo preámbulo. Los prolegómenos de la Propuesta de Resolución que presenta este Procurador yo creo que avalan la pertinencia de la misma.

La calle Suero de Quiñones y la Avenida de Padre Isla, sobre todo en estos momentos la calle Suero de Quiñones están en un absoluto y lamentable estado. Y, además, es responsabilidad estricta de las Administraciones municipal y regional; en este caso, como se deduce de las propias premisas, mucho más de la Administración regional que de la provincia... que de la local, perdón.

El Ayuntamiento, en el acuerdo firmado el veintinueve de febrero sobre este asunto, quedó encargado de redactar el proyecto. Así lo hizo. El proyecto se aprobó el tres de mayo; se sometió a información pública, no hubo alegaciones. Y por lo tanto, a partir de mediados de junio, el proyecto estaba en disposición de ser realizado por el Ayuntamiento mismo y por la propia Junta de Castilla y León.

Yo formulé una pregunta, ante noticias recientes, de que el Ayuntamiento pensaba acometer él mismo, de sus propios fondos, la obra, dada la negativa de la Junta ni siquiera a contestar a los escritos que reiteradamente le ha remitido el Ayuntamiento; que consten a este Procurador, al menos dos escritos le han sido remitidos por el

Ayuntamiento a la Junta exigiéndole el cumplimiento del compromiso y la puesta en ejecución de las obras.

He recibido contestación a esa pregunta con fecha muy reciente, el veinte de febrero de mil novecientos noventa y siete; está firmada por el Consejero, señor Merino... Bueno, entra en la Cámara el veintisiete de febrero y este Procurador la recibe en torno a primeros días de marzo. Y en ella, en su último apartado dice que... "que la Junta estima su aportación en 94.000.000 de pesetas, de los cuales 89,8 corresponden a la mejora de la plataforma y la cuantía resultante a los gastos derivados de las obras accesorias. En suma, la Junta de Castilla y León concreta los compromisos derivados de este protocolo en dos aspectos fundamentales...", etcétera. Y dice que lo va a hacer y que existe dotación presupuestaria.

Como no quiero que se nos acuse de echar pulsos y cosas de esas raras, pues... en una cosa tan elemental como ésta, vamos a dar un margen de confianza a la Junta, no muy largo ya, porque yo creo que desde mayo del año pasado tiene margen de confianza suficiente.

A pesar de la reiteración del Ayuntamiento en pedirle a la Junta que acometa las obras, a pesar de la lentitud de la Junta en la contestación al Ayuntamiento -lentitud tanta, que todavía no ha contestado-, a pesar de que la Junta dice en la contestación a mi pregunta que tiene consignación presupuestaria y que existe en los presupuestos... Y yo tengo que decir que, repasados minuciosamente el Anexo de Presupuestos del Programa 3 de la Dirección General de... perdón, del Programa 32 de Infraestructuras viarias de la Consejería de Fomento, por ninguna parte encuentro un epígrafe que diga: tal, tal... calle... carretera, o calle Suero de Quiñones, entronque con Padre Isla, por valor de unos 94.000.000, que dice que tiene la Junta.

A pesar de todo ello, vamos a darle un margen de confianza, advirtiéndole este Procurador que si en el plazo de un mes no se han iniciado las obras, y la Junta asuma sus compromisos, volveremos a reiterar la Proposición No de Ley. Y que entonces ya no nos creeremos ninguna de las disculpas que, a lo largo del último año y en las contestaciones las preguntas por escrito, la Junta pueda Y, por lo tanto, retiramos la Propuesta de Resolución.

Repito, damos un margen de confianza de un mes sobre el año al que ya le hemos dado ese margen de confianza. Y esperaremos que en el plazo de un mes, pues dé cumplida respuesta a la pregunta sin más.

Señor Presidente, retiro la Propuesta de Resolución. Si usted quiere darle un turno al Portavoz del Grupo Popular, yo no tengo ningún inconveniente. Después ya le contestaría yo, pediría la palabra, no tengo ningún problema.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor González. No es que quiera... no es que quiera el Presidente dar un turno al Portavoz del Grupo Popular. Lo que sí que iba a hacer es, inclusive a todos los Portavoces de los Grupos Parlamentarios, si quieren ellos manifestar alguna cuestión con relación a lo que ha dicho el Portavoz del Partido Socialista, eso sí que tenía pensado hacerlo.

De todas formas, el señor Zamácola ¿quiere decir alguna cosa con relación a lo que ha manifestado el señor González?

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: No. Con relación con lo que ha manifestado, no. Es para una cuestión de orden, simplemente, Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Diga, diga.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Solicitar únicamente que, debido a que la siguiente Proposición No de Ley... Bueno, pues lo retiro, porque acaba de llegar el interfecto en este momento. Era solicitar un cambio de orden.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): De acuerdo, señor Zamácola. El Portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, ¿desea hacer algo con relación a las manifestaciones que ha hecho el señor González?

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Gracias, señor Presidente. Pero no se va a realizar ninguna manifestación, sobre todo teniendo en cuenta y siguiendo el criterio que en otras ocasiones se ha mantenido, que cuando se retira una Proposición No de Ley no ha lugar a intervenciones de los Grupos. Nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muy bien. Muchas gracias. Pasamos al segundo punto del Orden del Día, al que dará lectura el Secretario de la Comisión.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MESÓN SALVADOR): Segundo punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley número 368, presentada por el Procurador don Luis García Sanz, relativa a trazado de la Autovía León-Burgos sobre las carreteras actualmente existentes sin canon o peaje, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número ochenta y dos, de cinco de octubre 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 presentada por Izquierda Unida lo que pretende, pues es un poco seguir el debate –por desgracia confirmado, en lo que aquí reiteradamente han negado los diversos Portavoces del Grupo Popular– sobre los globos sonda que en su momento se lanzaron sobre la posibilidad de imposición de peajes o canon de circulación en diversas autovías, tanto en las ya existentes como en las de nueva construcción.

Y al hilo de la incertidumbre que sigue existiendo sobre la construcción de esta famosa autovía del Camino de Santiago –así la quiere llamar, parece ser, el señor Consejero de Fomento–, pues lo que pretendemos es que haya, a ser posible, la máxima clarificación; parece ser que ni tan siquiera todavía pues hay una... una definición clara, por parte de la Consejería, de qué trazado va a tener. Y en ese sentido, pues nosotros lo que planteamos aquí son dos cosas concretas, que es que, por un lado... y sobre todo a raíz de declaraciones... bueno, declaraciones sobre esta autovía las ha habido de todo tipo, ¿no?, pero sobre todo esta Proposición tiene la raíz o tiene la causa en declaraciones del Director General de Carreteras, en donde manifiesta que no estando todavía claramente definido cuál va a ser el trazado de esta autovía, lo que sí que parece ser que estaba decidido es que no se iba a utilizar la actual... la actual carretera Nacional 120, sino que se iba a hacer una nueva carretera, una nueva autovía, con un trazado más o menos paralelo al actual, y que la actual carretera Nacional 120 pues iba a ser una vía de servicio de la futura autovía.

Y teniendo en cuenta pues el momento en que esta... estas declaraciones se producen, en donde está toda la vorágine de los globos sonda sobre los posibles peajes o canon de circulación, más o menos blando, más o menos duros, pues, lógicamente, a este Grupo Parlamentario le asaltó la duda de si al final se construye una autovía con una carretera de servicio... una carretera que hay que tener en cuenta que para ser carretera de servicio, no cabe la menor duda que está en bastante buenas condiciones, sobre todo en determinados tramos –no así, por ejemplo, cuando atraviesa determinadas localidades–, pues mucho nos tememos que pueda ser –sobre todo porque no ha sido desmentido–, pues una opción para, en un momento determinado, teniendo en cuenta que ahora mismo, por ejemplo, se está planteando que en determinadas autovías sería imposible y sería anticonstitucional imponer canon de circulación porque no hay vías alternativas, si en esta autovía al final sí que habría esa vía alternativa o vía de servicio, pues estaríamos sentando las bases para, en un momento dado, imponer un canon de circulación. Y a la vez, teniendo en cuenta que creemos que esa escasez de recursos que constantemente se hace mención para dotar de todas las infraestructuras que son necesarias en esta Comunidad Autónoma, pues consideramos un cierto derroche el no utilizar de alguna manera pues una vía, una carretera que ahí está, en algunos tramos –como digo–

en buenas condiciones, y que eso perfectamente, desde nuestro punto de vista, tendría que hacerse esta nueva autovía a partir del desdoblamiento de las actuales infraestructuras, que sin duda supondría un importante abaratamiento del conjunto de la infraestructura.

Si estas declaraciones, por supuesto, que no han sido desmentidas, y dada la falta de concreción y la falta de definición de la Consejería, de cómo va a ser el trazado, en qué condiciones se va a realizar, pues lo que se plantea aquí es que haya un pronunciamiento de estas Cortes de cara a que esta autovía se realice sobre las infraestructuras actualmente existentes. No se plantea aquí mismo una definición de qué trazado; esperemos que algún día haya una definición clara e inequívoca por parte de la Consejería, y a partir de ahí, pues, se planteará el acuerdo o el desacuerdo al respecto, y sobre todo una perspectiva de hacer una valoración global de cuáles son las necesidades a nivel de autovías o de, por lo menos, en infraestructuras de carreteras que necesita esta Comunidad Autónoma. Y, en función de todo ello, plantear la alternativa correspondiente.

Y por lo tanto, lo que aquí se plantea en concreto con esta Proposición es que esta autovía, que ya, como todo el mundo conoce, lleva un gran retraso; hay que tener en cuenta que el compromiso estaba en el año... en el acuerdo del año noventa y dos, que, si no recuerdo mal, estaba con un compromiso de finalización de todas las infraestructuras en aquel momento acordadas de este año noventa y siete. Ahora ya se habla de futuros años para la culminación de esta autovía. En contestaciones de la propia Consejería, se habla, para este año o el siguiente, de finalización de algún tramo, cuando ni tan siquiera se tiene todavía definido cuál es el trazado definitivo de la autovía.

Y en definitiva, lo que se pretende pues es que haya ese aprovechamiento de la actual infraestructura de la carretera Nacional 120; que la autovía, por el trazado que definitivamente se decida, se haga, en definitiva, sobre las infraestructuras actualmente existentes, que, sin duda, desde nuestro punto de vista permitirá un abaratamiento de la infraestructura como tal. Y que el hecho de que se haga sobre infraestructuras sin alternativa posible, desde nuestro punto de vista será la condición sine qua non para impedir en todo momento que haya una imposición de canon de circulación o peaje, como, pues, aquí se ha reiterado que no era ésa la voluntad del Partido Popular, pero que, sin embargo, en la práctica, pues ahí tenemos ya... parece ser que compromisos políticos claros por parte del Ministerio, que lo que eran compromisos del Partido Popular de hacer autovía, pues se convierten en autopistas y, por supuesto, de peaje.

Y en ese sentido, pues aquí lo que se trata es que lo que constantemente se está vendiendo como una autovía que no va a tener canon de circulación, pues que real-

mente sentemos esas condiciones para impedir que lo sea en ningún momento.

Y por lo tanto, pues ésas son las dos propuestas, los dos contenidos de la Proposición No de Ley. Es decir, que la infraestructura de la autovía se haga sobre la... bien sobre el actual trayecto de la Nacional 120 u otros, pero, en definitiva, sobre infraestructuras de desdoblamiento de carreteras actuales. Y que, en definitiva, pues no haya la posibilidad y, por lo tanto, que haya el pronunciamiento inequívoco de estas Cortes, en el sentido de esta carretera Nacional 120, esta futura autovía en ningún caso tenga un canon o peaje de circulación. Nada más y muchas gracias.

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

EL SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA: Gracias, señor Presidente. Intervengo como Portavoz del Grupo Popular para oponerme a la Proposición, a esa Propuesta de Resolución que don Luis García presenta en esta PNL 368. Y lo hago intentando argumentar esta negativa.

En su razonamiento, Señoría, tal como figura en los antecedentes, se desprenden una serie de conclusiones que conducen a unas peticiones "en mi criterio" erróneas, aunque no privadas de una lógica, según su razonamiento argumental.

Mire usted, yo, por esos antecedentes, creo que la Proposición plantea tres grandes temas.

Su primer argumento es que la Autovía León-Burgos no tiene un trazado definitivo. Afirma usted que la Consejería de Fomento habla de una forma genérica, aduciendo que el trazado coincide con el corredor de la nacional... de la actual Nacional 120. Mire usted, yo le aseguro que el trazado existe. Quizá no podamos precisar lo milimétricamente, pero hay la evidencia absoluta de que la autovía tiene una serie de tramos perfectamente definidos desde Sahagún a Burgos; pues no vamos a hablar del trayecto Onzonilla-Sahagún, que, como usted sabe, está en una fase avanzada de ejecución.

Estos tramos entre Sahagún y Burgos, yo los he definido o podemos definirlos en cuatro subtramos: el primero sería Sahagún-Carrión de los Condes, el segundo Carrión-Osorno, el tercero Osorno-Melgar, y, por último, Melgar-Burgos, bien sea Buniel o bien sea Tardajos. Por tanto, y para que no quede ninguna duda, el trazado definitivo es el que acabo de comentarle.

Mire usted, el primer tramo, Sahagún-Carrión de los Condes, que supone cuarenta y tres kilómetros de la carretera actual, es el más avanzado. Su estudio informativo está ya finalizado. Se está resolviendo el tema de

impacto ambiental. El proyecto se contrata este año y las obras empiezan el próximo año noventa y ocho.

El segundo subtramo Carrión-Osorno -en la actualidad supone veintidós kilómetros de la carretera Nacional 120- presenta un estudio informativo en avanzado estado ya de ejecución. Sin embargo, este subtramo ha precisado una nueva información porque, en principio, ese fragmento, ese subtramo pensaba desdoblarse. Existía una información para el desdoblamiento del mismo, pero como han cambiado las previsiones y han cambiado un poco las directrices, se ha tenido que hacer un nuevo estudio informativo para hacer en paralelo al tramo actual. La obra está proyectada para el año noventa y ocho, iniciándose su ejecución a finales de ese año o primeros del noventa y nueve. Con lo cual, este trayecto Sahagún-Osorno, creemos que prácticamente está total definido y, como usted puede comprender, supone más del 70% de la autovía Burgos... León-Burgos, perdón.

El resto de la autovía, es decir, Osorno es el límite ya con la provincia de Burgos-Palencia, Osorno, Melgar y Burgos, unos cincuenta y un kilómetros en el trayecto actual, está previsto contratar ese proyecto en el año noventa y nueve; ya se lo defino. Yo sé que hay retrasos -eso es cierto, hay que reconocerlo- para iniciar las obras en el año dos mil, o quizá antes si las previsiones económicas nos fuesen más favorables. Debo notificarle que ese estudio informativo de Burgos... perdón, de Osorno hasta Burgos está prácticamente ya realizado; es decir, el estudio informativo, el trazado como tal, está definido. Y usted sabe cómo el quince de mayo del año pasado, del noventa y seis, ya se hace un anuncio en nuestro boletín, en el BOCyL, publicando ya la información pública del estudio informativo en ese tramo.

Como usted conoce, en la reunión que tuvimos recientemente en la Cámara de Comercio en Burgos, con motivo de este tema y de otros temas de infraestructuras, esta solución se ha informado públicamente y ya los municipios por donde va esa autovía están haciendo las alegaciones oportunas. Usted sabe que en el mes de junio, tanto... del pasado año, tanto el Ayuntamiento de Burgos como el Ayuntamiento de Tardajos proponen una solución alternativa, como alegación, a que esa autovía vaya por el norte del Castro de Tardajos, donde hay un yacimiento romano, evitando la parte sur que deterioraría ese castro, o la parte de la vega. Por tanto, tanto el Ayuntamiento de Tardajos como el Ayuntamiento de Burgos han informado, y son los técnicos en este momento los que están matizando las posibles desviaciones que se puedan realizar en ese tramo. Por tanto, insisto, por todo lo expuesto, puedo afirmar que el trazado definitivo de la autovía existe, aunque sea susceptible de introducir pequeñas modificaciones en el mismo, en virtud de alegaciones fundadas y razonables.

En segundo lugar, en los antecedentes de su Proposición plantea el tema de que no se va a desdoblarse la actual

Nacional 120, sino que se va a realizar una autovía paralela a la misma de nuevo trazado.

Es cierto, Señoría, no hay desdoblamiento, no va a haber desdoblamientos, sino que la autovía es de nuevo trazado. Y tengo que decirle que nuestro Grupo defendió, ha defendido en esta Cámara parte de ese proyecto que usted plantea en este momento; ya en una Proposición No de Ley, la 268, que tuve yo ocasión de plantear a esta Cámara allá por el año noventa y cuatro aproximadamente, en el mes de... creo recordar que fue el tres de marzo de mil novecientos noventa y cinco -la Proposición se planteó a finales de año y se debatió en marzo del noventa y cinco-, nosotros éramos partidarios de realizar el desdoblamiento en un determinado... en un determinado tramo de esa carretera o subtramos.

Éramos partidarios porque creíamos que eso, como usted ha planteado, suponía un ahorro, y sobre todo un ahorro en cuanto al aprovechamiento de determinadas... de determinados subtramos. Sin embargo, después de realizar los estudios técnicos se ha visto que esa solución no es buena, porque, dado que el trayecto es zigzagueante en muchos subtramos, que hay que hacer grandes desviaciones, solamente se podría aproximar bastante menos del 20% del tramo actual. Siempre teniendo, por supuesto, que desdoblar el carril y con los numerosos problemas que técnicamente se ha podido comprobar.

Pero este no era el único argumento. Nosotros, en aquella Proposición No de Ley donde proponíamos el desdoblamiento de estos tramos, planteábamos la solución de crear un convenio o una cesión, un convenio de uso o una cesión temporal por parte del Ministerio de Obras Públicas para poder realizar esa obra. Esto ha estado lleno de problemas, ha habido múltiples dificultades legales, por lo que al final la carretera... por ser una carretera estatal e interregional. Por todo ello, se decidió o se ha decidido desechar el desdoblamiento y realizar una autovía de nuevo trazado basado en razones técnicas, ya que el diseño es más perfecto, la ejecución se ha comprobado que va a ser más rápida, irracional, hay mejor funcionamiento y conservación al existir una vía de servicio paralela con incremento económico mínimo sobre el desdoblamiento. Eso es lo que han dicho los técnicos después de esos estudios informáticos.

Y en tercer lugar, usted argumenta, para tratar de justificar esa PNL, el tema ya tan manido, tan reiterado en esta Cámara, de que al existir un trazado paralelo, una vía de servicio, eso permitiría imponer un canon de circulación o un peaje de circulación para poder discurrir por esta nueva vía.

Yo creo que este argumento ha sido discutido hasta la saciedad, y la prueba es que en el mes de diciembre y en el mes de enero -mes de diciembre del noventa y seis y mes de enero del noventa y siete, como usted recorda-

rá-, y anteriormente también, se ha discutido este tema. Yo creo que ha quedado bastante claro. Pero lo que sí le puedo decir, para que no quede ninguna duda, es que esta autovía León-Burgos nunca va a ser de peaje, y ello por dos motivos: primero, porque nunca al Ejecutivo Autonómico se le pasó por la imaginación poner un canon para circular por las autovías. Esto no es, ni ha sido la filosofía de la Junta ni de su Presidente. Pero, en segundo lugar, hay una razón, y es que nunca se ha planteado recaudar dinero para el peaje, intentando recuperar la inversión realizada.

Por tanto, y como Portavoz de este Grupo le aseguro de forma rotunda que no va a haber peaje en esta autovía o en las autovías que pueda realizar nuestra Comunidad.

Por todo ello, Señoría, no podemos aceptar su Propuesta de Resolución, pues resulta una obviedad instar a la Junta de Castilla y León en los tres planteamientos que yo a usted he tratado de desglosar. Nunca... el trazado como le he demostrado, existe. Ha habido modificaciones, porque una autovía no es una obra... una obra sencilla, es una obra compleja. Por tanto, ese trazado existe, está perfectamente definido en los estudios informativos. Nunca, no se va a desdoblarse esa Nacional 120, también se lo puedo afirmar, por las razones que le he dado. Y no va a haber peaje.

Por tanto, y sintiendo tener que votar en contra, le propongo que retire su PNL, si usted cree que los argumentos que yo he tratado de exponer despejan sus dudas respecto a los planteamientos que usted ha hecho. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Muchas gracias, señor Presidente. Pues, casi, casi, casi me convence. Tal como ha empezado la exposición, pues parecía como que estuviera de acuerdo con la propuesta que presentamos desde Izquierda Unida, pero luego ya se ha ido al que es su posicionamiento desde el Partido Popular, lleno de contradicciones. Lleno de contradicciones porque usted mismo, por ejemplo, hacía referencia a la reunión que los representantes de Partidos Políticos tuvimos con representantes empresariales y la Cámara de Comercio en Burgos, y ni tan siquiera ellos, que se supone que están al cabo de la calle de esas cosas, saben exactamente cuál es el proyecto de la Consejería de Fomento en el trazado de la Nacional 120 o de la futura autovía. Fíjese, ni tan siquiera ellos. Pero vamos, eso sería secundario.

El asunto es que aquí lo que se está planteando y lo que se propone, es decir, sin entrar en otro tipo de debates en los cuales podríamos entrar, es que haya una garantía

de que realmente esa autovía no va a tener peaje, y que se haga, que se haga lo más pronto posible. Usted, la verdad aquí nos da unos plazos absolutamente escalofriantes: una autovía que ustedes, la Junta, el Partido Popular asumieron que iba a estar terminada en el año noventa y siete, pues está usted dando plazos aquí de inicio de algunos de los tramos de dentro de cinco años; de inicio. Es decir, ¿para cuándo se va a terminar esta autovía?

Hombre, yo creo que en ese sentido procede que echen ustedes mejor las cuentas y realmente cumplan los compromisos que tienen. Porque, claro, estamos hablando de una autovía "fíjense ustedes" comprometida en el año noventa y dos. Qué va a pasar con todas esas autovías... tampoco es cuestión, pero vamos, como estamos en una... en la Comisión de estas Cortes fundamental como esto, que es la Comisión de Transportes, qué va a pasar con todas esas autovías que se están prometiendo por ahí, la León-Valladolid, la Salamanca-Zamora, la... no sé cuántas cosas que se están prometiendo por ahí... Estaremos hablando no del siglo que viene, sino del siguiente.

Pero bueno, por no desviarnos demasiado y por ir a lo concreto de lo que ha manifestado usted para ponerse en contra, dice: "no se desdoblará". ¿Y por qué no se va a desdoblarse? Parece que estamos hablando de diferente carretera: carretera zigzagueante que tiene que hacer muchos desvíos... Pero ¿de qué carretera estamos hablando?, ¿atraviesa alguna cordillera esta carretera, atraviesa algunos puertos de montaña? Estamos hablando de un trazado, de una carretera prácticamente lisa y que, lógicamente, actualmente atraviesa toda una serie de localidades que tendrían que estar... que tendrían que estar desviadas hace tiempo. Pero eso se tendrá que hacer de todas las maneras. Si se hace con el desdoblamiento, por supuesto que habría que hacer esos desvíos de esas localidades.

Y con la alternativa que ustedes plantean, pues claro, usted no me cuantifica cuál es el coste económico que apenas va a tener alguna incidencia en el presupuesto, y desde nuestro punto de vista importante. Muchas veces se dice: "es que el tema de la expropiación de terrenos y tal, es una cuantía muy importante en las carreteras". Aquí, por ejemplo, aceptando la propuesta que nosotros hacemos por las actuales infraestructuras, lógicamente el coste de expropiación de terrenos sería mucho menor; a nivel de expropiación de terrenos, y, por supuesto, a nivel de la propia infraestructura de carreteras, también.

¿Qué es lo que se esconde entonces detrás de todo eso? Porque no es cierto. Es decir, cualquiera que conozca la Nacional 120 de Burgos a León, el decir que es una carretera zigzagueante, que tiene que atravesar no sé cuántas curvas, etcétera, pues, atravesando determinadas localidades; ahí sí. Pero lógicamente, eso supone que, haciéndolo con desdoblamiento o sin desdoblamiento,

to, habrá que hacer circunvalación en esas localidades. Eso es evidente, eso es evidente.

Quiere decirse que, a partir de ahí, pues resulta solamente que haya una intención que no se quiere confesar aquí, o que dado los vientos que corren, pues, prefiere uno guardarse el as en la manga, para que cuando haya que rectificar pues se rectifica, pero, de momento, para qué vamos a reconocer que en el futuro eso tenga que ser de peaje.

De momento dejamos la vía alternativa para que no se pueda decir como hoy en día: "es imposible poner peaje, canon de circulación a determinadas autovías, porque no hay vía alternativa. Dejemos vía alternativa en esa autovía y, si llega un momento dado, pondremos canon de circulación". Porque igual no en todos los tramos. Porque claro, en alguno de los tramos se dice que no se va a hacer el desdoblamiento, sino que se va a seguir por el tramo de la Nacional 120. Pero en otro sí. Eso no evita que algunos tramos tengan canon de circulación o de peaje, como en algunos casos sucede.

Porque claro, por ejemplo, ahora lo que se está planteando es decir: la misma Nacional 120, si ustedes plantean taxativamente: "nunca en la vida la Nacional 120, el Camino de Santiago, será de peaje...". Y sin embargo León-Astorga sí, de peaje; y es la misma carretera, Nacional 120, Camino de Santiago. El Camino de Santiago va hasta Santiago, ¿no? Pues la León-Astorga es también la misma carretera. ¿Por qué admiten ustedes ahí que sea de peaje? De Burgos a León libre, y de León a Astorga peaje. ¿Por qué? O es que resulta que ustedes ahora no son capaces de reconocer lo que, de alguna manera, van a aplicar cuando realmente esto se lleve a la práctica, que, claro, con estos plazos que usted da, pues largo nos lo plantea.

Y claro, con estos plazos y, sobre todo, con la falta de clarificación, que algún día esperemos que conozcamos exactamente, pues, cuál es el endeudamiento que está teniendo, o los compromisos por parte de la Junta a la hora de la financiación de esta infraestructura. Porque con la tan traída y llevada financiación a través de Gicalsa, pues, en estas Cortes no hay ningún tipo de información, o una información fundamentalmente oscurantista, de cuáles son los costes que realmente está suponiendo para la Junta de Castilla y León esta infraestructura. Lo único que se conocen son los avales que la Junta está concediendo a Gicalsa para financiar esta infraestructura. ¿Y eso qué costes está suponiendo para la Junta? ¿Y qué costes adicionales estaría suponiendo... está suponiendo en el caso de que la Junta abordara la financiación de esta infraestructura de manera directa? Porque, claro, aquí se pone una disculpa de decir "en el año dos mil igual se inicia el tramo Osorno-Melgar, si hay financiación para ello"; igual si no lo hay, pues habrá que ir más allá del año dos mil para iniciar ese tramo de la autovía. Estamos hablando a tres años vista, tres o

cuatro años vista para iniciar alguno de los tramos, no para finalizar la autovía; algo que tenía que estar finalizado ya.

En ese sentido, creemos que las dudas que traíamos desde Izquierda Unida para clarificar definitivamente, por un lado, que es totalmente contradictorio que se argumente de que el retraso que hay en la dotación de infraestructuras de esta Comunidad es la escasez de recursos, y, a la hora de realizar una infraestructura fundamental como ésta, no se haga ahorro de recursos, que sin duda lo sería el hacer el desdoblamiento del actual trazado o de la infraestructura que sea. Por lo tanto, desde nuestro punto de vista, hay un derroche ahí injustificado, y que solamente puede tener la justificación de que el Partido Popular tenga escondida bajo la manga la carta de poner en el futuro un canon o un peaje de circulación. Y, por tanto, si eso no se quiere admitir, o, de alguna manera, no se admite la Propuesta de Izquierda Unida, quiere decirse que hay, pues, una falta de clarificación del Partido Popular en qué y cómo realmente se quiere llevar a cabo esta autovía, cómo se financia, cuál es la urgencia de su realización, cuál es su trazado y, en definitiva, cuál es el futuro que van a tener los ciudadanos para poder utilizar esta autovía, cuando realmente esperamos que algún año esté terminada. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor García Sanz. Para consumir un turno de dúplica, tiene la palabra el señor Santamaría.

EL SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA: Gracias, Señoría. Mire usted, yo creo que mi argumento no está lleno de contradicciones, como usted trata de plantear. Yo le he explicado que el trazado es el que le he comunicado a lo largo de esta exposición y que, por cierto, prácticamente, se desdoble o se lleve paralelo, coincide perfectamente.

Al hablarle del trayecto zigzagueante, no me estoy refiriendo a que no existan grandes espacios, grandes espacios rectos, pero es cierto que hay zonas donde no se puede seguir esa carretera, y los técnicos -los técnicos, no yo, que yo no soy técnico- lo que han argumentado es que es mejor desdoblar que hacerla nueva, que aprovechar lo poco que se puede aprovechar. Porque si aprovechamos parte de la misma, esa vía de servicio va a desaparecer como tal. Por tanto, yo entiendo... ése era nuestro argumento; es un argumento que yo defendí en esta Cámara y que tengo que reconocer que hoy he dado marcha atrás. No hoy, yo sabía desde hace mucho tiempo que aquel argumento del desdoblamiento que nosotros pedimos, entre otros puntos, tenemos que rectificarlo, porque técnicamente no supone un ahorro importante.

Mire usted, nosotros en aquella ocasión suponíamos que se podía aprovechar por encima del 25%, lo cual iba

a tener una repercusión de unos 3.000 a 5.000 millones. Hoy los técnicos nos demuestran que es mucho menos; y sin embargo, los problemas que acarrea ese desdoblamiento van a ser superiores.

Mire usted, lo de los plazos, yo le entiendo; es fácil. Mire usted, en el año noventa y dos, en el año noventa y dos se firmaron aquellos pactos con el Gobierno Central para intentar financiar esa autovía, que, por cierto, por cierto, hasta que ha llegado el Partido Popular no ha habido esa financiación, ese 20% que tiene que poner el Ministerio, y que esperamos que este año el Ministerio de Economía nos devuelva o nos dé la parte correspondiente a lo invertido ya.

Pues mire usted, los plazos son los plazos. Usted recuerde que esa carretera se ha inaugurado... mejor dicho, las obras empezaron el cinco de marzo del noventa y cinco; es decir, vamos a arrancar de cuando la carretera se empieza a poner en marcha. Y esos plazos son los lógicos; son los lógicos con la financiación que nosotros tenemos. ¿Usted cree que a los Procuradores del Grupo Popular, al Gobierno de la Comunidad de Castilla y León, no le gustaría terminar la autopista en dos años... la autovía en dos años? ¡Pero cómo no nos va a gustar! Pero mire usted, eso es lo que hay, y no hay más cera que la que arde. Porque, claro, yo sigo muchas veces asombrado en esta Cámara, cuando intentamos en todas las Consejerías, en todas las Comisiones, aportar la mayor parte del Presupuesto, cada uno el ascua a su sardina. Sería interesante que en vez de tener 30.000 ó 40.000 millones esta Consejería, tuviese 300.000, porque entonces se haría mucho más rápido.

Yo le he dicho de una forma real cuáles son los plazos. Y también le he metido una coletilla, que es posible que las circunstancias económicas cambien; y si cambian, el primer interesado "no lo dude usted" es el Gobierno Central... el Gobierno Autónomo el que quiere terminar esa autovía.

Mire usted, le insisto en las razones técnicas. No hay derroche. La Junta "fíjese usted" cada kilómetro de esa autovía creo que está alrededor de los 250.000.000. Por tanto, no tiene el Consejero, ni su Director General, ni los técnicos de la Consejería ningún interés en tirar el dinero. Se está discutiendo "y usted lo sabe, porque lo hemos hablado en alguna ocasión, insisto" el tema de dónde va a terminar, si va a terminar en Buniel, en el nudo, si va a terminar en Tardajos, que es lo que están estudiando ahora: las alegaciones. Porque cualquier ahorro de cuatro o cinco kilómetros son 1.000 millones de pesetas. Es decir, que sí son importantes esas razones técnicas y que no hay tal derroche.

Dice: "no hay ninguna...". Me habla usted de que hay intenciones ocultas en nuestro comportamiento para cobrar el peaje; insiste usted de nuevo en este tema. Yo

creo que es un asunto que está perfectamente zanjado, que desde el punto... yo lo veo de un meridiano y de una clarividencia total, y es que la Junta, su Presidente, su Consejero, públicamente "y lo hace este Portavoz en nombre del Grupo", se ha comprometido a que no va haber peaje. Pero no nos pida usted que afirmemos algo de lo que estamos convencidos y de lo que dejamos constancia en reiteradas ocasiones en los Diarios de Sesiones. Por tanto, ésa es nuestra palabra. Nosotros... el espíritu de la Consejería "como le he explicado" es no cobrar el peaje y, por tanto, creo que es un tema debatido.

Y en cuanto a la financiación, yo creo que se ha buscado el camino que nos parece... el mejor camino. Había sido sencillo haber buscado 60.000 millones y haber dicho: "ya lo pagaremos cuando sea". Pero la Junta, en ese sentido, y la Consejera de Economía, es realista y va hacer las inversiones que se tienen que hacer periódicamente. Y nada más, muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Santamaría. Entrando en un turno de fijación de posiciones, para fijar la posición del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Jaime González.

EL SEÑOR GONZÁLEZ GONZÁLEZ: Sí, señor Presidente. Muchas gracias. La verdad es que hemos asistido con gran interés a este debate, que parecía un debate entre burgaleses, y yo quiero trascenderlo un poco, si Sus Señorías me lo permiten, y ampliar sus cuestiones, porque yo creo que tiene... puede tener algún otro tipo de connotación que afecte muy seriamente al conjunto de la Región.

En primer lugar, decir "yo creo" que ampararse en votar que no a la Proposición en que los técnicos dicen que es mejor no desdoblar y hacer una nueva, me parece un poco ridículo. Porque son exactamente los mismos técnicos que hicieron el proyecto desdoblado, que lo sometieron a información pública y que ha tenido que volverse a someter a información pública, porque los mismos técnicos que dijeron "a", dicen "b", o dicen "c", o dicen "h", en función de lo que el mentor político, el jefe político les diga. Y es evidente que ahí ha tenido que ver un cambio político, ha debido... un Director General, un Consejero o un Presidente que donde dijo que había que desdoblar, después dijo que no había que desdoblar y que había que hacer un trazado nuevo.

Y a mí me gustaría saber los... las interioridades mentales del político que dijo eso y cuáles eran sus objetivos, cuando primero había que desdoblar y después no había que desdoblar. Posiblemente, el único objetivo es abrirse las puertas al futuro... a la futura cobranza de un canon o de un peaje para circular por esa autovía.

Segunda cuestión que ha quedado claro en el debate: tendremos autovía León-Burgos; por lo que el Portavoz del Grupo Popular, que ha invocado a la sacrosanta fe para que nos creamos sus palabras, pues... utilizando sus palabras, tendremos autovía León—no se sabe dónde, en torno a unos... al dos mil ocho, al dos mil ocho. Porque si en el dos mil uno se empieza a contratar el proyecto del tercer tramo, en el dos mil uno proyecto de tercer tramo, no sabemos cuál es el trazado del cuarto... habría que definir ese trazado y empezar a contratar el proyecto, someterlo a información pública, etcétera, no tendremos autovía hasta el dos mil ocho.

Luego, por lo tanto, la situación económica de esta Comunidad Autónoma, en relación con esa autovía, va a ser la siguiente: durante cuatro o cinco años tendremos una autovía León-Sahagún; durante otros cuatro o cinco años tendremos una autovía que en el caso más favorable será León-Melgar, pasando por un par de años León-Carrión y otro par de años León-Osorno, y al final León-Melgar; y al final, si hay suerte, pues tendremos una autovía León-Burgos por el Camino de Santiago, que no se sabe muy bien adónde bajará a empalmar con la Nacional 620, que es lo que decía el Acuerdo de Financiación. Y, por lo tanto, durante diez años esta Comunidad Autónoma se va a permitir el lujo de tener 50.000 ó 40.000 millones de recursos ociosos, empleados en hormigón y asfalto, en una autovía sin fijar su trazado, sin construir durante diez años, como si a esta Comunidad Autónoma le sobrara el dinero y la pasta. Claro, que bien visto lo del agujero, es evidente que nos sobra el dinero.

Y mire, ahí tiene usted la fórmula de financiación. Si no hubiéramos dejado de emitir 50.000 millones de deuda pública, ya tendríamos construida la autovía. Ésta es otra más de las "herencias Becker". Y no son mis palabras, son las propias palabras de la Consejera de Economía cuando responsabiliza al hoy Presidente del ICO de casi todos los males de lo que sucede en esta Comunidad Autónoma.

Tercera cuestión, que es interesante: ¿por qué no piden ustedes votación separada? Lo han hecho montones de veces; en el último Pleno, en la última Comisión a la que yo estado. Voten que no a la primera: no al desdoblamiento, pero sí a la segunda: no al peaje. ¡Si es facilísimo! Si usted está tan convencido de que lo que piensa su Presidente es eso, que no va haber ningún peaje, pues prínquense. Votación separada. Primer punto: no. Segundo punto: sí. Y nos resuelven todas las dudas razonables. Porque le voy a decir una cosa: votar que no a que no haya peaje, es votar que sí a que haya peaje, o por lo menos a la posibilidad de que haya peaje. Y ustedes —el Grupo Popular— van a votar que sí a la posibilidad de que haya peaje en la autovía León-Burgos. ¡Si está clarísimo! Si eso es, además, lo que ustedes quieren votar, por muchas risas que le produzca a alguno de sus miembros.

Y le voy a poner en relación con una cosa más. Fíjese, el otro día han anunciado las autovías y autopistas que va a construir el Gobierno Central. Y resulta que va a construir una autopista... han transformado lo que era la autopista León-Benavente en autovía —dicen; ya veremos a ver lo que pasa al final—, pero mantienen el carácter de autopista en León-Astorga; curiosamente. Fíjese, León-Astorga que... Astorga pasa una autovía, y une una autovía con una ciudad donde nace otra autovía. O sea, que va a haber una autopista de peaje de cuarenta kilómetros, comunicando Astorga con León, que une una autovía con una ciudad y otra autovía. Eso no puede ser casualidad. Eso no puede ser casualidad. Se mantiene la autopista como autopista León-Astorga, uniendo la autovía de Galicia con León y la autovía del Camino de Santiago o León-Burgos, porque al final nos tememos que la autovía León-Burgos será también de peaje. Y entonces va a haber autopista de peaje desde Astorga hasta Burgos; con lo cual, los bercianos y mucha gente van a tener que pagar un importante peaje para comunicarse con Europa.

Y ése es el final de este destino y de este asunto. Por eso se mantiene León-Astorga como autopista, para que entronque con la futura autopista del Camino de Santiago León-Burgos y al final habrá una autopista de peaje que vaya desde Astorga, que vaya hasta Burgos, y que vaya a Portugal. Es, desde luego, la conclusión más normal de lo que ayer dijo el Ministro, o antes de ayer, y lo que hoy dicen ustedes aquí. No tiene otra explicación. Porque, si no, realmente, yo creo que lo tienen fácil: yo creo que deberían ustedes pedir votación separada, votar que no a la primera. Yo, desde luego, incluso estoy dispuesto casi a pedirle a este Grupo, si el Portavoz del Grupo Popular... de Izquierda Unida no tiene ningún inconveniente, para que se demuestre que se puede votar separadamente, y podrían votar que no a la primera. O sea, que nosotros pedimos esa votación separada. Por adelantado, nuestro voto favorable a las dos, a las dos, para ver si el Grupo Popular quiere o no quiere, realmente, votar que no a una y que sí a otra.

Y por último, el Portavoz del Grupo Popular ha invocado a que nunca jamás la Junta ha tenido intención de hacer no sé qué, que nunca jamás ha pasado por las palabras y por las ideas del señor Presidente y del señor Consejero de Fomento hacer de peaje tal autovía. Y yo me estaba acordando de las palabras del señor Aznar, cuando prometió y juró que el Presidente o el Director del ente de Radiotelevisión iba a ser un nombre independiente. Su palabra, su palabra, en cuanto que es reflejo de las intenciones de otros —no la suya propia—, me merece la misma credibilidad, la misma.

Por lo tanto, lamento profundamente decirlo, que ni una palabra de lo que piensan los demás me la puedo creer, aunque la diga usted, que es una persona que me

merece todo el respeto del mundo. Por tanto, nos tememos, nos tememos que la cuestión está complicada.

Y repito, señor Presidente, como... planteo al Portavoz del Grupo de Izquierda Unida la posibilidad de que la votación sea separada, de ambos puntos, para poder dejar claro cuál es la postura de todos los Grupos al respecto. Nada más y muchas gracias.

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

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Muchas gracias, señor Presidente. Por dejar claro de entrada el tema, no hay ningún problema en que se voten por separado los dos puntos de la Proposición No de Ley, para que cada Grupo, si considera que puede haber alguna contradicción entre un punto y otro, pues vote lo que considere oportuno; y así, inclusive, también pueda servir para clarificar lo que cada uno de los Grupos estime oportuno al respecto.

Y yo creo que del debate de la posición del Grupo del Partido Popular ha quedado claro –por lo menos hasta ahora, si no cambia su voto en la propuesta última que se ha hecho de posible votación, o de votación separada–, pues que no hay una clarificación, no hay una posición clara de cara a qué hacer con la autovía León-Burgos, de su finalización, de su trazado, de su financiación y, en definitiva, de cómo los ciudadanos vamos a poder hacer uso de ella.

Los argumentos que se han dado para justificar el no hacer... el no hacer un desdoblamiento del actual trazado o de otro, en que es una carretera zigzagueante, que hay que hacer muchos desvíos, etcétera, pues han sido absolutamente ilusorios. Cualquiera que pueda... que conozca el trazado de esta carretera... Es decir, que aunque hay grandes líneas rectas, no se puede hacer un desdoblamiento porque los técnicos lo han dicho, y no se argumenta exactamente desde el punto de vista político –que es lo que debe interesar aquí– por qué no se puede hacer ahí un desdoblamiento, si es que al final... aunque solamente diga que es que nos ahorraríamos 5.000 millones de pesetas, y que no merece la pena ahorrarse 5.000 millones de pesetas. Pues 5.000 millones de pesetas es, casi, nada más y nada menos el presupuesto que esta Junta de Castilla y León dedica a política de vivienda cada año; nada más. ¡Hombre!, se ha minimizado. Es decir, "es que los técnicos han dicho que no nos ahorraríamos ni 5.000 millones de pesetas, entre 3 y 5.000 millones de pesetas". ¡Pues casi nada! El presupuesto en política de vivienda social de la Junta de Castilla y León anualmente; lo que son 6.000 millones. ¡Casi nada! Como ha dicho...

EL SEÑOR: (*Intervención sin micrófono*).

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: No, hombre, ha dicho que entre 3 y 5.000 millones. Ha dicho eso, y si no... Bueno, todos lo hemos oído en ese sentido.

Porque es que es evidente que cualquiera que pueda entender el asunto desde un punto de vista simplemente de sentido común... Es decir, si hay una carretera y lo que se pretende hacer es un desdoblamiento, ¿por qué vamos a dejar esa carretera y hacemos el desdoblamiento conjunto... o no el desdoblamiento, sino la vía alternativa como autovía un poco más allá? Parece que es evidente que se tienen otros objetivos, parece ser no confesables, que no interesa confesarlos; y que, por lo tanto, pues se hacen esas filigranas dialécticas a las que aquí, pues, al final nos vamos a tener que acostumbrar, de lo que se está planteando.

Y claro, a nosotros nos resulta pues absolutamente preocupante que se diga que es que el retraso y que posiblemente en el dos mil ya veremos si hay esas necesidades económicas. Es que 5.000 millones, al fin y al cabo, no es una justificación o no es un razonamiento suficiente como para que se haga el desdoblamiento o se haga una autovía alternativa.

Para nosotros, aunque solamente fueran los 5.000 –que desde nuestro punto de vista sería más dinero lo que nos ahorraríamos haciendo el desdoblamiento de las carreteras–, sería suficiente motivo, por un lado, para ahorrarnos los 5.000 millones y, por otro lado, para garantizar que no va a haber peaje, cosa que hasta ahora ustedes, en las diferentes propuestas que se han presentado por los diferentes Grupos, de cara al tema de peaje o canon de circulación en el conjunto de las autovías, etcétera, no han dejado ninguna posición clara.

Y claro, el que usted ahora circunstancialmente, Portavoz aquí, nos haga, pues, promesas y juramentos –como usted quiera–, pues nos puede servir a nivel personal, pero no a nivel político. Porque seguro que el Director General de Carreteras también tenía algún compromiso o alguna promesa de que, por ejemplo, los accesos de Salamanca y Zamora en la Nacional VI no iban a ser con peaje. Pues ahora mismo dice: no tenía ni idea, no tenía ni idea; pero si el Ministerio lo dice, pues habrá que "achantar la muy". ¿Eso le va a pasar a usted dentro de poco? ¿Y qué hacemos con eso? Mientras tanto, ¿cruzados de brazos? Habrá que tomar las medidas y poner los elementos encima de la mesa para que eso no se produzca, para que ni la de Zamora-Salamanca en la Nacional VI, ni la que estamos hablando aquí, la Nacional 120... habrá que evitar que ese peaje se pueda poner, que ese canon de circulación. Y para eso lo mejor es evitar que haya carreteras alternativas en las cuales se puedan ir los pobres, y los ricos por la Nacional 120, como autovía, canon de circulación y peaje. Porque, si no se dice otra cosa, al final eso es lo que se está sobrentendiendo que es lo que se pretende.

Y sobre el tema de los retrasos, en el tema tan famoso de esta autovía, pues yo no sé por qué... si es cierto, pues habrá que exigirselo; y ahí estará nuestra firma, para exigir al Gobierno Central, al de turno, el tema del famoso 20%. Pero aquí el compromiso de la Junta es la financiación del 80%. Con el 80% se supone que se puede pagar el 80% de la autovía. ¿Está hecho el 80% de la autovía? Porque estamos a la fecha límite que en el año noventa y dos se asumió de finalización de la autovía. ¿Está hecho el 80%, que es la financiación comprometida por parte de la Junta de Castilla y León? ¿Estamos en el 80%? Pues fíjese en qué porcentaje estamos, en qué porcentaje. O sea, que disculpas y justificaciones; cuando haya que quejarse al Gobierno Central con razón, nos quejamos todos; pero cuando sean meras disculpas -como en esta ocasión-, cuando hay un compromiso por parte de la Junta... y, si no, si se consideraba que era un farol, pues que se hubiera reconocido como farol. Pero si la Junta asume que ése es un 80% de financiación de esa autovía, cúmplase por parte de la Junta su parte correspondiente; y si no, igual tienen que asumir ustedes que es un farol el que han asumido con esta autovía. Habrá que verlo, habrá que verlo.

Y por eso nosotros decimos que, tanto en el trazado de esto -que habrá que verlo definitivamente, si es que la Consejería todavía no tiene claro el trazado- como otras autovías, como todo ese rosario de promesas que todos los días aparecen en los medios de comunicación: "la autovía de no sé qué ciudad a qué ciudad, sí; la autovía no sé qué, también; la otra, también". ¿Con qué financiación, si ustedes dicen que ni tan siquiera lo que está en marcha va a haber dinero para financiarlo? Habrá que racionalizar, habrá que ver si realmente todas las carreteras necesariamente tienen que desdoblarse en autovías, habrá que ver cuáles son las necesidades auténticas de infraestructura que tiene esta Comunidad, y sobre todo en base a los presupuestos. Pero claro, no en base a unos presupuestos restrictivos; porque el decir ahora "es que ya veremos", cuando se están aplicando presupuestos restrictivos, que se reduce la partida de inversión, que tiene que ser la fundamental para estos aspectos, pues entonces están ustedes incurriendo en unas contradicciones absolutamente flagrantes, que, desde luego, con un mínimo de coherencia, pues, no se lo creen ni ustedes mismos lo que están diciendo.

Es decir, ustedes no ponen la voluntad política encima de la mesa para garantizar que las promesas que hacen se lleven a cabo. No ponen los presupuestos que son necesarios para cumplir los compromisos que a nivel de infraestructuras se plantean. Y así luego dicen que la culpa es de los presupuestos. Los presupuestos los hacen ustedes, los hacen ustedes. ¿Dónde está, entonces, la responsabilidad? ¿A quién echamos la culpa aquí? Son los presupuestos que ustedes hacen. Cantidad de enmiendas por parte de Izquierda Unida les planteamos de las

posibilidades de mayores recursos y de las posibilidades, sobre todo, de reorientar de una manera más eficaz los recursos de los que se dispone, que no es precisamente como ustedes lo están haciendo. Y no vamos aquí a reabrir ahora el debate de los presupuestos.

Así pues, lo que se demuestra es falta de claridad y falta de coherencia en lo que ustedes plantean de qué hacer con la Nacional 120, falta de voluntad política de pegar un empujón definitivo para terminar con esta autovía, y, sobre todo, falta de voluntad política en tranquilizar definitivamente a los ciudadanos de que esa autovía va a ser de libre circulación.

Ahí tienen, de todas formas, ustedes la opción para poder votar, permitiendo que haya un voto diferenciado para cada una de las dos propuestas de resolución. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor García Sanz. Ante las manifestaciones hechas por el Portavoz proponente, de Izquierda Unida, don Luis García Sanz, vamos a votar por separado la propuesta de resolución.

En primer lugar, vamos a votar... lo voy a leer textualmente para que vea la Comisión cómo queda y lo que vamos a votar: "Las Cortes instan a la Junta de Castilla y León para que la decisión que adopte sobre el trazado definitivo de la autovía León-Burgos en todo momento sea sobre las carreteras actualmente existentes, aprovechando los itinerarios e infraestructuras ya existentes".

Y en segundo lugar: "Las Cortes instan a la Junta de Castilla y León para que, con independencia del itinerario que se decida sobre la que discurra la autovía León-Burgos, ésta carezca de canon o peaje para circular por la misma".

Así que, una vez concluido el debate, vamos a votar por separado -como he dicho y como he leído ahora mismo- la Proposición, la propuesta de resolución de esta Proposición No de Ley. En primer lugar, la primera parte de la propuesta de resolución. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Ninguna.

Votos emitidos, dieciséis; votos a favor de la Proposición... de la primera parte de la propuesta de resolución, seis; y votos en contra, diez.

Entramos a votar... Por tanto, esta primera parte de la propuesta de resolución queda rechazada.

Entramos a votar ahora, a continuación, la segunda parte de la propuesta de resolución. ¿Votos a favor de esa parte de la propuesta de resolución? ¿Votos en contra?

(Risas.)

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Señorías, por favor. ¿Abstenciones? Ninguna.

Votos emitidos, dieciséis; votos a favor de la segunda parte de la propuesta de resolución, seis; votos en contra, diez. Queda, por tanto, rechazada.

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

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Señor Presidente, señor Presidente. En este momento, don José María Crespo sustituye a don Jaime González.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): De acuerdo, señor Antonio de Meer. Al tercer punto del Orden del Día dará lectura el Secretario de la Comisión.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MESÓN SALVADOR): Tercer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley número 369, presentada por el Procurador don Luis García Sanz, instando del Gobierno de la Nación la aprobación del proyecto de la variante ferroviaria de Guadarrama y su dotación presupuestaria en mil novecientos noventa y siete, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 82, de cinco de octubre de mil novecientos noventa y seis**".

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

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Muchas gracias, señor Presidente. Como claramente se deduce de los contenidos de la propuesta —una propuesta realizada en el mes de septiembre; estamos en marzo—... pues, lógicamente, alguno puede decir: ¿cómo vamos a hablar ahora de partidas presupuestarias para el año noventa y siete? Lo cual... Pues si alguien quiere tomarse al pie de la letra el contenido de la propuesta de resolución, y a la vista de que no hay enmiendas a la propuesta de resolución, pues no quedará más remedio que votar la propuesta tal como está planteada, de instar a que el Gobierno Central, pues, adopte la decisión de incluir en los Presupuestos, pues, partidas sustanciales de cara a abordar esta infraestructura, en la cual parece ser que todos estamos de acuerdo.

El problema de aquí es que todos estamos de acuerdo en hacer las infraestructuras; el problema es qué voluntad política real se pone encima de la mesa para llevarla a cabo. Porque, claro, supongo que me contestarán que por primera vez, o que ahora ya —lo que se dice aquí— hay una partida de 50.000.000 para el tema de la variante Guadarrama, y que, por lo tanto, pues, que, de alguna manera, podría considerarse satisfecha esta propuesta de

resolución. Eso sería, pues, de alguna manera, echar balones fuera, y sobre todo teniendo en cuenta las declaraciones del señor Consejero de Fomento, y no sólo de él, sino de otras muchas personas cualificadas al efecto, que valoran o que han valorado esta infraestructura en torno a 200.000 millones de pesetas, pues nos podemos hacer una idea de lo que pueden suponer 50.000.000 sobre 200.000.

Quiere decirse que si esa voluntad política, y teniendo en cuenta que otras infraestructuras que precisamente discurren hacia otro lado, hacia el este de la Península, pues la dotación presupuestaria para el año noventa y siete, pues, son 60.000 millones. Y quiere decirse que, entonces, ahí sí que se ve una voluntad política de qué infraestructuras se priorizan en este país en detrimento de otras.

Todo el mundo conoce que para llevar a cabo y para reivindicar la realización de esta infraestructura hay constituido un Foro Institucional que agrupa a cinco Comunidades Autónomas: Galicia, Asturias, Cantabria, Castilla y León y Rioja; a todos los partidos políticos, a los sindicatos, etcétera, en la necesidad de que es imprescindible desde hace tiempo ya la realización de esta infraestructura, para garantizar y para modernizar las infraestructuras ferroviarias en el noroeste de la Península Ibérica.

Esto que, de alguna manera, pues lleva a este Foro, que lleva ya dos años o más de dos años funcionando... la verdad es que los resultados, hasta ahora, son bien escasos. Lo único que se ha conseguido —y lo veíamos en el último Pleno—, pues, es la reunión con el Ministro correspondiente para plantearle esta reivindicación y esta inquietud de toda esta representación institucional. Y hasta ahora, pues, lo único que se ha plasmado en compromisos presupuestarios son esos 50.000.000 sobre esa cuantía total que supondría esta necesidad.

Cada vez son más, y cada vez estamos, pues, más perdiendo el tren —nunca mejor dicho— de la necesidad de esta infraestructura. El propio Presidente de Renfe ha reconocido la prioridad absoluta de las infraestructuras ferroviarias en el conjunto del Estado español de esta variante del Guadarrama, porque, si no, a medio plazo sería prácticamente falto de competitividad el transporte ferroviario en todo el noroeste de la Península Ibérica. Y eso lo ha dicho el Presidente de Renfe, y lo ha dicho, inclusive, en ruedas de prensa y declaraciones públicas en esta Comunidad Autónoma.

Parece ser que el Presidente de Renfe, pues, no tiene mucha cancha en el Ministerio de Fomento, porque el caso que le están haciendo es un caso bastante escaso. Pero parece ser que nadie pondrá en duda la voz autorizada que eso supone de cara a la voluntad... de cara a la necesidad de llevar a cabo esta infraestructura.

Lo que nosotros detectamos es que, a pesar de esa constitución del Foro Institucional, no vemos por parte de la Junta de Castilla y León, que precisamente es la Comunidad Autónoma que más se beneficiaría de la realización de esta infraestructura, y que, sin embargo, pues... por ejemplo: en el segundo semestre del año noventa y seis esa sede del Foro estaba en la Comunidad Autónoma de Castilla y León, y a pesar de que hay posibilidades de toda una serie de sensibilización de opinión pública, de debate público, etcétera, la verdad es que las iniciativas de la Consejería han sido muy escasas de cara a esa dinamización o a ese potencial, esas reivindicaciones; y así, pues se ha limitado única y exclusivamente a algo que hasta ese momento no se había conseguido, como era la entrevista con el Ministerio.

De esa entrevista con el Ministerio, pues lógicamente se hizo eco el plenario del Foro que hubo aquí en el mes de diciembre; y ahí la valoración que se hizo era que, saludando esa primera entrevista que había habido con el Ministerio, los resultados eran bastante escasos y bastante pobres, y sobre todo porque se planteaba pues una realización de esta infraestructura para excesivos años vista, bastante más allá de lo que necesita esta Comunidad Autónoma a nivel de infraestructuras ferroviarias, y en lo que coincidían prácticamente pues bastantes representantes de los que estábamos allí presentes.

Y, por lo tanto, desde nuestro punto de vista, lo que se necesita es un impulso político y una reivindicación política constante, para que las inversiones que se están llevando a cabo en infraestructuras ferroviarias en otros ámbitos del estado español, realmente tengan reflejo en esta variante del Guadarrama. Porque lo que estamos viendo constantemente es que, en vez de impulsarse definitivamente esta infraestructura, vemos una actitud, por parte del Ministerio, de hacer como poco caso, como de estar mareando la perdiz, que si... Porque al margen de lo que pueda ser posicionamiento de Izquierda Unida al respecto de que si AVE, velocidad alta, etcétera, por parte del Ministerio -que parece ser que el tema estaba muy claro- ahora se dice que si al tren de alta velocidad o velocidad alta, que si va a pasar por Segovia... perdón, que si va a pasar por Segovia o a pasar más lejos de Segovia, cuando parece ser que había declaraciones que decían que el proyecto estaba ya ultimado y que se estaba en realización de las alegaciones públicas correspondientes. Es decir, declaraciones contradictorias y que lo que demuestran es que hay bastante poca voluntad política de tirar para adelante con esta infraestructura, y que, en definitiva, marginando una vez más, no solamente en este caso a Castilla y León, pero sí a los que nos afecta, al conjunto del noroeste de la Península, en lo que son infraestructuras ferroviarias.

Y a partir de ahí, desde nuestro punto de vista, lo que procede es que el espíritu de esta Propuesta de Resolución presentada en el mes de septiembre, creemos que tiene

plena validez, porque desde entonces no se ha avanzado absolutamente nada. Y lo que, de alguna manera, en el espíritu de esta Proposición, pues es ratificar -por así decirlo- lo que fue un acuerdo, yo no sé hasta qué punto asumido en el propio plenario del Foro del ferrocarril del noroeste de la Península, en el que suponía que tendría que haber un compromiso por parte de las instituciones allí presentes -y, lógicamente, exigírselo al Ministerio correspondiente-, para que esta infraestructura estuviera terminada en el año dos mil dos o dos mil tres, como mucho.

Y que ahí se estaría... pues a pesar del retraso que se lleva -porque es una reivindicación de hace bastantes años-, pues con ese límite de realizaciones de infraestructura estaríamos a tiempo de recuperar el tiempo perdido -valga la redundancia-. Pero que, sin embargo, a partir de... o bien de 50.000.000 de pesetas anuales de presupuesto, o como está previsto, de presupuestos más plurianuales que se reflejan en los Presupuestos Generales del Estado, de una inversión máxima de 8.000 millones hasta el año dos mil, estaríamos bastante lejos de conseguir ese objetivo de que en el año dos mil o dos mil tres esta infraestructura estaría terminada.

Y, por lo tanto, creemos que para hacer valer y para ser coherentes también con la Oposición, creemos que fue por parte del Grupo mayoritario de estas Cortes en ese Foro, para la defensa del ferrocarril en el cuadrante de la Península Ibérica, creemos que habría que asumir, en lo que es el contenido de esta Propuesta de Resolución, porque creemos que en el espíritu se recoge lo que se aprobó en este plenario del Foro para la defensa del ferrocarril de noroeste de la Península, y en ese sentido, adoptar esas iniciativas políticas que realmente supongan dar un empuje definitivo a la realización de esta infraestructura.

Y que, lógicamente, tiene que ser... no ya en los presupuestos del noventa y siete, sí, lógicamente, en esa agilización de los trámites que está llevando a cabo, que en lo que se expuso allí, por parte del Director General de Carreteras de la Junta -que todo el mundo sabe que no estuvo el Consejero, se tuvo que marchar-, en lo que se le expuso, por parte del Ministro, son unos plazos absolutamente largos para la necesidad de esta infraestructura. Y que, por tanto, todo eso se tendría que acortar; y, sobre todo, de cara a lo que son cuantificaciones presupuestarias en los próximos años, habría que pegar ese empujón definitivo para que también el noroeste de la Península tuviera al menos el mismo tratamiento que de financiación de infraestructuras ferroviarias tienen otras zonas de la Península, para, lógicamente, no perder -como decía antes-, además, también el tren, a nivel de infraestructuras ferroviarias. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para consumir un turno

en contra tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular... No va a hacer uso de turno en contra. Pues vamos a entrar en el turno de fijación de posiciones. Por el Grupo Parlamentario... del Partido Socialista, Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Antonio de Meer.

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Sí, gracias, señor Presidente. Intervengo sobre esta propuesta de Izquierda Unida, que habla sobre la construcción de la variante ferroviaria del Guadarrama y su financiación en los Presupuestos Generales del Estado.

Una de las grandes actuaciones previstas en el Plan Director de Infraestructuras que le afecta... no sólo estamos hablando de Castilla y León, sino de todas las Comunidades Autónomas del noroeste de España, que afecta a Galicia, Cantabria, Asturias, al País Vasco, a la Rioja y, ¿cómo no?, a nosotros.

Yo creo que la antigüedad de esta iniciativa -dieciséis de septiembre del noventa y seis-, pues hace que tal vez haya perdido un poco de precisión -pero no le preocupe esto nada al Portavoz de Izquierda Unida-, pero no habrá perdido nada de actualidad. Y, además, la Propuesta puede votarse en sus propios términos. Podemos hablar del Presupuesto del noventa y siete sin ningún rubor, como luego intentaré demostrar.

Las sospechas que ya existían en septiembre -no sólo las tenía Izquierda Unida, las teníamos los demás- sobre los primeros presupuestos que el Partido Popular iba a hacer en el Gobierno de la Nación, se confirmaron lamentablemente cuando ese documento se presentó. La dotación presupuestaria para la variante del Guadarrama, para el tren de alta velocidad Madrid-Valladolid, era aproximadamente de 50.000.000 de pesetas. Era contradictorio con lo que el Ministro había dicho pocos días antes con gran despliegue de medios de comunicación, y era contradictorio con toda la propaganda que sobre este asunto se había hecho.

Y es curioso, yo le hice una pregunta en Pleno al Consejero cuando vi aquello, y lo vi en los documentos de los Presupuestos Generales del Estado, y lo negó, y nos descalificó personalmente con todo tipo de inventivas. Pero, al cabo de poco tiempo, tuvo que reconocerlo. Y, ¿cómo no?, le pareció estupendamente, porque al Consejero de Fomento todo lo que mandan en Madrid le parece estupendamente. Ahora le parecen estupendamente las autopistas de peaje; entonces le parece estupendamente que sólo hubiera 50.000.000 de pesetas en los Presupuestos Generales del Estado para la variante del noroeste, para el ferrocarril de alta velocidad entre Madrid y Valladolid.

Y, sin embargo, eso carece de importancia; carece de importancia que en los Presupuestos Generales del Estado figuren 50.000.000 de pesetas, porque el Gobierno del

Partido Popular siempre dice que lo que no está en los Presupuestos se conseguirá, o bien con operaciones presupuestarias, o bien con privatizaciones. Por eso digo que los Presupuestos Generales del noventa y siete son unos presupuestos abiertos, y que si en otros sitios, en otros territorios del Estado español va a haber recursos importantes obtenidos de manera extrapresupuestaria, u obtenidos con privatizaciones, todavía estamos a tiempo de incrementar el presupuesto del noventa y siete en lo que corresponde a esta obra, en el territorio de Castilla y León.

Pero, claro, mientras eso no se haga, pues se va acumulando un cierto retraso. Entonces se decía... bueno, que las obras probablemente podían empezar en el noventa y ocho. Ahora, el periódico, periódico regional, decía ayer que según noticias del Ministerio de Fomento, pues que se comenzaría en el noventa y nueve -ya es un año más tarde-, y que se finalizaría en el dos mil tres -ya no en el dos mil, como se decía antes, en el inicio del siglo-.

Y mientras la obra se va retrasando, por evidentes dificultades presupuestarias, se mantiene abierto el debate de las características, porque parece que el Ministerio defiende la solución de la velocidad alta. Y eso que el Ministerio defiende la propuesta de velocidad alta y no la alta velocidad, pues es un desprecio absoluto a los acuerdos del Foro ferroviario, a los acuerdos de ese Foro que reúne a todas las Comunidades Autónomas del noroeste, que reúne a los Ayuntamientos más importantes, que reúne a los partidos políticos, que reúne a los sindicatos, y que reúne a las fuerzas económicas empresariales.

Porque ese Foro tuvo una reunión de su comisión permanente, aquí en Valladolid -estuvimos por lo menos tres personas de las que hoy estamos aquí-, y esa comisión permanente pues adoptó por una amplísima mayoría, después de hacer un esfuerzo de aproximación, la propuesta de que el ferrocarril entre Madrid y Valladolid fuera de alta velocidad. Y esa propuesta de que el ferrocarril entre Madrid y Valladolid fuera de alta velocidad fue lo que el señor Consejero de Fomento, el señor Merino, entregó al señor Arias Salgado en la célebre entrevista que tuvieron en Madrid. Y, sin embargo, el señor Arias Salgado le ha hecho muy poquito caso al señor Merino, ha hecho muy poco caso al acuerdo unánime de todas las Comunidades Autónomas del noroeste, a ese Foro que tanta importancia dieron cuando eran otros los que gobernaban en Madrid, y que, de alguna manera, quieren enterrar ahora, cuando son ustedes los que gobiernan en Madrid. Lo quieren enterrar de tal manera, que el Consejero de Fomento prácticamente ya ni participa en la reuniones que él mismo convoca.

Pero es que, además, el Ministerio de Fomento desprecia las propias propuestas de la Junta. Porque la permanente del Foro, en aquella reunión en la que el

Partido Popular de Castilla y León estuvo a favor de la alta velocidad, fue el Director General de Carreteras y Transportes el que defendió que fuera de alta velocidad. Y parece que la Junta sigue defendiéndolo, según dicen los medios de comunicación recientemente.

Pero el Ministro parece que ha dicho -ésas son manifestaciones que hacen los sindicatos- algo tan rotundo, que se ha acabado la alta velocidad en España. Se habrá acabado la alta velocidad en el noroeste español, pero no en otros sitios, porque alta velocidad se está construyendo en el arco mediterráneo. Y ahora el Partido Popular y el Partido Popular de Andalucía apoya radicalmente la nueva línea de alta velocidad entre Córdoba y Málaga. Aquí parece que se ha acabado la alta velocidad, pero sólo se ha acabado para el noroeste de España.

Y mientras se mantienen estas polémicas, estos debates, esta falta de concreción de las características de la infraestructura a construir; mientras se lanzan propuestas y contrapropuestas... Porque en aquella misma reunión del Foro de la permanente se entregó... la Junta entregó un documento sólido, riguroso, defendiendo una alternativa muy concreta, defendiendo a capa y espada una alternativa muy concreta, y de ese documento ya nunca se volvió a saber, porque ese documento no les gusta a los del Ministerio de Fomento.

Y mientras se mantiene esta incertidumbre, este lanzar propuestas y contrapropuestas, esta indefinición, pues lo que se está consiguiendo yo creo que es el objetivo que se busca, que es retrasar la construcción de la variante del Guadarrama, retrasar esta importantísima infraestructura que tan positiva sería para la Comunidad Autónoma y para todo el noroeste español. Y por eso, esto es un tipo de iniciativas que siempre son de actualidad, y que nosotros vamos a apoyar sin ninguna duda. Nada más. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Fernando Zamácola.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Muchas gracias, Presidente. Mire usted, Señoría, yo pensaba, o había pensado en un principio haber entrado al debate. Y pensaba en un principio haber entrado al debate, porque la postura del Grupo Popular es oponernos a la Proposición No de Ley. No crea usted que lo voy a votar, pero sí quiero decirle a usted las tres razones por las que he adoptado en el último momento esta postura.

La primera es porque lo que usted solicita en su Proposición No de Ley es un tema que ya está en marcha, y voy a intentar razonárselo o explicárselo.

La Junta de Castilla y León, a través del Consejero de Fomento -y usted esto lo conoce-, ha reiterado en

numerosos encuentros con el Ministerio la necesidad y urgencia de esta actuación. Y, por lo tanto, "exija la aprobación del proyecto y se dirija al Gobierno de la Nación...". Ya se ha dirigido reiteradas veces.

En segundo lugar, el Ministerio y la Empresa Renfe han ratificado su interés en ella y han puesto de manifiesto, también en varios medios de comunicación y de diferentes formas, que el estudio y selección de estas alternativas -que usted las conoce como yo, porque estuvimos en el Foro- se encuentran muy avanzados, y está prevista, simplemente porque lo marca el estudio, la terminación de este estudio informativo. No se puede hacer en dos días, cuando hay que hacerlo en "equis" tiempo, en el primer semestre de este año. Posteriormente -usted muy bien conoce- este estudio habrá de pasar dos pasos fundamentales: uno es información pública para el interés general del trazado seleccionado, que -repito- todavía no está ese estudio terminado; y segundo, para estudiar su incidencia medioambiental.

Como aquí antes se ha puesto de manifiesto por otro Portavoz de Grupo Parlamentario, a mi modo de ver de forma un poco torticera, sobre lo que ha dicho un compañero mío, pero ha puesto de manifiesto de forma clara las exigencias de plazos que toda obra necesita. Primero, la conclusión de este estudio que le acabo de decir; segundo, ese trámite de información pública, con ese doble objetivo que le acabo de indicar; tercera, la emisión preceptiva de declaración de impacto ambiental, y luego ya la licitación y redacción del proyecto.

Bueno, pues, eso sirve de base, lógicamente, para la contratación de las obras. Pues estamos donde estamos... Yo creo que hace totalmente inviable que se puedan iniciar las obras durante el presente año. Y yo creo que hasta ahora le estoy diciendo a usted obviedades; pero de este cúmulo de estas tres obviedades resulta, a nuestro modo de ver, incongruente el efectuar o el exigir una previsión presupuestaria, según dice usted, para que se incluya en el presente Presupuesto, para una obra relativa a una... perdón, para unas obras que son materialmente imposibles de contratar.

Bueno, repito que yo creo que son obviedades y ya le he contestado a la primera razón de por qué he actuado así. Además, de hecho, como usted lo ha puesto de manifiesto, ha estado en la sesión plenaria del Foro y conoce perfectamente como está el tema.

En segundo lugar, he decidido intervenir -y en uso del Reglamento- en fijar posiciones, pues... -y permítame que lo diga con un poco de alegría, en plan de broma-, pues para llamarle a usted la atención, para fijar una posición. Porque usted no fija nunca posiciones; usted nos echa unos mítines. Ahora, al haber actuado yo de esta forma, sí que según el Artículo... creo que es el 158.1.2 o apartado, usted sí "el Proponente fijará entonces el texto definitivo". Bueno, pues ahí échenos el

mitin, fijen el texto, que yo creo que es inamovible, y vuelva a soltarnos el mitin. Bueno, pues podremos escucharle y muy bien, pero no fijará la posición. Aunque ahora tiene la oportunidad.

Y en tercera posición, yo quiero dejar de una forma muy clara y manifiesta la razón de que nos hemos opuesto a lo suyo y creo que la he explicado. Porque no quiero que haya malentendidos, como el que otro Portavoz de otro Grupo Parlamentario -que ahora no está y lo siento- ha utilizado el nombre del Presidente del Gobierno para un tema, cuando aquí podríamos utilizar, por ejemplo, el "dos por el precio de uno", los ochocientos mil puestos de trabajo. Y a mí no me... creo que no debo entrar, creo que no debo entrar en poner esos ejemplos. Porque, ¡claro!, si puedo tirar de la manta, fíjese usted si hablo del exdirector de la Guardia Civil, etcétera, etcétera, que dijo el antiguo Presidente... Mire usted, eso no se tiene ni que hablar. Debemos de centrarnos en el tema, y como debemos centrarnos en el tema, yo es... un poco el resumen de las tres razones por las que no quiero.

Primero, que todos los oyentes conozcan perfectamente el por qué decimos que no, que no haya malentendidos; las razones técnicas... Y ahora -déme usted las gracias- se puede explayar, con otra fijación de posiciones definitiva, el tiempo que usted quiera o le permita el Presidente. Nada más y muchas gracias.

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

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Muchas gracias, señor Presidente. No se preocupe, señor Zamácola, que porque califique mis intervenciones de mítines, no me voy a sentir ofendido, y sobre todo porque la acepción que viene en el diccionario de mitin me satisface mucho. O sea, búsquesela, y verá como no hay motivo de ofensa, si es que iban por ahí sus intenciones.

Y la verdad es que es alucinante lo que son sus incoherencias, sus contradicciones, su falta de rigor. ¿Por qué aprueban ustedes en el Foro ese ferroviario, en el que usted también estuvo en representación del Partido Popular -supongo-, cosas que luego aquí no defienden? Porque si quiere se lo leo, lo que ustedes han aprobado allí directamente, pero que, a grandes rasgos, hay unos compromisos muy concretos y que se basan, fundamentalmente, además, porque fue una matización que introdujo el Director General de cara a la financiación, pero que allí se insistía en que tendría que haber una financiación pública. No tanto buscar financiación privada y tal... porque da la casualidad, para el AVE Madrid-Barcelona nadie se busca... nadie está cuestionando que eso se retrase, se haga o no se haga, si hay financiación privada. Para éste parece ser que sí; para la variante Guadarrama parece ser que sí que se cuestiona que se haga o no se haga, si hay financiación privada. Porque lo ha dicho su

propio Ministro, el de Fomento, el de ahora, el señor Arias Salgado: se hará si hay financiación privada.

Pero voy a lo que iba, de cara a sus contradicciones de... ¿Por qué aprueban en el Foro del ferrocarril para el impulso del cuadrante del noroeste de la Península cosas que luego aquí no mantienen a nivel de compromiso político? Porque allí hay unas fechas concretas, es decir: inicio inmediato, y, lógicamente, usted me dice: "inicio de la obra, inmediato. Inmediato no puede ser, porque estamos en periodo de estudio y demás". Pero es que, ¿con 50.000.000 se hace un estudio, un proyecto de esta envergadura, cuando el que... -la siguiente propuesta que hablaremos luego- el famoso estudio del soterramiento en Burgos costó ciento y pico millones de pesetas? ¿Con 50.000.000 se hace el estudio de la variante del Guadarrama? ¡Hombre!, por favor, si no estamos hablando de meter la piqueta ya mañana, las excavadoras, pero sí estamos hablando de poner dinero para que, por lo menos, seriamente se hagan unos estudios. Porque también hay unas fechas concretas y tal, de lo que usted ha dicho, que también se expusieron allí; ya veremos a ver si eso se cumple. Pero lo que ustedes asumieron allí es que en el dos mil dos, dos mil tres, se iba a exigir al Ministerio que esa infraestructura estuviera terminada. Y eso ustedes aquí no lo quieren asumir. ¿Por qué lo asumen allí y aquí no? ¿Han tenido algún tropezón por el camino? ¿Han cambiado tantas cosas? Porque eso fue en diciembre del año pasado, la reunión del Foro; y estaba usted, señor Zamácola, en representación del Partido Popular; aquí no se puede decir que es que habrá entendido mal lo que dijo mi compañero. Estaba usted y muy claro allí lo que se dijo y se asumió por el propio Director General de Carreteras de la Junta y usted como representante del Partido Popular.

Y sobre el tema de que ya se ha exigido, ya está en marcha... Pues ahí está la voluntad política: 50.000.000 en el año noventa y siete.

Y de cara al tema de las modificaciones presupuestarias, pues ya se ha referido el Portavoz del Grupo Socialista. No hay que tomar más nota de las modificaciones presupuestarias que hacen ustedes aquí en el Junta de Castilla y León, cuando tienen voluntad política para hacer unas cosas o dejar de hacer otras. Vayamos a exigir al Ministerio que esos 50.000.000... porque ustedes también lo han dicho, el propio Presidente de Renfe, el propio Consejero también dijo en su día que eso era insignificante y tal... Vamos a exigir, realmente, que se ponga dinero para demostrar la voluntad política y garantizar que en el dos mil tres eso se ha terminado. Porque también el señor Consejero de Fomento dijo que una infraestructura de éstas necesita por lo menos, diez años para hacerla. Pues ¡aviados estamos como nos tiremos diez años sin haber empezado todavía! ¡Aviados estamos! Pues, fíjese a qué años nos vamos que a este año... a este

paso no lo conoceremos ninguno de los que estamos aquí, y no soy de los más viejos.

Así pues, ya me dirán ustedes cuál es la voluntad política para solucionar algo que ustedes asumen, que asumen a pies juntillas en determinados foros, y luego aquí son incapaces de asumir lo que son los compromisos políticos concretos.

Y sobre el tema de la... lo que a nosotros nos preocupa es que ni tan siquiera, por mucho que diga el Portavoz del Grupo Popular, que haya voluntad política por parte del Ministerio de llevar a cabo esto. ¿Cómo puede haber voluntad política, y compromiso, y seriedad de llevar a cabo esta infraestructura, cuando están mareando la perdiz, que si un tipo de ancho u otro, que si AVE o velocidad alta, que si para mercancías o para viajeros? Todo eso se está cuestionando, cuando parece ser que estaba absolutamente claro en la reunión de la permanente del Foro, que estaba muy claro en la reunión que tuvo el Consejero con el Ministro. Está todo claro, ya está en marcha el proyecto, se tiene muy claro qué se quiere hacer, y ahora resulta que por los medios de comunicación nos tenemos que enterar que ni saben qué tipo de ancho va a llevar, ni saben qué tipo de infraestructura va a conllevar, ni saben lo fundamental: para cuándo va a estar el presupuesto, ni, por supuesto, las fechas a que se comprometen.

Y eso es lo que hace falta. Si estamos hablando de infraestructuras que no... se supone que no tienen ideología, se supone. Lo que pasa que nuestro punto de vista para el servicio al que se pone sí que tiene ideología. Y sobre todo tiene ideología para quien, de alguna manera, sirven las infraestructuras, a quien se beneficia, y, lógicamente, a quien se perjudica en detrimento de otros. Porque está clarísimo, es decir, ¿por qué se prioriza -de ahí la ideología-, ¿por qué en función de determinados pactos políticos se priorizan determinadas infraestructuras? Que no decimos que haya que dejar de hacerlas. Lo que decimos es que lo que tanto se cacarea... es decir: "hay que fomentar el reequilibrio del Estado español, dotando de infraestructuras allí donde más necesidades hay", pues eso en la práctica, agua de borrajas. Y aquí lo tenemos: Castilla y León de las mayores necesidades; y a nivel ferroviario, cada día más. Y el propio Presidente de Renfe, no me voy a repetir en lo que decía antes, que si esta infraestructura no se hace a medio plazo -y medio plazo son cinco años-, se puede considerar como absolutamente caduco y falta de competitividad la infraestructura ferroviaria en todo el noroeste de la Península.

Y si estas cosas ni tan siquiera se asumen por parte del Partido Popular, ya nos contarán ustedes cuál es realmente la voluntad política que ustedes demuestran en abordar otro tipo de cuestiones. Cuestiones que -como digo- entran tan en contradicción como que lo aceptan allí donde hay más foro, donde hay más medios de comunicación, donde hay otros interlocutores, donde

parece ser que a ustedes les interesa quedar bien, no sé por qué. Y como de aquí, parece ser que ustedes tienen no sé qué garantía de que bueno, saldrá la noticia de alguna manera, y si no ya nos encargaremos de decir que hemos dicho: "donde dijimos digo, digo Diego", y al final, pues bueno, pues quedará la información como a ustedes les interesa. Pero que, en definitiva, algo fundamental para la infraestructura ferroviaria, ustedes no manifiestan esa voluntad política. Y está muy claro.

Nosotros, Izquierda Unida, siempre hemos ido a ese Foro con voluntad de consenso. Porque veíamos que era un Foro interesante que aglutinaba a toda una serie de Comunidades Autónomas, a todos los partidos, a todos los interlocutores sociales. No cabe la menor duda de que con esta actitud del Partido Popular, nuestra actitud en ese Foro va a ser diferente. Vamos a exigir compromisos concretos, y vamos a dejar de dar, de alguna manera, pues, cancha a alguien que lo único que busca estar en ese Foro es para hacerse la foto. Una vez más, su labor política fundamental: hacerse la foto. Eso sí le reconozco, eso vende, eso permite ganar elecciones. Pero ya está bien, con nosotros no cuenten para seguir haciéndose la foto a raíz de su participación en el Foro, porque ustedes lo están instrumentalizando única y exclusivamente para hacerse la foto, pero no para poner medidas políticas encima de la mesa, de garantizar lo que allí aceptan, que luego no son capaces de llevarlo a la práctica. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Concluido el debate, sometemos a votación la Proposición No de Ley. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra, votos en contra? Repetimos la votación, porque parece ser... ha habido un despiste por parte del Grupo Socialista. Vamos a comenzar la votación. ¿Votos a favor de la Proposición No de Ley? ¿Votos en contra? ¿Votos... abstenciones? Ninguna.

Votos emitidos: quince. Votos a favor de la Proposición: cinco. Votos en contra: diez. Abstenciones: ninguna. En consecuencia, queda rechazada la Proposición No de Ley debatida.

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

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MESÓN SALVADOR): Cuarto punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley número 371, presentada por el Procurador don Luis García Sanz, relativa a cooperación política y financiera en la solución del paso del ferrocarril por la ciudad de Burgos, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 82, de cinco de octubre de mil novecientos noventa y seis**".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para la presentación de

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

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Muchas gracias, señor Presidente. Una vez más, volvemos a hablar del problema del paso del ferrocarril por la ciudad de Burgos, y volvemos a hablar pues porque ni está solucionado, ni intención de ello, parece ser.

Y sobre todo, porque todo el mundo conoce que en julio del año pasado, pues, hubo, una vez más, un desgraciado accidente en la ciudad de Burgos, y a raíz de entonces, a pesar de que no se estaba en periodo de sesiones, por varios Grupos Parlamentarios se solicitó la comparecencia urgente del Consejero de Fomento para, definitivamente, clarificar cuál es la voluntad política de la Junta en la solución de este problema.

Desde julio del año pasado, lógicamente, una vez pasado el periodo de no sesiones en esta Cámara, se volvió a plantear la petición de comparecencia, y todavía estamos esperando la comparecencia del señor Consejero al respecto. Julio del año noventa y seis. Nueve meses, si no me equivoco; parece ser que tiene mucho trabajo el señor Consejero. Esperemos que no tenga que haber otro desgraciado accidente para que los representantes del Partido Popular, en este caso el señor Consejero, salga a hacer declaraciones de decir que todo está en marcha, que la Junta tiene voluntad política de solucionar el problema, y que es cuestión de días la solución a esta cuestión. Pero desde julio del año pasado, pendiente la comparecencia del señor Consejero para explicar cuál es la posición y el compromiso político de la Junta de Castilla y León, sobre la solución y el paso del ferrocarril por la ciudad de Burgos.

Lo concreto que se propone en esta Proposición No de Ley –porque ya discutimos otra en la que Izquierda Unida planteaba claramente cuál era nuestra alternativa a la solución de este problema, que era la alternativa del desvío– es que a raíz, y, sobre todo, teniendo en cuenta la falta de iniciativa pública que hay para solucionar este problema, pues lo evidente es la desidia y la inhibición por parte de la Junta de Castilla y León, pues es la aparición en esas fechas en que se presentó esta Proposición No de Ley –creo que también en el mes de septiembre, no sé exactamente... sí, septiembre–, de la alternativa de los llamados grupos de empresarios de la ciudad de Burgos, en donde, pues, aparecieron con una alternativa milagrosa, de... bueno, solucionar el problema de la noche a la mañana, y que además contó, ¿cómo no?, con el apoyo del señor Consejero de Fomento.

Una solución que el mayor problema que parece ser que tiene esta... para solucionar este problema, que es la falta de financiación, pues este grupo de empresarios descubría la pólvora en base a financiarlo, fundamentalmente en lo que, sin duda, sería una especulación urbanística en base a los terrenos liberados por el traslado de

la estación de mercancías y de otras infraestructuras colaterales con la estación ferroviaria.

Y esta Proposición No de Ley lo que pretende es que por una vez, o que de una vez, pues la Junta de Castilla y León asuma un compromiso político y económico en la solución de este problema, y que a la vez, pues lógicamente sea desde los poderes públicos, desde las Administraciones Públicas, donde exista el compromiso y la voluntad política de solucionar este problema. Creemos que es desde los poderes públicos donde tiene que estar el protagonismo en la solución de este problema, y no hacer dejación de su iniciativa que le corresponde, para que tenga que ser iniciativa privada, y lógicamente, en aras a lo que funciona la iniciativa privada, que es en aras a su beneficio económico, su exclusivo beneficio económico, en donde se tenga que solucionar este problema; y además, en aras a un beneficio económico que lo que haría en este caso es perjudicar aún más, o agravar aún más, un problema ya por todos conocido grave, como es el del precio de la vivienda en la ciudad de Burgos.

Para que se hagan ustedes una idea, pues una asociación en Burgos se tuvo... se tomó la molestia de hacer un estudio de cuál es la incidencia, porque a veces se dice: "es que el paso del ferrocarril por la ciudad de Burgos coge solamente una parte, la parte sur, que no es ni con mucho la más numerosa...". Es cierto, a efectos de ubicación geográfica. Pero, sin embargo, la incidencia que tiene, se pueden dar unos datos de lo que hizo esta asociación de ciudadanos de la ciudad de Burgos. Estuvieron veinticuatro horas apostados en un paso a nivel, en uno sólo de los seis que hay en la ciudad de Burgos –es cierto, el más importante–, y los datos arrojados son que en las veinticuatro horas se vieron afectados cincuenta mil doscientas personas por el paso de los trenes, quince mil seiscientas personas directamente atravesaron las barreras, diecisiete mil trescientos doce vehículos atravesaron las barreras, pasaron ochenta y cinco trenes y siete locomotoras. Quiere decir que entre diez y quince minutos pasó un tren por las líneas férreas de la ciudad de Burgos. Éste es el volumen y ésta es la incidencia que tiene para la ciudad de Burgos, pues, la... el trayecto y la circulación constante del ferrocarril por esta ciudad.

Yo... no vamos a insistir ahora en la alternativa de Izquierda Unida que planteamos como desvío, sino que aquí lo que se plantea con esta Proposición No de Ley es que se tiene que asumir el protagonismo por parte de las iniciativas públicas; que tiene que haber un compromiso de financiación desde las Administraciones, desde nuestro punto de vista, las tres implicadas, Ayuntamiento, Junta y Ministerio de Fomento; y que tiene que ser en esas Administraciones donde se asuma ese protagonismo para solucionarlo definitivamente.

Y a pesar, como una vez más, pues, estamos con una Proposición a seis meses vista, prácticamente de su presentación, pues esto más actualidad en la vida. Por-

que, inclusive, a raíz de ese desgraciado accidente de julio del año pasado, pues, siempre que suceden estas cosas todo el mundo se mueve, y sobre todo se intentan mover aquellos que nunca se mueven. Y claro, a raíz de entonces, pues hubo también en el propio Ayuntamiento -¿cómo no?-, gobernado por el Partido Popular, algún tipo de movimiento y rasgo de vestiduras asumiendo compromisos que, lógicamente, a estas alturas se siguen sin cumplir. Y, también, compromisos que fueron asumidos por todos los grupos políticos presentes en el Ayuntamiento de Burgos, como fue la constitución de un consorcio público para dinamizar la puesta en marcha de las actividades necesarias para solucionar este problema. Pues ni tan siquiera eso se ha puesto en marcha, la constitución de ese consorcio. Es decir: la falta de iniciativa... es cierto que de eso aquí no vamos a echar la culpa a la Junta, sí al Partido Popular con carácter general, porque gobierna también en el Ayuntamiento de Burgos. Y ahí está una vez más cómo se inhiben los poderes públicos en lo que es su responsabilidad, no se sabe muy bien si para que una vez más lo solucionen los intereses privados -ya sabemos con qué resultado-, o simplemente porque no parece ser que haya una preocupación excesiva de solucionar este problema -ya digo-, solamente cuando esperemos que no vuelva a suceder, pero que, sin duda, en ese momento, cuando haya otra vez otro accidente, que con este volumen de ciudadanos afectados, pues esperemos que no suceda, pero parece que están todas las cartas encima de la mesa para que así pase.

Así pues, lo que se plantea es que tenga que haber esa iniciativa una vez más; iniciativa, decisiones políticas, actuación, es decir, ejercer el gobierno por parte de la Junta de Castilla y León. Que tanto se quiera enfocar el problema como cuestión de circulación o de infraestructuras de transportes, o bien como necesidad de solución a un problema urbanístico, tanto en un aspecto como en otro, creemos que la Junta de Castilla y León tiene mucho que decir. Al igual que ha sucedido en la solución de problemas similares en otras ciudades del Estado español, en donde las tres Administraciones de esos ámbitos se han comprometido: Ministerio, Administración Central, Administración Local y Administración Autonómica.

Aquí constantemente hay un peloteo constante; sin ir más lejos, pues, el otro día había una comunicación por parte del Ministerio de Fomento diciendo que es un problema fundamentalmente a resolver por parte de la Administración Local y de la Administración Autonómica. Otras veces, no vamos a olvidar la cantidad de declaraciones que el Consejero de Fomento ha dicho, o aquellas ocasiones en que decía que el problema del paso del ferrocarril por la ciudad de Burgos no era un problema prioritario para la Junta de Castilla y León; luego le llamaron al orden y pasó a reconocer que sí que era un problema prioritario y la Junta iba a hacer todos los esfuerzos posibles. Quiere decirse que si el Ministerio de Fomento dice que no es un problema prioritario para ellos, el Consejero de Fomento constantemente hace lo

propio, el Ayuntamiento queda, parece ser, como única institución que, lógicamente, financieramente se ve impedida para llevar a cabo una infraestructura, una obra de esta envergadura.

Desde nuestro punto de vista, son única y exclusivamente maneras de quitarse el muerto, por así decirlo, de encima, y creemos que ya basta de inhibición, basta de hacer dejación de lo que son responsabilidades políticas, porque si no las asumían otros, y sobre todo cuando hay la posibilidad de un cuantioso beneficio económico para posible iniciativa privada.

Creemos que para la solución de este problema procede, como se ha abordado en otras ciudades, financiación pública; si se consigue financiación de ámbitos europeos como se ha planteado, hágase, lógicamente. Pero que tiene que ser con financiación pública como se debe abordar esta infraestructura, como se ha hecho en otras ciudades, y no abordando como se hace en esos globos sonda, o a veces iniciativa directa desde la iniciativa privada, ante, lógicamente, lo que es pues una inhibición de los poderes públicos, en donde se demuestra pues una falta de iniciativa, y en donde claramente los ciudadanos, ante la falta de capacidad de solucionar las cosas desde las iniciativas públicas, pues al final los ciudadanos lo que quieren son soluciones. Al final, lamentablemente, parece ser que habría que ir a solucionar los problemas públicos desde la iniciativa privada. Pero eso es un problema del Partido Popular, que asume responsabilidades públicas y es incapaz de solucionar los problemas de los ciudadanos desde esa perspectiva. Nada más y muchas gracias.

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

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Gracias, señor Presidente. Era mi intención, cuando he llegado esta mañana, consumir un turno de fijación de posiciones, porque este tema ha sido debatido en esta Comisión, en varias ocasiones, y en Pleno, en varias ocasiones. Pero no puedo hacerlo así. Tengo que hacer un turno en contra, porque no se ha hecho un turno a favor de la Proposición No de Ley, sino que se ha hecho un turno a favor de las posturas que reiteradamente Izquierda Unida, o el señor García viene reiterando en esta Cámara. Cualquier ocasión es buena para hacer referencia a la inhibición de las Instituciones donde el Partido Popular gobierna; cualquier ocasión es buena -y si no lo es, se busca- para decir que el Partido Popular se pone a favor de los ricos y en contra de los pobres; cualquier ocasión es buena para intentar atacar al Partido Popular, sea cualquiera la institución en la que se encuentra.

Y como digo, creo que en varias ocasiones -personalmente este Procurador y en otras ocasiones otros- han

explicado a la Cámara cuál es la postura que la Junta de Castilla y León –y no voy a hablar más que de la postura de la Junta de Castilla y León porque es el ámbito en que nos encontramos– ha adoptado respecto al problema de la eliminación de las barreras ferroviarias en la ciudad de Burgos. Y eso ha sido donde sea necesario en cuanto sea necesario, la Junta de Castilla y León estará con el Ayuntamiento –principal y único protagonista fundamental de los problemas que afectan a Burgos en materias urbanísticas y en materia de solución de los problemas de los ciudadanos, en ese aspecto por lo que se refiere–, y del Ministerio de Fomento y de Renfe, por lo que se refiere a la explotación, a la infraestructura y explotación de las infraestructuras ferroviarias que atraviesan la ciudad de Burgos. Y la Junta ha dicho: "allí donde estén, allí estaré yo".

Yo creí que este problema se había terminado, porque en la última Comisión que hablamos de esta materia yo le dije al señor García Sanz las noticias que tenía, en que en breves días –y creo que fue al día siguiente, a los dos o los tres días–, en la ciudad de Burgos, se firmaría un convenio entre Ministerio de Fomento, Ayuntamiento de Burgos y Junta de Castilla y León respecto a uno de los problemas elementales fundamentales para que el problema de la eliminación de las barreras pudiera llevarse a cabo. Y al día siguiente se firmó en Burgos el convenio que hacía referencia a esta cantidad, y en dicho convenio se decía que ése era el primer paso para la eliminación de las barreras.

Y, por lo tanto, no voy a reiterar aquí lo que dije. La Junta de Castilla y León se ha comprometido políticamente y se ha comprometido económicamente en la solución de ese problema; sin olvidar, para que no sea un debate entre burgaleses, que en Castilla y León –de la que somos Procuradores y representantes de todos los castellanos y leoneses–, sin olvidar que en Castilla y León hay más problemas de este tipo que el de Burgos, como es el problema de Valladolid, como es el problema de Palencia, como es el problema de otras ciudades.

Es decir, la Junta de Castilla y León se ha comprometido ya con el problema de la eliminación de las barreras en Burgos, y se ha comprometido no solamente para resolver el problema de la estación, que es lo primero que se va a tratar, sino diciendo que ése es el primer paso, en tanto en cuanto decidan o cómo decida llevarlo a cabo la institución afectada fundamentalmente, que es el Ayuntamiento de Burgos, y los afectados directamente como titulares y explotadores del servicio de ferrocarriles, que son Renfe y el Ministerio de Fomento.

Pero es que..., con eso yo debía de terminar mi intervención. No pida usted lo que se está haciendo, no

pida usted que la Junta se comprometa, porque ya está comprometida, ya ha manifestado su voluntad; y no a través de las manifestaciones de la prensa, no a través de las manifestaciones en cualquier foro, sino que se ha comprometido como se puede comprometer un gobierno, y es firmando un convenio y, en ese convenio, estableciendo cuál es su primera aportación y dejando abierta la puerta para lo que se haga con posterioridad. Aquí habría terminado mi intervención, y esta habría sido mi fijación de posiciones.

Pero es que resulta que el señor García no ha dedicado su intervención solamente a eso. Ha dedicado su intervención a decir: estamos, el Partido Popular, las instituciones en las que gobierna el Partido Popular, está en lo de siempre: apoya a un grupo de empresarios burgaleses que ha dado una solución, o que intenta darnos una solución al problema de las barreras ferroviarias en Burgos. Y le digo: el Partido Popular estaría encantado con que hubiera un margen, un camino donde los empresarios burgaleses y los empresarios de toda España pudieran participar en la construcción de infraestructuras. Y de hecho, en algunas infraestructuras nacionales se está intentado que los empresarios participen. Nos encantaría que fuera posible, nos encantaría que los empresarios burgaleses pudieran participar en la solución de este problema. Otra cosa es que exijamos, que se exija que todos los empresarios burgaleses, como los empresarios de toda España, tengan la posibilidad de hacerlo dentro del marco legal, para lo cual el Gobierno, el Gobierno Popular está buscando... a nivel nacional, está buscando una posibilidad de que esto ocurra. Yo no sé si para el problema burgalés será esa solución, pero mientras esto ocurre o no ocurre ya se ha iniciado otro trabajo.

También aprovecha esta ocasión para decir que la Junta se ha inhibido. Y la Junta –le dije en la exposición anterior– no se inhibe. Lo que pasa que la Junta aquí va de acompañante, porque el titular fundamental de este problema, el que tiene que tener la iniciativa –y la Junta le apoya–, es el Ayuntamiento de Burgos, y la Junta estará donde el Ayuntamiento de Burgos vaya, dentro de sus posibilidades, dentro de su participación a la resolución de su problema, porque Burgos es una parte del territorio de Castilla y León y la Junta y el Gobierno Regional está interesado que estos problemas se resuelvan.

Y aprovecha, al mismo tiempo para decir: claro, solamente se aprovecha... se apoya a los empresarios burgaleses, porque el Partido Popular está con los ricos, y los pobres nos tiene que defender Izquierda Unida. Porque si no fuera por Izquierda Unida, ¿qué iba a ser de los pobres de España? Pues me parece muy bien que usted haga ese... que haga ese discurso, pero bueno, luego no nos diga a continuación: ustedes es que sólo hacen esto para salir en la foto. Bueno, póngase usted donde quiera para salir en la foto, defendiendo a los pobres de España. Pues yo creo que no es así. Pero ¿para

qué le voy a hacer un discurso sobre las pensiones, sobre la acción social del Gobierno de Castilla y León y del Gobierno Nacional en esta materia?

Y por último, ha aprovechado para decir: "el Consejero de Fomento es que no hay manera de traerlo aquí a hablar de esta materia". Pero mire usted, si está firmando un convenio en Burgos con el Ministerio de Fomento, si está firmando con el Ayuntamiento de Burgos sobre esta materia, qué más quiere que le diga: ¿que está comprometido? Pues claro que está comprometido. Y yo creo que ése es el problema fundamental.

Pero para terminar, para terminar, voy a decirle algo que me ha llamado la atención. Usted dice: "es que hemos comprobado que eso es una necesidad". Mire usted, que es una necesidad el hecho de suprimir las barreras ferroviarias en Burgos, no hace falta que pongan ustedes nadie para que cuente allí, o que haya una asociación de vecinos que ha puesto allí una serie de personas para contar el número de personas que cruzan por esos pasos a nivel, o de vehículos, o de personas... o de problemas que tienen, porque eso en Burgos se sabe desde siempre, y siempre se ha intentado buscar una solución. Y ahora más que nunca, porque en la parte sur de Burgos, en este momento, hay más habitantes que los que había hace muchos años; hay más.

Pero usted me ha dicho, y me llama la atención -y esto es un simple comentario-: "han pasado cincuenta mil doscientas personas al día... en un día"; o sea, quince millones de personas al año. Quince millones de personas al año, por los pasos a nivel que hay en Burgos que separan la vía, y hay un accidente de vez en cuando. No digo que sea... no digo que no sea necesario quitarlo. Pero oiga, le estoy haciendo un comentario que se me ha ocurrido así, a vuelapluma y a toda rapidez. Pues me parece que Renfe está cuidando bastante los problemas que tiene de... vigilando bastante los problemas que tiene. ¿Quiere decir esto que yo esté satisfecho? No. ¿Quiere decir esto que el Partido Popular esté satisfecho con lo que está ocurriendo? No. ¿Quiere decir que tenga interés en que se resuelva? Sí. ¿Con fondos públicos, como dice usted? Pues mire usted, con fondos públicos, sí. Y si se pudiera obtener un camino, dentro de la legalidad, que se aportaran fondos privados para solución del problema, nos gustaría más que que fueran fondos públicos, para poder destinar esos fondos públicos a otros fines con los que el Estado, y la Administración Regional, y la Administración Local, tiene mayores compromisos. Ése es nuestro problema.

Por eso empiezo... o termino como le dije. Su Proposición de Ley tenemos que decir que no, porque se está haciendo. Porque lo que usted pide es: "insta a la Junta para que decida su participación, tanto política como financiera, con el Ayuntamiento, con el Ministerio de Fomento para resolver el problema del paso de ferrocarril por la ciudad de Burgos". Qué más quiere usted que la

firma del convenio, que es el primer paso para la resolución del problema.

Y luego a continuación dice: "...en la búsqueda de financiación". Eso es lo que ha hecho el Ayuntamiento de Burgos; eso es lo que le gustaría a la Junta de Castilla y León, que, además de la financiación pública, hubiera la privada. Y aquí termina ya con un problema... verdadero problema que ustedes tienen, y del que se ha hablado hoy aquí con reiteración, pero que yo creo que éste no es el foro -como le he dicho en ocasiones- para obtener mejores resultados para la ciudad de Burgos y el interés general. Y ustedes dicen: "no es la solución el soterramiento, la solución es la circunvalación". Mire usted, yo creo que éste no es el foro para debatir si la solución es el soterramiento o es la circunvalación.

Por lo tanto, yo hubiera fijado un turno de posiciones para decirle -le digo lo que le dije el día anterior y lo que se le ha dicho reiteradamente en Pleno-: la Junta está comprometida política y económicamente, y, por lo tanto, vamos a votar en contra. Pero como usted ha aprovechado que el Pisuega pasa por Valladolid -y nunca mejor que aquí en Valladolid para decirlo-, para hacer un ataque frontal y directo a todas las posiciones que el Gobierno... los Gobiernos del Partido Popular tienen en Madrid, en Valladolid, en Burgos, en León y en todos los sitios. Pues yo le digo: no estoy de acuerdo con usted -como no podía ser menos-, y le ha dado razones para decirle por qué no estoy de acuerdo. 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. Se supone que la presentación parece ser que... que yo soy de los más nuevos en estas Cortes, pero parece ser que me conozco mejor el procedimiento que algunos que llevan bastante más tiempo aquí.

Se supone que en la presentación de una Proposición No de Ley o de cualquier iniciativa parlamentaria, lo que se hace es, de alguna manera, exponer y explicar los antecedentes. Y eso es lo que he hecho yo con la primera intervención. A ustedes les parecen mítines, explicaciones reiterativas, que volvemos a insistir en lo mismo. Claro, si es que estamos hablando de cuál es la política que están llevando ustedes a cabo desde la Junta de Castilla y León, y es cierto que cuando terminemos esta Legislatura, pues vamos a parecer papagayos. Pues posiblemente. Pero claro, porque ustedes, pues, siguen insistiendo en una política que tiene los resultados que está teniendo. Cambien ustedes de política y dejaremos de ser papagayos. Porque eso es lo que ustedes nos lleva a la hora de explicar, por ejemplo en esta Proposición de Ley, pues lo que es su filosofía política: inhibición, falta

de iniciativa, etcétera, etcétera. Porque si no, después de toda la retahíla que usted me ha comentado de las iniciativas políticas que se han llevado a cabo para solucionar este problema, yo no me explico cómo está sin solucionar todavía. No me lo explico, la verdad. Porque usted conoce que el problema viene existiendo desde hace muchos años, y el Partido Popular también. Sin embargo, llevan gobernando desde siempre en Burgos, y en la Junta desde hace muchísimos años ya también; y, sin embargo, no lo han solucionado. ¿Cómo es esto? No lo entiendo, la verdad; no lo entiendo. Ustedes, tan sensibles que son, tan conocimiento cercano del problema que tienen, etcétera, etcétera, y, sin embargo, no lo solucionan. Parece ser que es tan fácil, ¿qué es lo que sucede? No lo entiendo, la verdad; no lo entiendo. Yo creo que lo entiende cualquiera, la verdad, con un mínimo de voluntad que escuche estos debates, que escuche y conozca cuáles son los presupuestos, y que vea cuál es su voluntad política a la hora de hacer las cosas.

Porque no es cierto que el tema de la estación... del traslado de la estación de mercancías, aunque se ponga así... claro, y se ponga así, y una vez más ustedes hayan hecho... el señor Alcalde, y el señor Consejero y el señor Ministro se hayan hecho unos fotos preciosas, de verdad, preciosas. Eso, pues ya le dije... ya lo dije yo en el Pleno, los miles de votos que supone eso; los miles de votos que supone eso. Es verdad. ¿Pero la solución? ¿La foto? Pues parece ser que sí. Si así ganan elecciones, mire, hacen bien; si así ganan elecciones y le supone menos esfuerzo político, hacen bien en seguir con su filosofía política. Pero eso no resuelve problemas, ¿eh? Les permitirá ganar las elecciones, pero no resuelve el problema. Porque lo que ustedes hacen mención, lo que iba en el tema del Protocolo firmado... el Acuerdo para el tema del traslado de la estación de mercancías, de que eso es la solución o es la condición sine qua non para eso, sí que es necesario el traslado de la estación de mercancías. Si nosotros en la alternativa al desvío también lo decimos. Pero se puede hacer perfectamente el traslado de la estación de mercancías, porque entraría también dentro de la constitución de la macroestación de transportes en Villafría, etcétera, que puede tener otros intereses, de los cuales algún día hablaremos, etcétera. Se puede hacer eso, y puede quedarse el problema del ferrocarril en la ciudad de Burgos toda la vida. No lo uno implica necesariamente lo otro, a pesar de que se haya puesto en el acuerdo el traslado de la estación de mercancías, además del excesivo tiempo que conlleva, y el compromiso que supone tres años para llevar a cabo ese traslado de estación de mercancías.

Y sobre el tema del conocimiento del problema, hombre, ya le digo, mire, pues no, no me quiero poner más medallas que las que le corresponde a Izquierda Unida. Izquierda Unida no mandó a esos ciudadanos a que hicieran ese... esa contabilización de los ciudadanos que pasan por allí, coches y demás, en definitiva, cuál es la incidencia que tiene eso. Ya le digo que no. Es decir,

para que no quede ninguna constancia y que Izquierda Unida se pone medallas que no le corresponden. Fue una iniciativa autónoma de un grupo de ciudadanos que consideró que para que... demostrar, y haber si había un poco más de sensibilidad de los responsables políticos que tienen competencias de ejecución de las Administraciones, demostrar la magnitud del problema. Y usted ha echado las cuentas, usted ha echado las cuentas. No hace falta irse a anualmente, ni mucho menos, sino diariamente, diariamente. En uno de los pasos, es cierto -ustedes que son de Burgos lo conocen, el de la calle Madrid, el más importante-, pero hay otros cinco que, a efectos de circulación, posiblemente algunos de ellos más numerosos, como por ejemplo el de la carretera Valladolid, a efectos de ciudadanos no. Pero no quiero utilizar, ¿eh?, no quiero utilizar la conclusión a la que usted ha llegado, de verdad; no quiero utilizarlo en el sentido de si todo ese volumen de ciudadanos y coches pasan y solamente se produce un accidente cada "equis" tiempo, pues no lo está haciendo tan mal Renfe. De verdad, no lo quiero utilizar, y no lo voy a utilizar nunca; y no lo voy a utilizar nunca. Pero lamentable su expresión, ¿eh?, absolutamente lamentable, absolutamente lamentable.

Y sobre el compromiso de la Junta de Castilla y León y la comparecencia del Consejero aquí, pues una cosa es que se firme ese acuerdo, que -como digo- no implica la solución del problema, y otra cosa es la exigencia de comparecencia aquí; una laguna importante que, claro, interesa a la Junta, un plazo para la comparecencia de aquí de los Consejeros y de los altos cargos de la Junta de Castilla y León. ¿Cómo se puede consentir, cómo se puede decir luego que hay un respeto por parte de la Junta a estas Cortes, cuando... cuántos he dicho...? Desde julio a marzo, ¿cuántos meses hay? ¿Ocho, nueve, siete...? Los que ustedes quieran, los que ustedes quieran. No. Cuatro no. Desde julio. En julio está registrada la petición de comparecencia del Consejero aquí en estas Cortes, y todavía está pendiente esa comparecencia del Consejero. Y claro, cuando se produjo el accidente, había una gran preocupación por parte del Partido Popular. A partir de ahí, ya se olvida todo esto. Y esperemos que no suceda ningún otro accidente, pero entonces supongo que volverán otra vez a tener más preocupación.

Y si aquí, de esta Proposición No de Ley, Izquierda Unida hemos obviado deliberadamente el tema del desvío o el soterramiento, porque eso quedó claramente aquí, en las Cortes, cuál es nuestra posición, es porque lo que queremos es que se tomen medidas para la solución del ferrocarril al paso de la ciudad de Burgos. Porque es que lo he comentado yo antes: ustedes alguna responsabilidad tienen en el Ayuntamiento de Burgos, y tienen el apoyo ahí también del Grupo Socialista y del Grupo de Izquierda Unida, en la constitución del consorcio para que haya un protagonismo de las Administraciones Públicas en dina-

mizar las soluciones al paso del ferrocarril. Y ni tan siquiera han constituido ese consorcio. Pues si es que parece ser que en la práctica, pues ustedes están a lo que les manda "parece ser" pues ese grupo de empresarios, que no interesa que se dinamice desde las Administraciones Públicas la solución, y que hay un interés de que desde las Administraciones Públicas no se haga nada, para que quede como solución milagrosa la alternativa de los empresarios. Si es que ustedes están demostrando que lo que están pretendiendo es eso. Si no, ¿por qué no constituyen el consorcio? ¿Por qué no lo hacen? Háganlo. Y por lo menos me dejarán en feo.

Y sobre el tema de la participación de la empresa privada, si es que parece ser que... cualquiera que lo escuchara dice: bueno, la empresa privada, de manera altruista, va a poner dinero y ya está. Hay necesidad en la sociedad de infraestructura, va la empresa privada, pone dinero y ya está. Y no pide nada a cambio. ¿Pero eso es así? ¡Ah, bueno, menos mal, menos mal! Porque la iniciativa privada pedirá algo a cambio. Y este grupo de constructores, con los que ustedes están de acuerdo, han pedido algo a cambio y muy concreto, dos cosas muy concretas: los terrenos, los terrenos y las obras para hacerlas. Ésas dos cosas concretas las han pedido. Y si ustedes están de acuerdo con ello, pues ya me contarán ustedes, a partir de ahí, qué papel ustedes juegan en las Administraciones Públicas. Porque si para uno de los problemas más importantes que tiene la ciudad de Burgos, ustedes no son capaces de solucionarlo y tiene que venir la iniciativa privada, pues "como le hemos dicho muchas veces", realmente, para eso, a nivel de representación pública, pues la verdad que se demuestra como bastante poca eficacia.

Y en ese sentido, no es cuestión de decir iniciativa privada, iniciativa pública. La iniciativa privada hay que pagarla, y hay que pagarla a un mayor coste de lo que es la iniciativa pública...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Señor García Sanz, le ruego vaya concluyendo su intervención.

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Termino enseguida.

Y sobre que hay más problemas parecidos en otras ciudades, por supuesto que sí. Si es que no se trata de decir aquí un debate entre burgaleses y no sé qué. Estamos hablando de un problema en una ciudad de... en una ciudad de Castilla y León, y mañana hablaremos del de Valladolid, el de León y el de Palencia. Pónganse ustedes en marcha a solucionar alguno; igual ése nos sirve de referencia para solucionar el resto. No diga: es que como el problema es muy grande, no abordamos nada. Pues igual se trata de ir poco a poco en cada uno de ellos. Pero es que aquí no se está dando ningún paso, ningún paso. Y lo que se hace es única y exclusivamente grandes

declaraciones ante grandes desgracias, y, una vez más, los expedientes al cajón. Y en cosas tan elementales como la constitución del consorcio, tendrán que explicar ustedes por qué no lo hacen. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para consumir un turno de dúplica, el Portavoz del Grupo Parlamentario Popular, César Huidobro tiene la palabra.

EL SEÑOR HUIDOBRO DíEZ: Gracias, señor Presidente. Muy breve, porque creo que es un tema que está suficientemente debatido.

Como he dicho en un principio, la postura del Grupo Popular en las Cortes de Castilla y León está clarísima, que la Junta colabore y apoye política y económicamente la solución al problema de la eliminación de las barreras ferroviarias. De acuerdo, se está haciendo, se está haciendo hace mucho tiempo, y la firma del convenio es una muestra, una primera muestra de que, en esas iniciativas que tiene el Ayuntamiento de Burgos, ahí está la Junta.

Respecto al resto de las declaraciones, pues tenía yo razón. Mensaje ricos-pobres, el mensaje de ineficacia, mensaje de incomparecencia, es el que ha vuelto a reiterar otra vez. Porque le interesa. Porque dice: eso es lo que hay que hacer. Se apoya... es que ha llegado a decir algo increíble, se apoya a los empresarios burgaleses para darles a ganar. Ha visto usted algún empresario, ha visto usted algún trabajador, ha visto usted a alguien que dedique con esfuerzo propio gratuitamente, salvo aquellos que por vocación se dedican a esa actividad, como frailes, monjas, curas y Organizaciones No Gubernamentales. Pues mire, salvo ésos "y ésos no se van a poner a hacer las infraestructuras ferroviarias de Burgos", salvo ésos, todo el mundo que hace pretende algo. ¿Qué pretenden los empresarios burgaleses? Desde mi punto de vista algo importantísimo, y pretenden obtener algo a cambio: si esa obra se hiciera por empresarios burgaleses, el trabajo en Burgos durante mucho tiempo estaría asegurado para mucha gente. Eso... sólo por eso ya era suficiente el apoyarlos.

También le digo una cosa. Usted está diciendo: "se le va a regalar". Y yo le digo: "no es verdad". En lo que se está estudiando es cuál es el marco legal para que los empresarios burgaleses puedan tener trabajo para muchos años, para los trabajadores burgaleses y para su propio beneficio; dentro del marco legal. Y si ese marco legal no es posible "y de eso se quejan los empresarios burgaleses, porque se están quejando igual que se queja usted", si no es posible encontrarlo, no podrán colaborar. Y yo le digo: el Grupo Popular, el Partido Popular estaría encantado y está trabajando para buscar una solución para que los empresarios burgaleses puedan participar en la obra de la resolución del problema de las barreras de Burgos, porque cree que la solución de los empresarios

burgaleses, y del resto de las Regiones, y del resto de España, es fundamental para que los trabajadores también puedan encontrar un puesto de trabajo, y para que la riqueza se cree. Si hay trabajo, hay riqueza, y si no, no lo hay. Ése es mi discurso. El suyo es: "ya, ustedes sólo apoyan a los empresarios, porque son sus amigos, y a los pobres los dejan ustedes tirados en la cuneta". Yo le digo: "nosotros queremos que se cree riqueza y que trabaje todo el mundo". Ése es el problema. Pero esto no tiene nada que ver con la iniciativa que ha presentado.

La iniciativa es: apóyese, comprométase la Junta política y económicamente. Comprometida. Por eso le he dicho: mi primera intención ha sido fijar posiciones. Se lo he dicho ya reiteradamente: estamos de acuerdo con que la Junta, y exigimos que la Junta se incorpore ahí. ¿Por qué me opongo? Porque lo está haciendo desde hace tiempo, y porque ahora hay un compromiso escrito. Y nada más, no hay otros razonamientos. El resto era una adenda, como eso que usted, demagógicamente, ha intentado atribuirme respecto a los pocos accidentes, respecto a... ¿cuántos eran?, millones... quince millones de personas que pasaban al año ¿eh?, millón y medio de personas pasaban al año por eso. No, mire, era un simple comentario. No me interprete usted demagógicamente que diga que... como usted hace otro tipo de comentarios. O sea, no tiene otra razón de ser.

Lo cierto es: la Junta está comprometida; por lo tanto, no se va a comprometer más de lo que está, que es la firma del convenio. Y ahí está, a partes iguales con el resto de las Administraciones. Ésa es su contribución. Y el resto -digo-, yo no le habría contestado si usted no hubiera insistido en que -y lo dice en la Exposición de Motivos de su Proposición No de Ley-... que esto estaba hablando de otra cosa, no solamente del problema de la eliminación de las barreras. Gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. En un turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Antonio de Meer.

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Gracias, señor Presidente. Para fijar la posición de nuestro Grupo sobre esta Proposición No de Ley de Izquierda Unida, que intenta que la Junta participe en la solución del problema del ferrocarril en la ciudad de Burgos. Nosotros agradecemos que en la Proposición no se hable de la solución concreta, porque eso sería abrir otros debates, sino que, simplemente, que la Junta participe en ella. Y es una iniciativa que, quitando, abstrayéndola de las exposiciones de motivos y de los argumentos que se quieren exponer, tampoco plantea un enfrentamiento entre iniciativas públicas e iniciativas privadas en sus propios términos. Lo único que plantea, yo creo que, en el fondo, es la intervención de la Junta como Administración; no de acompañamiento, como Administración competente en el problema del ferrocarril en Burgos,

como es competente en el problema del ferrocarril en Valladolid, en Palencia o en León.

Y el primer problema que se plantea, realmente, y que yo creo que eso es lo que hace que no se apoye desde todos los Grupos Políticos, son los problemas presupuestarios. Porque, realmente, el panorama presupuestario que el Ministerio de Fomento dedica a Castilla y León en los propios cuatro años es desolador. Ayer lo veíamos en un periódico de la Región: las inversiones del Ministerio de Fomento en la Dirección General de Ferrocarriles, del noventa y siete al año dos mil, con unas inversiones del tipo de 2.000 millones en el año noventa y siete, 2.400 en el noventa y ocho, 4.300 en el noventa y nueve y 6.500 en el año dos mil. Claro, con unas inversiones de ese tipo no es posible que el Estado, el Ministerio de Fomento, participe en la solución de los problemas causados por el ferrocarril ni en Burgos, ni en León, ni en Valladolid, ni en Palencia. Y yo creo que ése es el primer problema que hay aquí. Y el primer problema por el que no se quieren firmar acuerdos y no se quieren hacer consorcios es porque no hay voluntad política de tener dotaciones presupuestarias para resolver esos asuntos. Hace un año, hace algo más de un año, eso era siempre responsabilidad del Ministerio de Fomento; ahora, el Ministerio de Fomento responde diciendo que él no va a entrar en ninguno de estos asuntos.

Y, sin embargo, lo que sí que parece... lo que sí que aparece es una clara voluntad política del Partido Popular de involucrar a las Comunidades Autónomas, y eso modifica notablemente la postura que la Junta de Castilla y León había tenido hasta ahora. Porque el Portavoz del Partido Popular, del Grupo Popular, perdón, en el Senado, en una Comisión muy reciente -yo tengo el Diario de Sesiones, número 85, de fecha seis de febrero-, cuando, frente a iniciativas solicitando la solución del problema del ferrocarril en Logroño y en Murcia, y en el debate surgen otras ciudades y se habla expresamente de Burgos, el Portavoz del Partido... del Grupo Popular -perdone-, señor Bris Gallego, dice que en esos asuntos es muy importante -dice- que... Bueno, él dice que tiene noticia de que el Ministerio de Fomento está preparando una especie de marco en el que se puedan mover las Administraciones competentes, entre las que se encuentran los Ayuntamientos y las Comunidades Autónomas. El Partido Popular, a nivel del Estado, no considera a las Comunidades Autónomas simples acompañantes en este tipo de asuntos, sin ninguna competencia, sino que lo define como Administraciones competentes. Y propone -y leo literalmente- que "entre las tres Administraciones, la estatal, la local y la regional...", y se está refiriendo al tema concreto de Logroño, luego lo reiteran en Murcia, y quieren extenderlo al resto del Estado, para ver si es posible la firma de un consorcio.

Y yo creo que es este tipo de operaciones, que es por donde va la Propuesta de Izquierda Unida -lo que nosotros hemos defendido desde hace bastante tiempo-, la

firma de estos acuerdos con carácter global entre las tres Administraciones competentes, donde estaría la solución del problema.

Pero claro, la Junta, hasta ahora, ha intentando evadirse de esto como ha podido. Ya lo ha dicho antes el Portavoz de Izquierda Unida: la Junta no era competente, era un acompañante, alguien que aparecía por allí con buena voluntad, pero sin ninguna responsabilidad. Pero es ahora el Ministerio de Fomento, ahora, cuando gobierna el Partido Popular en Madrid, el que obliga a involucrarse a las Comunidades Autónomas en estos asuntos, y les obliga a poner en marcha estos convenios globales de las tres Administraciones competentes –insisto– para empezar a trabajar en serio. Y sobre esto, claro, es que se ha perdido muchísimo tiempo, porque este tipo de planteamientos lo llevamos haciendo desde el Grupo Socialista –tanto para Valladolid, para Burgos, como para Palencia, como para León– desde hace muchos años. Pero es que antes, todo esto era siempre responsabilidad del Estado; todo esto era siempre responsabilidad del Ministerio de Obras Públicas. Ahora ya no; ahora es el Grupo Popular en el Senado el que dice que también es responsabilidad de las Comunidades Autónomas; y por eso, es algo absolutamente incomprensible entender estas contradicciones, de decir unas cosas en Madrid y otras cosas aquí, en que va a incurrir el Grupo Popular.

Yo creo que hay que poner en marcha ese amplio acuerdo, ese amplio acuerdo, ahora, en el caso de Burgos. Formar ese consorcio; que si ese consorcio hay que formarlo en Logroño, y hay que formarlo en Murcia, probablemente también haya que formarlo en Burgos. Que no se ampare la Junta y el Grupo Popular en un acuerdo parcial que sólo lateralmente tiene que ver con el asunto, como es el traslado de la estación de mercancías, que, en cualquier caso, habría que hacerlo, pero que en nada impide el tráfico de los trenes por la ciudad de Burgos en su actual itinerario.

Y lamentamos que sobre propuestas de estas, en las que en otros ámbitos el Grupo Popular estaría de acuerdo, aquí vaya a estar en contra. Lamentamos que esto sea así de una manera tan reiterativa, tan contumaz. Nosotros, anuncio que votaremos a favor, porque esto es lo que llevamos proponiendo desde hace mucho tiempo; y no sólo en Burgos, sino en otras ciudades de nuestra Comunidad Autónoma. Nada más. Gracias.

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

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Muchas gracias, señor Presidente. Por parte del representante del Grupo Popular, es evidente que se ha pretendido confundir con el debate, haciendo ahí referencias que si ricos, y pobres, y demás; y bueno, pues, una serie de referencias en las que, lógicamente, pues, no voy a entrar a su juego, porque lo que pretende es que, aun teniendo razón en lo

que dice, no es el elemento fundamental de este debate, en donde las conclusiones es para los ciudadanos de Burgos, y tomando como referencia de este problema para el resto de los ciudadanos de Castilla y León afectados por esto, pues son muy graves.

Porque ya ha empezado diciendo que deliberadamente no planteamos en esta Propuesta de Resolución la que seguimos considerando –como de Izquierda Unida– alternativa que realmente soluciona el problema, como es el tema del desvío. Y deliberadamente lo planteábamos para que aquí se demostrara claramente cuál es realmente la voluntad política del Partido Popular en solucionar este problema. Y es nula, y es nula. Se está engañando a los ciudadanos –en este caso– de Burgos con fotos, con declaraciones, pero con nula voluntad de solucionar el problema. Y es hora ya de que se den cuenta, quien quiera entenderlo, que no hay voluntad política por parte del Partido Popular en atajar este problema.

Que tiene un coste alto, económico, es evidente. Pero, para eso, es un problema que –como se decía antes– llevamos muchos años arrastrándole, y por lo tanto, cuanto antes, hay que poner... empezar a solucionarlo. Pero lo que está demostrando aquí es que ni tan siquiera con esta Propuesta de Resolución, el Partido Popular la acepta y asume un mínimo de iniciativa, como se plantea ahí. ¿Qué es entonces lo que el Partido Popular, la Junta de Castilla y León, va a hacer para solucionar ese problema, si ni tan siquiera eso?

Aquí es donde, precisamente, queríamos pillar. Ojalá no lo hubiéramos pillado, porque si no lo hubiéramos pillado, se estaría demostrando que el Partido Popular sí que tenía voluntad de solucionar el problema. Pero, por desgracia, hemos pillado al Partido Popular en que no tiene ningún tipo de voluntad política en solucionar este problema, a pesar de las reiteradas declaraciones en los medios de comunicación que a nivel propagandístico, una vez más, se hacen. Es evidente. Ustedes, o no han leído la Propuesta de Resolución o, habiéndola leído –que supongo que sí–, se demuestra claramente que la voluntad política que tienen de solucionar esto es nula.

Porque el otro elemento que se planteaba allí... A veces se pretende decir: es que como no hay unanimidad entre los Grupos Políticos y demás, y tal y cual no se aborda la solución, y se pretende como pantalla ante los ciudadanos, pretendiendo echar la culpa, por supuesto, a quien no la tiene. Pues aquí hay, simplemente, algo que está aprobado en el Ayuntamiento de Burgos, como es que se ponga en marcha el consorcio, que era, por ejemplo, un requisito para que las Administraciones Públicas asumieran algún tipo de iniciativa al respecto.

Conclusión: pues, blanco y en botella; no se pretende desde las Administraciones Públicas, y se quiera y se pretenda decir que una vez más reiteramos el asunto, porque es la evidencia; es la evidencia palmaria; sean

amigos o enemigos, lo que sea. Los intereses, ustedes sabrán cuáles son los que tienen en relación con determinado grupo de empresarios. Pero ustedes, con esto, están demostrando que no tienen ningún tipo de voluntad, desde las Administraciones Públicas, de tomar ningún tipo de iniciativa, y están dejando el caldo y el terreno absolutamente libre a ese grupo de empresarios. Que, por supuesto, no lo va a hacer gratis, pero las Administraciones Públicas sí que tienen la obligación de solucionar los problemas de los ciudadanos gratis, que para eso se paga impuestos; y con el menor coste, pero, lógicamente, no con unos costes de beneficio económico añadidos de unos intereses privados. Ése es el papel que tiene que jugar la iniciativa pública y eso es lo que ustedes no quieren entender; porque no les interesa, porque no les interesa; pero está absolutamente clarísimo. Y por lo tanto, pues, lógicamente, habrá que adoptar otro tipo de iniciativas.

Y por mucho que se nos diga que seamos pesados, pues, en la medida de que es un problema que se viene arrastrando desde hace mucho tiempo, pero que no se adopta ningún tipo de solución al respecto, y por mucho que se hagan los números que quieran... Hombre, yo no pretendo ridiculizar las cosas, pero, bueno, son declaraciones aparecidas -y si quiere, para que lo lea; igual no lo ha leído- en el "Diario de Burgos" el veintinueve de noviembre, cuando estos ciudadanos hicieron... "sumando a esta cifra el número de peatones, el total de personas afectadas por el ferrocarril en un día fue de cincuenta mil doscientos veintiocho ciudadanos". Si quieren, ustedes lo ridiculizan y lo multiplican por trescientos sesenta y cinco, o trescientos sesenta y seis si es bisesto, como quieran. Pero luego pregunten a esos cincuenta mil ciudadanos si han tenido algún tipo de perjuicio o no. Y esperemos que no suceda ningún accidente, y preguntemos a la víctima si ha tenido algún tipo de perjuicio; porque, al fin y al cabo, es un millón y pico -o no sé cuántos ha dicho usted que son- al año, y, al fin y al cabo, un accidente de vez en cuando... "tampoco lo hace tan mal Renfe", ¿verdad? Usted lo ha dicho.

Pues seguiremos planteando el problema en la medida en que ustedes pues mantengan esa actitud. Y, lógicamente, denunciaremos radicalmente el que, al final, esto se convierta en un negocio privado, en un negocio privado. Algo que a los ciudadanos no les tiene que

suponer ningún coste, a ustedes parece ser que sí, que tienen algún tipo de interés en que esto se convierta en un negocio privado, en donde ustedes... parece ser que tendrán algún interés... no sé si más allá del político, pero algún interés parece ser que tendrán en que esto no se solucione desde las iniciativas de las Administraciones Públicas y sí de otra manera.

Porque mire, si quiere le entro al trapo del tema de los ricos y pobres. Está claro que éste no es el debate sobre ello, pero lo que está claro es que, con estas iniciativas, ustedes lo que favorecen es que los ricos cada vez sean más ricos -no solamente con ésta, con otras muchas medidas que ustedes están tomando, aquí, en la Junta, y a nivel Central-, que los ricos cada vez sean más ricos, y los pobres, más pobres. Ése es el resultado de su política. Pero también en esto. Porque con esto, al final, lo que ustedes están favoreciendo es que salga adelante esa iniciativa de los empresarios privados, especulando con unos terrenos urbanísticos, encareciendo el precio de la vivienda, y por lo tanto, lógicamente, perjudicando a aquellos que económicamente más desfavorecidos están.

Fíjese, entrando en el trapo, al final, es ésa una conclusión. Pero lo más grave de esto es que ustedes ocupan -ocupan en el sentido de ocupar- las Administraciones Públicas para vaciarlas de contenido, y, como de alguna manera se dice, se pone al zorro al cuidado de las gallinas. Nada más y muchas gracias.

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

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

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

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