



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 1989

II LEGISLATURA

Núm.: 57

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CARLOS SANCHEZ-REYES DE PALACIO

Sesión Plenaria núm.: 57

Celebrada el día 4 de Diciembre de 1989, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DIA:

1.- Preguntas con respuesta Oral ante el Pleno.

1.1.- Pregunta con respuesta Oral ante el Pleno, P.O. 114-I, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador D. Jesús Quijano González, relativa a libertad del Presidente de la Junta para realizar su política al frente del Gobierno Regional, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, núm. 114, de 22 de Noviembre de 1.989.

1.2.- Pregunta con respuesta Oral ante el Pleno, P.O. 115-I, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador D. Juan Antonio Lorenzo Martín, relativa a Sedes de las Delegaciones Territoriales, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, núm. 114, de 22 de Noviembre de 1.989.

2.- Debate de Totalidad del Proyecto de Ley de Carreteras de la Comunidad de Castilla y León, P.L. 23-I, publicado en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, núm. 107, de 13 de Octubre de 1.989.

3.- Debate de Totalidad del Proyecto de Ley de Seguridad Industrial de Castilla y León, P.L. 24-I, publicado en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, núm. 107, de 13 de Octubre de 1.989.

4.- Proposición No de Ley, P.N.L. 144-I, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a Gestión de las Estaciones de inspección técnica de vehículos propiedad de la Administración Autónoma, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, núm. 113, de 20 de Noviembre de 1.989.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diecisiete horas treinta minutos.	1701	Tercer punto del Orden del Día.	
El Presidente, Sr. Sánchez-Reyes de Palacio, abre la sesión.	1701	El Secretario, Sr. Elorza Guinea, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	1711
Primer punto del Orden del Día. P.O. 114-I.		Intervención del Sr. Pérez Villar, Consejero de Economía y Hacienda, para hacer la presentación del Proyecto de Ley de Seguridad Industrial de Castilla y León.	1711
El Secretario, Sr. Elorza Guinea, da lectura al primer punto del Orden del Día.	1701	Intervención del Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista) para la defensa de la Enmienda a la Totalidad presentada por su Grupo.	1714
Intervención del Procurador Sr. Quijano González (Grupo Socialista) comunicando la retirada de su pregunta.	1701	En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Bosque Hita (Grupo Popular).	1715
P.O. 115-I.		Intervención del Procurador Sr. Quijano González (Grupo Socialista), para hacer una aclaración.	1717
Intervención del Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista) para formular su pregunta a la Junta de Castilla y León.	1701	Contestación del Vicepresidente, Sr. Estella Hoyos.	1717
Contestación, por parte de la Junta, del Sr. Huidobro Díez, Consejero de Presidencia y Administración Territorial.	1701	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	1717
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	1701	En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Bosque Hita (Grupo Popular).	1718
En turno de dúplica, interviene el Sr. Huidobro Díez, Consejero de Presidencia y Administración Territorial.	1701	En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. San Martín Ramos (Grupo del C.D.S.).	1719
Segundo punto del Orden del Día.		El Presidente, Sr. Sánchez-Reyes de Palacio, somete a votación la Enmienda debatida. Es rechazada.	1720
El Secretario, Sr. Elorza Guinea, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	1702	Cuarto punto del Orden del Día. P.N.L. 144-J.	
Intervención del Sr. Monforte Carrasco, Consejero de Fomento, para presentar el Proyecto de Ley de Carreteras de la Comunidad de Castilla y León.	1702	El Secretario, Sr. Elorza Guinea, da lectura al cuarto punto del Orden del Día.	1720
Intervención del Procurador Sr. de Meer Lecha-Marzo (Grupo Socialista), para defender la Enmienda a la Totalidad presentada por su Grupo.	1703	Intervención del Procurador Sr. Lorenzo Martín, para presentar la Proposición No de Ley.	1720
En turno en contra, interviene el Procurador Sr. García Burguillo (Grupo del C.D.S.).	1706	En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Domínguez Ferrer (Grupo del C.D.S.), proponiendo una Enmienda a la Proposición.	1721
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. de Meer Lecha-Marzo (Grupo Socialista).	1708	En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Bosque Hita (Grupo Popular).	1723
En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. García Burguillo (Grupo del C.D.S.).	1709	Intervención del Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	1724
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Sánchez Inigo (Grupo Mixto).	1709	Intervención del Procurador Sr. Bosque Hita (Grupo Popular) solicitando el uso de la palabra.	1725
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Junco Petrement (Grupo Popular).	1709	Contestación del Presidente, Sr. Sánchez-Reyes de Palacio.	1725
Intervención del Sr. Monforte Carrasco, Consejero de Fomento.	1711	El Presidente, Sr. Sánchez-Reyes de Palacio, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	1725
El Presidente, Sr. Sánchez-Reyes de Palacio, somete a votación la Enmienda a la Totalidad debatida. Es rechazada.	1711	El Presidente, Sr. Sánchez-Reyes de Palacio, levanta la sesión.	1725
		Se levantó la sesión a las veinte horas cinco minutos.	1725

(Se inició la sesión a las diecisiete horas treinta minutos.)

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Ruego a Sus Señorías tomen asiento. Se abre la Sesión. El señor Secretario procederá a dar lectura al primer punto del Orden del Día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR ELORZA GUINEA): Primer punto del Orden del Día: "Preguntas con respuesta oral". Pregunta con respuesta oral del Procurador don Jesús Quijano González.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Don Jesús Quijano, tiene la palabra.

EL SEÑOR QUIJANO GONZALEZ: Gracias. Señor Presidente, teniendo en cuenta que el tema al que hace referencia esta pregunta fue objeto de alguna consideración "a posteriori", por tanto después de estar presentada la pregunta, con motivo del debate del Presupuesto, y sobre todo teniendo en cuenta que en aquel momento fue el propio Presidente de la Junta quien respondió personal y formalmente ante el Pleno a la cuestión planteada, sin perjuicio de que deba de decir que la situación nos sigue preocupando, retiro la pregunta.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias, señor Quijano.

Pasamos, pues, a la siguiente pregunta. Pregunta del Procurador don Juan Antonio Lorenzo Martín. Tiene la palabra.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Sí. Gracias, señor Presidente. La pregunta en concreto dice lo siguiente: "Entre las declaraciones que el Presidente regional del C.D.S. ha realizado recientemente, intentando explicar los pactos no escritos que en su día realizaron con el señor Aznar, el señor de Fernando defiende que el nombramiento de los Delegados Territoriales sea realizado mediante Decreto y de común acuerdo por los Presidentes del P.P. y del C.D.S. en cada provincia". Perplejo ante esta nueva revelación de los pactos, hago la siguiente pregunta: ¿Se incluye, también, en los pactos no escritos el hecho de que las sedes de las Delegaciones Territoriales de la Junta sean las de los respectivos partidos provinciales? Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias. En nombre de la Junta, el Consejero de la Presidencia, señor Huidobro.

EL SEÑOR CONSEJERO DE PRESIDENCIA Y ADMINISTRACION TERRITORIAL (SEÑOR HUIDOBRO DIEZ): Gracias, señor Presidente. Ten-

go noticias de que recientemente, se ha cambiado únicamente de ubicación o de sede, como dice, de la Delegación Territorial de Burgos, y no existe constancia ninguna en el expediente de que ni el Partido Popular ni el Centro Democrático y Social hayan hecho ofertas de edificios de su propiedad o de los que pueden disponer para ubicar esta Delegación Territorial, y en el futuro no se tiene previsto —en un futuro inmediato— cambiar ninguna Delegación Territorial de ubicación, o de sede, como dice la pregunta.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Señor Lorenzo.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Gracias, señor Presidente. Simplemente hacerle un ruego, casi una súplica: que hagan el favor ustedes de ponerse de una vez de acuerdo para repartirse los cargos que correspondan, inclusive las sedes de las Delegaciones Territoriales, Delegados Territoriales y Directores Generales, porque todas las mañanas nos tenemos que desayunar con nuevos acuerdos, que yo creo que tienen intranquila a esta ciudadanía y tienen intranquilo a este departamento. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias. Señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE PRESIDENCIA Y ADMINISTRACION TERRITORIAL (SEÑOR HUIDOBRO DIEZ): Gracias, señor Presidente. Señor Procurador, Señoría, yo creía que, realmente, usted se interesaba por la ubicación de las Delegaciones Territoriales; pero por lo que veo que se interesa es por las conversaciones del Partido Popular y del Centro Democrático y Social. Yo creía que esta Cámara estaba destinada a controlar la acción de Gobierno, la acción política, la acción administrativa de Gobierno, pero de ninguna manera controlar las actuaciones de los partidos dentro de los límites que la Constitución les establece. Por lo tanto, me sorprende esta pregunta; creo que no es el lugar adecuado para hacer esta pregunta, ni estas Cortes es el lugar adecuado para contestarla. Yo creo que todos los colegiales de esta Comunidad saben perfectamente dónde se ubican las Delegaciones Territoriales Unicas. Basta con acudir, como acuden con frecuencia los escolares al Estatuto de Castilla y León, a la Ley de Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León, y así podría haberse resuelto.

Si lo que pretendía preguntar es que qué pasa de los pactos entre el Partido Popular y el Centro Democrático y Social, ¿no creen ustedes que se repiten demasiado? ¿no creen que están todos los días preguntando sobre el mismo tema, que es un tema de la calle y que no es un tema de estas Cortes Regionales? Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias. El señor Secretario dará lectura al segundo punto del Orden del Día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR ELORZA GUINEA): Segundo punto del Orden del Día. "Debate de Totalidad del Proyecto de Ley de Carreteras de la Comunidad de Castilla y León".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Para presentar el Proyecto de Ley, por parte de la Junta de Castilla y León, el Consejero de Fomento, señor Monforte.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MONFORTE CARRASCO): Gracias, señor Presidente. Señor Presidente, señoras y señores Procuradores. El Estatuto de Autonomía de Castilla y León atribuye a nuestra Comunidad Autónoma competencias exclusivas en materia de carreteras, cuyo itinerario se desarrolla íntegramente en el territorio de nuestra Región, y muy en particular, a los efectos que aquí nos reúne, la potestad legislativa en esta materia. Así, pues, una vez finalizado el proceso de transferencias, necesidades de política legislativa, derivadas de la aprobación de la nueva Ley de Carreteras del Estado, Ley 25/88 de veintinueve de Julio, obligan a dotar a nuestras carreteras de un instrumento normativo eficaz para su gestión, que regule la planificación, proyección, construcción, conservación, uso y explotación de las carreteras de nuestra Comunidad Autónoma. A este objetivo responde el Proyecto de Ley de Carreteras, sometido por el Gobierno Regional a la consideración de esta Cámara y que hoy es objeto de debate.

Si autonomía supone la capacidad para la elección de una política propia, y por ello adaptación a las necesidades peculiares de cada territorio, esta afirmación es tanto más certera e intensa cuando se aplica a nuestra Comunidad Autónoma y en materia de carreteras. En efecto, la extensión territorial de la Comunidad Autónoma genera evidentes problemas de vertebración que lastran el desarrollo regional y que hemos de afrontar. Es por ello necesario, no tan sólo un intenso esfuerzo inversor, plasmado ya en el Plan Operativo de Carreteras, actualmente en marcha, sino también, y como medida complementaria, un instrumento de máximo nivel normativo: una Ley que regule las carreteras de la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

El deseo al que responde mi intervención ante estas Cortes es, fundamentalmente, hacer llegar a Sus Señorías los principios y la filosofía política que inspiran el proyecto de Ley presentado por la Junta de Castilla y León, a iniciativa de la Consejería de Fomento. Así, la finalidad básica perseguida por este Proyecto de Ley es la regulación unitaria de todas las carreteras de la Comunidad Autónoma que no sean de titularidad estatal;

es decir, no sólo las de la red regional, sino también las de la local, carreteras de las Diputaciones Provinciales, Ayuntamientos y demás entidades locales.

Hay, pues, en el texto propuesto una pretensión de globalidad, al regular el conjunto de las carreteras de la Región, desde una perspectiva no sólo única, sino además integrada, que asegure una trama viaria suficientemente ensamblada. Es esta, a mi modo de ver, la mayor virtualidad del texto propuesto, dado que no sólo se trata de regular las carreteras de la Región, como de hacerlo desde un punto de vista unitario, perfilando el entramado viario regional, cualquiera que sea la titularidad de las carreteras en concreto consideradas, y acudiendo a técnicas de colaboración con las distintas Administraciones Públicas existentes en nuestro territorio.

Parte este Proyecto -y creo oportuno resaltarlo- del reconocimiento al decisivo papel que las Corporaciones Locales, Diputaciones Provinciales y Ayuntamientos tienen en la ordenación de las comunicaciones e infraestructura viaria regional. De modo que, lejos de sustraerse a aquéllas un ámbito de competencia propio, se les otorga un papel fundamental en la elaboración y aprobación de los planes provinciales y municipales de carreteras, puesto que la labor de la Junta de Castilla y León se limita a funciones simplemente correctoras, al servicio de necesidades de integración del sistema viario Regional.

Estas ideas, ya manifestadas en mi comparecencia de presentación, ante la Comisión de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, del veintiuno de Junio pasado, responden a la necesidad ya recogida en aquella ocasión, de establecer y precisar unos criterios de homogeneización que coadyuven a la necesaria coordinación entre las distintas Administraciones Públicas. El Proyecto se articula en torno a tres principios fundamentales: planificación, coordinación y flexibilidad. Planificación de la red regional y local de carreteras, que asegure la integración de todo el sistema viario regional; coordinación entre las distintas administraciones Públicas, que asegure la participación de las Entidades Locales en la configuración del mapa regional de carreteras; flexibilidad en la gestión de la red de carreteras, que asegure la capacidad de adaptación del sistema a las circunstancias cambiantes, modificando, cuando sea necesario, la titularidad de determinadas carreteras.

En primer término, el Proyecto prevé la planificación en tres niveles: regional, provincial y municipal. El Plan Regional de Carreteras se articula a través de la red básica, definida como aquélla que sirve de forma continuada al tráfico de largo recorrido, e incluye todas las carreteras con mayor intensidad de circulación y con función más relevante en la estructuración y ordenación del territorio; y la red complementaria, considerada como aquélla que atiende a los tráficos de corto y medio

recorrido y cumple la misión de unir los núcleos de población, bien directamente, o a través de carreteras estatales o de la red básica.

La definición del Plan Regional corresponde a la Junta de Castilla y León, siendo -creo- de reseñar la elevación del Plan Regional, instrumento básico de gestión de nuestras carreteras, al máximo nivel normativo.

En un segundo nivel aparecen los Planes Provinciales de Carreteras, que proceden a la definición de la red provincial, por las propias Corporaciones Provinciales, sin perjuicio de la aprobación definitiva por la Junta de Castilla y León.

En un tercer nivel se encuentran los Planes Municipales de Carreteras, que se podrán formular cuando lo exija la entidad de las redes existentes o de las precisas para la satisfacción de sus necesidades, remitiendo su aprobación al procedimiento previsto en la Ley del Suelo, igualmente dirigido a asegurar la iniciativa de los Ayuntamientos en la definición de las redes municipales.

La planificación exige la integración de todas las carreteras de la Comunidad Autónoma en un bloque compacto de entramado viario, y a este objetivo de integración del sistema viario sirven dos mecanismos previstos en la Ley. Uno, la aprobación por la Junta de Castilla y León de la relación y clasificación de las carreteras de la red regional de titularidad autonómica, y de las de titularidad provincial y local. Y segundo, la intervención mediante informe preceptivo de la Comisión Regional de Carreteras, como órgano de unificación de criterios en la elaboración de los planes de carreteras.

No obstante, la planificación por sí sola no basta. Es necesaria, además, la coordinación en la actuación de las distintas administraciones, y a este objetivo, aparte de los mecanismos de relación antes enunciados, sirve la creación de la Comisión Regional de Carreteras, como órgano de representación paritaria Administración Regional y Local, bajo la Presidencia del Director General de Carreteras, y a la que corresponden expresamente funciones de coordinación.

La aparición de la Comisión Regional y su consagración a nivel legal constituye, creo, una novedad que merece destacarse y que ha de rendir, en breve, resultados satisfactorios.

En último término, el Proyecto de Ley que hoy se debate se apoya en el principio de flexibilidad, flexibilidad en la gestión de la red regional; principio plasmado con toda claridad en sus disposiciones adicionales, al encomendar a la Junta de Castilla y León la responsabilidad de impulsar las transferencias de carreteras, al objeto de mejorar la funcionalidad de la red viaria, impulsando esa transferencia de carreteras de titularidad regional hacia las Diputaciones Provinciales, cuan-

do aquéllas tengan una función y atiendan una demanda esencialmente local, así como la incorporación a la red regional de las vías provinciales que forman parte de itinerarios de interés regional, siempre previo acuerdo entre las Administraciones y Corporaciones afectadas.

Este mecanismo de cambio de titularidad de carreteras, entiendo, impone a la Junta de Castilla y León una tarea decisiva, cual es el evitar la aparición de rigideces en nuestro sistema viario, que lo hagan incompatible con las necesidades reales de gestión de las carreteras y, por ello, de las necesidades de los ciudadanos de nuestra Comunidad.

Señorías, no quiero finalizar mi intervención sin hacer referencia a dos cuestiones. En primer término, resaltar la conveniencia de los instrumentos previstos en la Ley, para armonizar las necesidades de la obra pública con las del planeamiento urbanístico, así como, en segundo lugar, atendiendo a inquietudes fuertemente sentidas en nuestra Región, la exigencia de la evaluación del impacto ambiental, de acuerdo con su normativa aplicable, en los proyectos de carreteras que supongan nuevo trazado, así como en las nuevas carreteras.

En definitiva, Señorías, sobre estos tres conceptos -planificación, coordinación entre las Administraciones Públicas y flexibilidad en la gestión-, se sustenta la filosofía política de este Proyecto de Ley, que hoy se presenta a la consideración de Sus Señorías.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias, señor Consejero.

Para consumir un turno a favor de la Enmienda a la Totalidad presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su Portavoz.

Señor de Meer, cuando quiera.

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Señor Presidente. Señoras y señores Procuradores.

Para defender la Enmienda a la Totalidad, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista al Proyecto de Ley de Carreteras de la Comunidad de Castilla y León, por la que solicitamos la devolución del texto presentado a la Junta de Castilla y León.

La presentación de esta Ley parecía en principio oportuna, puesto que la Ley 25/88 del Estado puede producir un cierto vacío legal -y así se reconoce en la Exposición de Motivos y lo ha reconocido el Consejero- en la materia, vacío que vendría a llenar este Proyecto en el ámbito territorial de nuestra Comunidad. Y así, parte del contenido de la Ley, como es lo referido

a las determinaciones en cuanto al uso y la defensa de la carretera, la clasificación de las mismas, su régimen, planificación, lo referido a estudios y proyectos, y otros temas, parece necesario entrar en su regulación. Y, aunque podamos mantener diversas opiniones sobre aspectos puntuales del texto propuesto, ello no merecería más atención que las correspondientes enmiendas parciales y su debate a lo largo de los trabajos de la correspondiente Ponencia, Comisión, y, en su caso, Pleno. Sobre ello debe indicarse, exclusivamente aquí, que existen contradicciones notorias, múltiples supuestos sin regular, se crean Comisiones sin contenido, o existe ausencia de preceptos destacables, que tendrían en ese proceso oportunidad de ser subsanados.

Pero el Proyecto presentado tiene un mayor calado, un mayor contenido, que no debe ni puede pasar desapercibido. Creemos que es una Ley de maduración anterior a la constitución del Gobierno de Coalición, una Ley que no ha sido suficientemente contrastada por el nuevo equipo de la Consejería, pues, si así hubiera sido, estamos seguros que no habría seguido con ella hacia adelante, que se habría reformado notablemente. Porque este Proyecto de Ley contiene, en el mejor de los casos, una absoluta confusión en lo que respecta a la relación de la Comunidad Autónoma con las Corporaciones Locales en una materia, precisamente en la que de manera más clara y fácil se podría y se debería acometer un proceso de transferencia de titularidad de funciones a las Corporaciones Locales, en materia de carreteras de carácter local. Porque, si se pretende —como parece desprenderse del artículo 29.5 de la Ley y de la Disposición Adicional Primera— que se va a promover un proceso de transferencias de titularidad de carreteras —y así lo dice la Ley—, este proceso, tal como parece que se anuncia, choca frontalmente con la Ley Reguladora de las Relaciones con las Corporaciones Locales, con la lógica común, con el interés de dichas Corporaciones y, por tanto también, con el interés de la Comunidad Autónoma, al definir un peligroso precedente en la materia. Y, si eso no se pretende, si no se va a hacer eso, ¿por qué hace referencia a ello en el Proyecto de Ley, aunque, eso sí, de pasada, casi clandestinamente?

Nosotros creemos que la actual Junta de Castilla y León, a través de este texto legal, en coherencia con las referencias incluidas en el avance del Plan Regional de Carreteras, presentado con fecha Noviembre del ochenta y ocho, y los objetivos del Proyecto de Presupuesto para mil novecientos noventa, actualmente en tramitación, pretende la Junta, digo, deshacerse del 14% de su red de carreteras, mil seiscientos cuarenta kilómetros, por el curioso, cómodo e inaceptable método del cambio de titularidad, sin contrapartida alguna.

Así pues, y relacionando con el avance del Plan de Carreteras, avance que incide y remacha esta idea incluyendo numerosos párrafos al respecto, de los cuales

son buenos ejemplos los siguientes: página 7, se propone la cesión a otras Administraciones de una serie de tramos, porque su función es exclusivamente local; en la página 14, donde se dice que se llevara a cabo una política coordinada de cesiones de titularidad con las Corporaciones Locales; y en la página 29, propuesta de ceder a las Corporaciones Locales mil seiscientos cuarenta kilómetros de tramo de la red complementaria, o sea, el 14-15% del total.

Así veríamos que, en la provincia de Avila, la Junta cedería, cambiaría de titularidad con la Diputación de Avila cien kilómetros, algo así como una carretera de Arévalo a Arenas de San Pedro. En la provincia de Burgos, doscientos treinta; algo así como una carretera..., más que una carretera que recorriera de norte a sur toda la provincia. En la provincia de León, doscientos treinta; el doble del itinerario de la Ruta de la Plata a lo largo de la provincia. En la de Santander, doscientos cincuenta y siete, o sea, dos veces el itinerario de la carretera de Santander a lo largo de toda la provincia. En Salamanca, cien; algo así como una carretera desde Salamanca a Fuentes de Oñoro. En Cuéllar, cincuenta y cuatro; algo así como la distancia de Segovia a Cuéllar. En Valladolid, ciento diez; el doble que el recorrido del Duero a lo largo de toda la provincia. Y, en Zamora, ciento cuarenta; algo así como una carretera de Villalpando a la provincia de Orense, pasando por Sanabria. Y, para llevar a cabo este proceso, la transferencia de titularidad en la función de carreteras de carácter local, se ignora cualquier referencia a la transferencia de los medios personales, materiales y financieros, a su valoración, a la correspondiente documentación administrativa, a la actividad del Consejo de Cooperación en la materia, a las Comisiones de Cooperación, que son sustituidas en la Ley por una Ponencia de la Comisión Regional de Carreteras, en la que ni tan siquiera van a estar representadas todas las Diputaciones Provinciales; una Ponencia de composición ignorada, cuya función es, literalmente "llevar a cabo la transferencia a las Diputaciones Provinciales de la titularidad de aquellas carreteras de la red regional que tengan una función y atiendan una demanda estrictamente local".

Realmente, la situación que sea crea es incomprensible. Si ustedes creen que se puede pretender que alguien se haga cargo de una red de carreteras equivalente a una que tuviera la distancia desde Almería a Pontevedra, o dos veces de Valladolid a Cádiz, sin aportar los medios para su mejora y conservación; si creen que alguien aceptara eso, van a llevar este asunto a su parálisis y fracaso. Dejen de hablar de ello, no hagan referencia a ello en la Ley.

Pero hay otro aspecto en la Ley, también referido al concepto que a la Junta parecen merecerle las Corporaciones Locales, sobre el que es preciso extenderse un poco. Este aspecto es la constante invasión de competencias de las Corporaciones Locales por parte de la

Junta. Así pues, si se aprueba este texto, para paralizar una obra ilegal dentro de las zonas de uso y defensa de las carreteras locales, un alcalde cualquiera, o un Presidente de la Diputación tendrá que solicitar esa paralización al Delegado Territorial de la Junta, sustrayendo a las Corporaciones Locales de una competencia de la que siempre han disfrutado.

Se obliga a que los planes especiales urbanísticos que un Ayuntamiento proyecte sobre supuestas carreteras tengan informes previos preceptivos de la Comisión Regional de Carreteras, modificando la Ley del Suelo. Se obliga a que los planes de carreteras de las Diputaciones Provinciales incluyan documentos, estudios y requisitos muy superiores a los que la Junta intenta imponer a su propio Plan Regional de Carreteras, el cual se despacha con la simple descripción de sus programas de actuación.

Así pues, se determina que la Junta aprobará la relación de las carreteras de titularidad local y provincial sin intervención alguna de los Ayuntamientos y Diputaciones. Y, puestos a invadir competencias, bien podría haberse compensado otorgando a las obras de carreteras de las Corporaciones Locales las mismas características jurídicas que a las de la Comunidad; pues, eso, en cambio, no se ha hecho, y la aprobación de los proyectos en carreteras de las Corporaciones Locales no implica la declaración de utilidad pública, ni la necesidad de ocupación de los bienes, ni los otros requisitos de la Legislación de expropiación forzosa.

Por todo ello, creemos que la presente Ley introduce en el proceso de transferencia de carreteras de interés local, introduce ese proceso en un callejón sin salida, reduce la capacidad de decisión de las Corporaciones Locales sobre sus propias redes de carreteras y, además, no otorga las características y facultades que sí da a la Administración de la Comunidad Autónoma.

Hay otro asunto que creo también es importante resaltar en esta intervención, y es la sensibilidad en relación a la política medioambiental que la Junta demuestra en este Proyecto de Ley, y me alegro que a ello haya hecho referencia el propio Consejero en su exposición.

Nos preguntábamos qué nuevas propuestas, qué nuevas ideas aportarían sobre lo legislado en la materia por el Estado, en qué se concretaría el espíritu del discurso de Zamora y la actividad del Vicepresidente Segundo. Y nos encontramos que nada, nada más riguroso, ningún condicionante nuevo, ninguna nueva idea positiva; eso sí, lo que nos encontramos son vueltas hacia atrás, disminución de las garantías, eliminación de los condicionantes.

Para construir autovías en nuestra Región no será preciso estudiar la correspondiente evaluación del impacto ambiental; y, si salen adelante las Enmiendas Par-

ciales presentadas por el CDS, tampoco para la construcción de autopistas.

Probablemente, el Consejero de Medio Ambiente no ha estado muy al tanto en la redacción de este Proyecto de Ley, ni tampoco en lo que se refiere a las limitaciones sobre el establecimiento de publicidad relacionada con las carreteras. Ese tipo de publicidad, que no sólo representa un evidente peligro desde el punto de vista de la seguridad vial, sino que representa también un atentado contra el paisaje, una auténtica contaminación paisajística, ese tipo de publicidad se prohíbe en esta Ley -artículo 19- exclusivamente en las zonas de dominio público, servidumbre y afección. ¡Sólo faltaba eso!, que se permitieran en las zonas de dominio público, o sea, por donde van los coches, colocar publicidad, poner carteles en la mitad de las carreteras.

¿Qué intereses se defienden en esta materia? ¿A qué presiones se cede en esta propuesta? ¿Por qué se rebaja hasta este nivel lo que incluye la legislación estatal, e incluso algunas Comunidades Autónomas gobernadas por el Grupo Popular? Porque no es sólo el problema en esta materia de la publicidad, la limitación de las restricciones impuestas; es también que su infracción sólo se considera como grave; que las sanciones propuestas son, en cuantía, muy inferiores a la legislación estatal e insuficientes; sino que, además, no se prevé ningún plazo para eliminar la publicidad actualmente existente. Se va a crear algo así como un paraíso para la publicidad en las carreteras, un paraíso formado por las carreteras de competencia de la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Probablemente, el CDS se autoperdona en esta Ley su afición a llenar nuestras carreteras con pintadas publicitarias sobre "Suárez, Presidente 89". Y, puesto que se otorga el no tener que quitarlas, además, podrá ir a lo largo de los años cambiando las cifras: 93, 97, etcétera.

Para acabar, señor Presidente, puesto que este Proyecto de Ley está claramente equivocado en sus intenciones, es incoherente en relación con sus objetivos, está incompleto en sus determinaciones y lleno de contradicciones, solicito, señor Presidente, en el nombre de mi Grupo, el voto a favor de la Enmienda a la Totalidad presentada y su devolución a la Junta. Y sigamos manejando provisionalmente, como legislación, la estatal, porque para hacer una Ley que la empeore, creemos que es mejor no hacerla; y, para hacerla, tómense tiempo y propongan un nuevo texto, que estudiaremos con el máximo interés y espíritu constructivo.

Nada más. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias, señor de Meer.

Para defender un turno en contra, señor García Burguillo.

EL SEÑOR GARCIA BURGUILLO: Gracias, señor Presidente.

Señoras y señores Procuradores. Consumiendo un turno en contra de la Enmienda a la Totalidad del Proyecto de Ley de Carreteras de la Comunidad de Castilla y León, me propongo, de forma tan breve como lo permita la necesaria claridad, exponer a Sus Señorías los argumentos que han llevado a nuestro Grupo Parlamentario a su toma de posición y al consecuente voto negativo.

Dos son las razones que en el escrito de presentación -y acaba de repetir las el Portavoz del Grupo Socialista- se alegaban. Primera, que se alteran los mecanismos establecidos para transferencias y delegaciones en la Ley Reguladora de Relaciones con las Corporaciones Locales. Y segunda, que el Proyecto invade competencias de estas Corporaciones. A estas razones voy a referirme, y por este orden, en primer lugar, sin perjuicio de exponer, además, otras consideraciones sobre el asunto que nos ocupa.

Como cuestión previa, hemos de señalar que, a nuestro juicio, la Ley 6/1986, de seis de Junio, Reguladora de las Relaciones entre la Comunidad de Castilla y León y las Entidades Locales, no es aplicable al Proyecto de Ley de Carreteras, ya que aquélla se refiere a redistribución de competencias entre la Administración de la Comunidad y las Entidades Locales, efectuándose las transferencias que en su caso procedan (artículo 3) y a transferencias y delegaciones de funciones (artículo 5). En el artículo 6 establece que la transferencia de la titularidad de funciones se realizará en la ley sectorial correspondiente, que establecerá, cuando sea necesario, el procedimiento para llevar a cabo la transferencia de medios y servicios. Y en el punto 3 del mismo indica, al hablar del procedimiento, que las propuestas habrán de contener facultades y servicios que se transfieren, así como los que se reserva la Comunidad Autónoma, y medios personales, materiales y financieros que se traspasen. En su artículo 11 nos define el concepto de delegación diciendo que consiste en el traspaso del ejercicio de funciones de las Comunidades Autónomas a las Entidades Locales, sin que éstas asuman la titularidad de las competencias delegadas. De los artículos siguientes se deduce con claridad que la delegación se caracteriza, fundamentalmente, por su nota de temporalidad, pero en uno y otro caso queda muy claro que se está refiriendo al traspaso de funciones, facultades y servicios, con la consiguiente transferencia de medios personales, materiales y financieros, para poder hacerlos efectivos.

En el Proyecto de Ley de Carreteras, en ningún momento se hace referencia alguna a estas figuras jurídicas, sino solamente a titularidad de carreteras (artículo 2, puntos 1 y 3) y cambio de titularidad de carreteras (artículo 4). Es decir, señoras y señores Procuradores,

que se trata de dos situaciones jurídicas totalmente diferentes y que no tienen nada que ver entre sí, y a las que, naturalmente, son aplicables normativas diferentes. En el primer caso, transferencias y delegaciones de funciones y competencias, se aplica la Ley 6 de mil novecientos ochenta y seis, y en el segundo caso, meros cambios de titularidad jurídica, el Proyecto de Ley de Carreteras de la Comunidad de Castilla y León, si es aprobada, y en la forma que lo sea, por estas Cortes.

Algo semejante se produce, Señorías, en los frecuentes casos en que las Entidades Locales vienen haciendo cesiones de terrenos a la Administración Comunitaria para los fines que están establecidos. Nunca se aplica otra legislación que la de la Administración Local y la Ley de Patrimonio de la Junta, porque, en estos cambios de titularidad, ninguna de las Administraciones intervinientes ven incrementadas ni disminuidas sus competencias y funciones, que siguen teniendo idéntico contenido y estado jurídico, tanto formal como material.

No puede, entonces, existir alteración de los mecanismos establecidos para transferencias y delegaciones de funciones en la Ley que invoca el Grupo Proponente, en cuanto, como decíamos antes, no es aplicable al caso que nos ocupa. En ningún artículo del Proyecto de Ley de Carreteras se habla, ni puede hablarse, de tales figuras jurídicas, sino de meros cambios de titularidad de carreteras, que no consiste, sino en los casos que proceda, en cesión de las mismas por la Comunidad Autónoma a las Diputaciones Provinciales y Entes Locales, y viceversa, mediante Decreto de la Junta de Castilla y León, a propuesta de la Consejería de Fomento, y previo acuerdo entre las Administraciones y Corporaciones afectadas (artículo 4 del Proyecto de Ley de Carreteras).

Esta última condición, esta exigencia, nos garantiza que ninguna de ellas iba a permitir modificación alguna en sus competencias y funciones, sino a través del procedimiento legalmente establecido.

Tampoco existe ni puede existir -como afirma la Enmienda- invasión de competencias de las Corporaciones Locales. Y esto es así, además de por las razones antes indicadas, porque siempre que el Proyecto de Ley de Carreteras se refiere a las Entidades Locales, lo hace en términos -a mi juicio- del mayor respeto a sus competencias.

Hagamos un rápido repaso de estas ocasiones. En el artículo 3 especifica que el cambio de titularidad de carreteras se hará en virtud de mutuo acuerdo de las Administraciones interesadas. En el 4 se insiste en que los cambios de titularidad de carretera deberán ser aprobados mediante Decreto, y previo acuerdo entre las Administraciones y Corporaciones afectadas. En el 6 se establece que los Planes de Carreteras de la Comu-

nidad Autónoma y de las Entidades Locales deberán, mediante los procedimientos legalmente establecidos, coordinarse entre sí. En el 8.2 se afirma que la elaboración, redacción y aprobación inicial de los Planes Provinciales corresponde a las respectivas Corporaciones Provinciales. El artículo 9 reconoce que los Ayuntamientos podrán formular Planes Municipales de Carreteras cuando lo exija la densidad de las redes existentes o de las precisas para la satisfacción de sus necesidades, y les ofrece la colaboración de la Consejería de Fomento. En el artículo 12 se establece que en los casos de construcción de una nueva carretera no prevista en el planeamiento urbanístico vigente en los núcleos de población a los que afecte, al mismo tiempo de tramitarse la información pública, deberá someterse el estudio informativo a las Corporaciones Locales interesadas. En el 13.2 se garantiza que, en los supuestos de tramos urbanos y variantes de población, el organismo administrativo del que dependa la carretera remitirá el proyecto a los Ayuntamientos correspondientes. En el 27 se reconoce a los Ayuntamientos la facultad de otorgar autorizaciones de usos y licencias de obras y actividades. Y en el 28, finalmente, se regula la entrega a los Ayuntamientos de los tramos de carreteras en el momento en que adquieran la condición de vías exclusivamente urbanas.

Queda así de manifiesto, Señorías, que continuamente se hace referencia en el Proyecto de Ley a procedimientos legalmente establecidos, a la coordinación, a la armonización, a la prestación de colaboración y a la posibilidad de formular o no Planes de Carreteras. No cabe mayor muestra de respeto a las competencias y funciones de las Entidades Locales. Pero es que, a la vez, se está dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 2 de la Ley 6/1986, en que basa su Enmienda el Grupo Parlamentario Socialista. En él se dice textualmente: "Las relaciones entre la Comunidad Autónoma y las Entidades Locales que comprende se ajustarán a los deberes de información mutua, colaboración, coordinación y respeto a los ámbitos competenciales respectivos, de acuerdo con lo establecido en el Ordenamiento Jurídico".

También, en la Constitución se establece que la actuación de todas las Administraciones Públicas debe basarse en los principios de colaboración y cooperación. Y esta coordinación se asegura con el intercambio de los estudios e informaciones necesarios entre los distintos Entes, para armonizar sus iniciativas e intereses en la materia que el Proyecto de Ley que debatimos se propone regular, aspirando, además, a facilitar las realizaciones e iniciativas de la Comunidad Autónoma en este campo con los de las propias Diputaciones Provinciales y Ayuntamientos, a fin de ofrecer a los ciudadanos una estructura adecuada al tráfico que la red viaria ha de soportar, que lo agilicen, dentro de la mayor seguridad del usuario y que asegure la máxima rentabilidad social de las inversiones, siempre relativamente

cuantiosas, dada la escasez de nuestros recursos, que sea preciso realizar.

Recordemos, igualmente, que la ordenación del territorio se hace por medio de unos instrumentos de mayor o menor amplitud, pero en los que, necesariamente, han de irse encajando todos los elementos que hagan posible mejorar la forma de vivir de los ciudadanos de nuestra Comunidad Autónoma, y que no tienen por qué encontrarse a las carreteras como un obstáculo, sino como un elemento positivo, por lo que un planeamiento racional debe siempre tenerlas en cuenta.

Voy a referirme a continuación, Señorías, a un concepto que puede considerarse como eje de los debates de totalidad, y es el que afecta a la oportunidad de la Ley que se cuestiona por el Grupo Socialista, aunque esta oportunidad sí se ha reconocido ya por su Portavoz. Creo suficientemente probada la competencia de la Comunidad Autónoma para legislar en la materia, y que se basa en lo dispuesto por la Constitución Española en su artículo 148.1.5, distinguiéndola de la que otorga al Estado en el 149.21 de formar clara.

En consonancia con lo anterior, el Estatuto de Autonomía de Castilla y León, en su artículo 26.1, tercera y cuarta, determina que nuestra Comunidad tiene competencia exclusiva en las obras públicas dentro de su territorio y que no sean de interés general del Estado ni afecten a otra Comunidad Autónoma, especificando ferrocarriles, carreteras y caminos cuyo itinerario se desarrolla íntegramente en el territorio de la Comunidad. En el apartado 2 especifica que en estas materias, y salvo norma legal en contrario, corresponde asumir a la Comunidad la potestad legislativa reglamentaria y la función ejecutiva, incluida la inspección. El traspaso de funciones y servicios del Estado queda completo con el Real Decreto 956/1984, de once de Abril, en materia de carreteras.

Pero es que, además, si tenemos en cuenta que ya ha sido promulgada la Ley 25/88 de Carreteras, de veintinueve de Junio, resulta inexcusable contar con los preceptos legales que amparen y tutelen -como se dice en la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley que estamos tramitando- la planificación, construcción, conservación, uso y explotación de las carreteras, que con itinerario incluido íntegramente en el territorio de Castilla y León no formen parte de la red de interés general del Estado.

Con su inclusión en nuestro Ordenamiento Jurídico, habremos prevenido, a la vez, el peligro de que, derogada la Ley 51/74, de diecinueve de Diciembre, de Carreteras, y estimando que, rápidamente, el Gobierno dé cumplimiento al mandato que nace de la Disposición Final de la citada Ley 25/88 y apruebe su Reglamento, derogando el vigente, de mil novecientos setenta y siete, que, manifiestamente, ya no es adecuado a nuestra

situación, se produzca un vacío legal y que, al no contar con normativa que regule las vías autonómicas provinciales y municipales, se entre en una situación a todas luces no deseable por las consecuencias negativas de todo tipo que puede acarrear.

Estimamos, pues, señoras y señores Procuradores, que con los anteriores argumentos, queda probada la necesidad de la Ley que debatimos y, a la vez, su oportunidad para servir a los intereses de Castilla y León.

Entendemos que las demás objeciones que ha hecho el Portavoz del Grupo Socialista pueden ser objeto de debate como Enmiendas al articulado, y en el trámite posterior nos aplicaremos a ello.

Y ya para terminar esta intervención, sin perjuicio de que pudiésemos precisar más en un segundo turno, manifestar que nos encontramos ante un Proyecto de Ley que tiene el grado de bondad necesario para servir de base en los trámites de Ponencia y Comisión, a los que debe pasar inmediatamente, señalando que nuestro Grupo los abordará con el espíritu de perfeccionamiento del texto remitido por la Junta, voluntad que se demuestra con la veintena de Enmiendas que hemos presentado y con una intención dialógica y acercamiento a las posiciones de los distintos Grupos, en función de las Enmiendas que también han presentado en todos los aspectos que contiene el Proyecto.

Con ese espíritu de acercamiento de posiciones, esperamos el sucesivo debate en Ponencia y Comisión, rechazando, consecuentemente, la Enmienda de Totalidad presentada. Muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias, señor García Burguillo. Señor de Meer.

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Sí. Señor Presidente, señores Procuradores. Como habrá observado el Portavoz del CDS, me he circunscrito con bastante precisión en mi intervención al texto de la Enmienda a la Totalidad presentada, y ni aún así ha tenido argumentos para contradecirme.

Si el traspaso de mil seiscientos cuarenta kilómetros de carreteras –insisto–, una distancia –creo que he dicho antes– de Pontevedra a Cádiz, algo... el equivalente a esa distancia, algo cuantitativamente importante, no es una de las materias típicas de transferencia de la Comunidad Autónoma a las Corporaciones Locales, como fue de las más típicas de transferencias del Estado a las Comunidades Autónomas que se piensa transferir. O es que, en realidad, ustedes lo que no quieren es transferir nada.

No se refiere la Ley sólo al cambio de titularidad, se lo he dicho antes. Léase la Disposición Adicional Primera y el artículo 29.5, y ahí habla de transferencia de

funciones, los términos incluidos en la Ley de Relaciones con las Corporaciones Locales. Si no quieren hacer eso, quítenlo. Hablen sólo a lo largo de la Ley de ese curioso concepto, que es el que está incluido en el avance del Plan Regional de Carreteras, el que está incluido en el Proyecto de Ley Presupuestos, ese curioso concepto de cambio de titularidad. Pero ¿usted se cree que alguien va a aceptar ese cambio de titularidad, que alguien va a aceptar cientos de kilómetros de carreteras en estados penosos porque a la Junta le viene bien? Pero ¡hombre, por Dios! ¿Quién va a aceptar ese regalo envenenado? Van a entrar ustedes en un proceso absolutamente inútil. Y no es bueno. Porque nosotros creemos que la Comunidad Autónoma debe desprenderse de esas carreteras que no forman parte de la red regional, que no tienen interés regional. Y para ello, ¿qué hay que hacer? Hacer un proceso en serio. Hacer el proceso de transferencias, valorar el costo, transferir el personal, la maquinaria, la parte correspondiente de parques, como hizo el Estado con las Comunidades Autónomas. Doten de medios a las Corporaciones Locales y el asunto saldrá bien.

Claro que eso cuesta trabajo. Para eso hay que reunirse, hay que convocar las comisiones y las ponencias de cooperación y de coordinación. Pero, claro, como aquí no se hace nada de eso, se prefiere coger el camino rápido de regalárselo. Insisto en que por ese camino no creo que vayan a ninguna parte.

Sobre la de competencias. Mire, es tan claro el asunto que hasta en las Enmiendas parciales del CDS se enmienda contra eso. Si ustedes mismos lo reconocen. Si ustedes mismos han presentado una Enmienda igual que una nuestra diciendo que para parar obras ilegales en carreteras de Corporaciones Locales no hay que pedir permiso al Delegado de la Junta. Pues claro, si es evidente. Si ustedes mismos están de acuerdo en eso con nosotros y no con el texto presentado. E igual en el resto de las cosas.

¿Cómo es posible que para aprobar la relación de carreteras de una Diputación no tenga la Diputación ni arte ni parte en todo el proceso, que lo aprueba la Junta sin que exista ningún procedimiento para hacerlo?

Y, para acabar, en cuanto a la oportunidad. Empezó reconociendo que esta Ley era oportuna, que debería hacerse. Pero ustedes han dejado pasar la oportunidad, y creemos que han hecho un Ley absolutamente inoportuna. Y como durante un año, porque no han sido rápidos, nada más aprobarse la Ley del Estado hacer la nuestra, han dejado pasar un año tranquilamente hasta que han presentado ésta, no creo que sea un gran problema dejar pasar un pequeño periodo de tiempo y presente un nuevo texto en el que incluso ustedes crean.

Nada más. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias, señor de Meer. Señor García Burguillo.

EL SEÑOR GARCIA BURGUILLO: Gracias señor Presidente, Señorías. Debemos comenzar este segundo turno diciendo que no ha variado nuestro posicionamiento respecto a lo anunciado en la intervención anterior, pues los argumentos que ha expuesto el Portavoz del Grupo Socialista no han logrado -dicho sea con el mayor respeto- desvirtuar nuestras actuaciones.

Seguimos discrepando en el fondo de la cuestión, entre lo que se consideran transferencias y lo que se consideran cambios de titularidad. Pero es que la Disposición Transitoria es coherente con el texto de la Ley, porque el que en ella no se mencione que se hagan transferencias, no impide que se puedan hacer, no impide que se puedan hacer en un futuro. Y con arreglo al artículo 6 de la Ley 6/86 pueden hacerse con una Ley sectorial y pueden hacerse en el futuro. Y, entonces, se transferirán también los medios materiales, los medios personales, se valorará lo que se transfiere, etcétera, etcétera, se completará todo el proceso que ello implica.

Así pues, reiteramos que el Proyecto de Ley que debatimos reúne, junto a su plausible concisión, brevedad y claridad, las condiciones básicas de oportunidad y respeto a la legalidad vigente, y a las competencias de las demás Administraciones que concurren en la materia que, en su día -y si obtiene el respaldo de esta Cámara-, habrá de regular.

Estimamos, por otra parte, que la mayoría de las discrepancias son tema a tratar en el debate del articulado, como antes decíamos, y no base suficiente para una Enmienda de totalidad, y en ese estadio de tramitación nos remitimos.

No hemos pretendido en ningún momento que el Proyecto de Ley presentado por la Junta de Castilla y León sea perfecto, -ninguna obra humana lo es-, pero sí que tiene las condiciones necesarias para continuar la andadura de su trámite ante los reglamentarios órganos de estas Cortes. Y la prueba de que incluso, a nuestro juicio, es perfectible, no tengo ningún empacho en reconocerlo, son las enmiendas que nuestro Grupo ha presentado. Sepan los demás Grupos políticos que en los sucesivos debates nos encontrarán con un talante abierto a las opiniones de los demás y ausente de cualquier prejuicio para aceptar las enmiendas que resulten enriquecedoras para esta futura Ley de Carreteras de Castilla y León.

Esperamos y pedimos la reciprocidad de los otros Grupos Políticos, y manifestamos nuestro deseo de que consigamos elaborar una norma que, ausente de cualquier mira partidista, sirva eficazmente a los intereses de nuestra Comunidad Autónoma. Muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias, señor García Burguillo. Para la fijación de posiciones, por parte de los Grupos no intervinientes, en primer lugar, el Grupo Parlamentario Mixto, señor Sánchez Iñigo.

EL SEÑOR SANCHEZ IÑIGO: Gracias, señor Presidente. Una vez más voy a votar con el Grupo Socialista. Y, con el permiso del señor Presidente, aprovecho esta oportunidad para manifestar, y para que conste en el Diario de Sesiones, que a lo largo de toda esta legislatura voy a votar, desde mi escaño en el Grupo Mixto, lo mismo que votaría con mi nueva incorporación al Grupo Socialista, si los que tienen la autoridad y responsabilidad correspondiente hicieran desparecer las razones, debidas a problemas internos del partido, que no del Grupo, que hicieron mi abandono del Grupo Socialista.

Y también afirmo que durante la presente legislatura, en contra de lo que por ahí se ha informado, no voy a representar en estas Cortes a ninguna otra fuerza política. Muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias. El representante del Grupo Popular.

EL SEÑOR JUNCO PETREMENT: Gracias, señor Presidente, Señorías. En el turno de fijación de posición del Grupo Popular, y después de escuchar el debate de la Enmienda a la Totalidad del Proyecto de Ley de Carreteras de la Comunidad de Castilla y León, solicitando su devolución a la Junta de Castilla y León, debo hacer constar que a nuestro Grupo no le han convencido las razones expuestas por el Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, el cual parece que ha dedicado más tiempo a criticar un futuro plan regional de carreteras que a la crítica del Proyecto de Carreteras de la Comunidad en sí.

Como no nos convencieron en su momento la Exposición de Motivos de la Enmienda a la Totalidad. Y vamos a exponer las razones por las que nuestro Grupo votará negativamente a dicha Enmienda, aunque me temo voy a repetir -como no puede ser menos- algunos de los argumentos ya expuestos en este debate.

En dicha Enmienda se dice que se alteran los mecanismos establecidos para las transferencias y delegaciones en la Ley 6/86, de seis de junio, Reguladora de las Relaciones entre la Comunidad de Castilla y León y las Entidades Locales.

En principio opinamos, al igual que ya ha dicho aquí el Portavoz del Grupo Parlamentario del CDS, que se pueden considerar distintas las primeras jurídicas, transferencias y delegaciones de que nos habla la citada Ley 6/86, de seis de junio, y el cambio de titularidad de carreteras que contempla la Ley de Carreteras

ras de la Comunidad. Como ejemplo se nos ocurre pensar en las cesiones de solares, terrenos o edificios, tan frecuentes entre las diversas Administraciones, Administración Central, Junta de Castilla y León y Administraciones Locales, para efectuar sobre ellas diversas obras o dedicarlas a distintos fines, de las que creo que no se puede hablar de transferencias en el sentido que nosotros damos a las transferencias, sino como un simple cambio de titularidad, análogo al contemplado por el cambio de titularidad de algunas carreteras.

Pero aunque en nuestra opinión sea, en principio, que la Ley 6/86, de seis de junio, Reguladora de Relaciones entre la Comunidad de Castilla y León, no es aplicable a la presente Ley de Carreteras, no dejamos de reconocer que esto jurídicamente puede ser discutible. Pero incluso así, es decir, que la Ley 6/86 sea aplicable a la Ley de Carreteras, tampoco vemos que se incumpla dicha Ley.

En principio, ya la Junta de Castilla y León, en razón de la transcendencia de la citada Ley de Carretera, presentó el siete de julio del ochenta y nueve dicho Proyecto de Ley al Consejo de Cooperación entre la Comunidad y Diputaciones, para que por parte de las Diputaciones se hicieran observaciones y sugerencias al mismo, lo que ya supone un afán de colaboración y coordinación con las Entidades Locales.

Por otra parte, en el artículo 3 de la citada Ley 6/86 se establece que en el ejercicio de las competencias a la Comunidad, etcétera, en las Leyes de las Cortes de Castilla y León, reguladoras de los distintos sectores de la acción pública, efectuarán la redistribución de competencias entre la Administración de la Comunidad y las Entidades Locales, efectuándose las transferencias que en su caso procedan, etcétera.

Y en el artículo 6, apartado 1, se dice: "La transferencia de la titularidad de funciones a las Entidades Locales se realizará en la Ley sectorial correspondiente, que establecerá, cuando sea necesario, el procedimiento para llevar a cabo la transferencia de medios y servicios". Y en el mismo artículo, apartado 2, esta transferencia, salvo lo que disponga la propia ley sectorial —y subrayo, la propia ley sectorial— será propuesta por las correspondientes comisiones, etcétera.

Es decir, parece que en la Ley 6/86 se da prioridad a lo que disponga la ley sectorial —como es este caso— sobre la propuesta por las correspondientes comisiones creadas al amparo de dicha Ley 6/86.

Así mismo, el Proyecto de Ley regula la coordinación de actuaciones en esta materia, en cumplimiento, así mismo, del artículo 23 de la Ley 6/86, estableciendo criterios de actuación, instrumentos orgánicos, funcionales, etcétera.

En resumen, no se vulnera la Ley Reguladora de las Relaciones entre la Comunidad de Castilla y León y las Entidades Locales.

También se ha hablado en este debate de invasión por parte de la Ley de Carreteras de la Comunidad, de competencias de las Corporaciones Locales. Además de haber sido presentada previamente la Ley de Carreteras al Consejo de Cooperación para que las Entidades Locales expusieran todos sus puntos de vista, lo cual ya supone que no se desea invadir competencia alguna, el simple repaso de la Ley nos indica el respeto con que se tratan las competencias de las Entidades Locales. Y así vemos que en el artículo 3 de la Ley de Carreteras, podrá modificarse la relación y clasificación de las carreteras de diversa titularidad etcétera, en virtud siempre del mutuo acuerdo entre las Administraciones interesadas.

En el artículo 4 nos dice: los cambios de titularidad de carreteras incluidas en las redes dependientes de la Comunidad Autónoma, Diputaciones y Entes Locales, deberán ser aprobados mediante Decreto de la Junta de Castilla y León, a propuesta de la Consejería de Fomento y previo acuerdo entre las Administraciones y Corporaciones afectadas.

En el artículo 8.2 la elaboración, redacción y aprobación inicial de los planes provinciales, etcétera, así como la modificación de los mismos, corresponde a las Corporaciones Provinciales, que podrán contar con la colaboración de la Consejería de Fomento. Redactado el plan...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Silencio, por favor.

EL SEÑOR JUNCO PETREMENT: ... y previo a su aprobación inicial por el pleno de la Diputación se someterá a informe de los Ayuntamientos afectados y de la Comisión Regional de Carreteras.

Artículo 9: los Ayuntamientos podrán formular planes municipales de carreteras, etcétera, podrán contar con la colaboración de la Consejería de Fomento, y su tramitación y aprobación inicial, y definitiva, se regularán por los preceptos de la Ley del Suelo y Ordenación Urbana vigente.

En el artículo 13.2, en los supuestos de tramos urbanos y variantes de población se remitirá el Proyecto a los Ayuntamientos correspondientes para que notifiquen su conformidad o disconformidad.

Artículo 25. La potestad sancionadora de las Corporaciones Locales se regirá por lo dispuesto en la legislación de régimen local.

Y, bien, no quiero cansar a Sus Señorías, pero creo que esto demuestra bien a las claras no sólo que no se

invade las competencias de las Administraciones Locales, sino el exquisito respeto con que se trata el tema competencial. Y tranquilícese el señor de Meer, puesto que no creo que ningún Ayuntamiento acepte esos caramelos envenenados, puesto que todos los Ayuntamientos y Diputaciones, en su caso, tienen que aprobar previamente, es decir, estar conformes con esos cambios de titularidad.

En resumen, no consideramos exista razón alguna que avale la devolución del Proyecto de Ley de Carreteras a la Junta de Castilla y León, por lo que, cómo ya adelanté al principio de mi intervención, nuestro Grupo votará negativamente la Enmienda a la Totalidad.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias, señor Junco. Señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MONFORTE CARRASCO): Gracias, señor Presidente. Muy brevemente, Señorías. Para agradecer a los Grupos Parlamentarios Popular y de Centro Democrático y Social su apoyo a este Proyecto de Ley de Carreteras, que ha de contribuir -estoy seguro de ello- a una mejor regulación normativa de las mismas. Asimismo, invitar al Grupo Socialista, como no podía ser menos -ya que tienen derecho y obligación de ello-, a participar en el proceso de debate de enmiendas y que contribuyan -y estoy seguro que así lo van a hacer- a mejorar esta Ley, que, como decía al Portavoz del Grupo del CDS, que, como toda obra humana, es perfeccionarla y así poder dotar a nuestra Comunidad de un instrumento legal que permita, como decía antes, una mejor coordinación, planificación, construcción, conservación, uso y explotación de las carreteras de nuestra Región.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias, señor Monforte.

Se procede a someter a votación la Enmienda a la Totalidad de devolución al Proyecto de Ley de Carreteras de la Comunidad de Castilla y León que acaba de ser debatida.

Votos a favor de la Enmienda a la Totalidad. Levanten la mano. Muchas gracias, pueden bajarla. Votos en contra. Muchas gracias. Abstenciones, ninguna.

El resultado de la votación es: votos emitidos, setenta y cuatro. Votos a favor de la Enmienda: veintinueve. Votos en contra de la Enmienda: cuarenta y cinco. Abstenciones: ninguna. En consecuencia, queda rechazada la Enmienda a la Totalidad que solicita la devolución

del Proyecto de Ley de Carreteras de la Comunidad de Castilla y León, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. El Proyecto de Ley será remitido a la Comisión de Obras Públicas de estas Cortes para que prosiga su tramitación parlamentaria.

El señor Secretario procederá a dar lectura al tercer punto del Orden del Día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR ELORZA GUINEA): Tercer punto del Orden del Día: "Debate de totalidad del Proyecto de Ley de Seguridad Industrial de Castilla y León".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Para la presentación del Proyecto de Ley, por parte de la Junta de Castilla y León, tiene la palabra su Vicepresidente y Consejero de Economía y Hacienda.

EL SEÑOR CONSEJERO DE ECONOMIA Y HACIENDA (SEÑOR PEREZ VILLAR): Señor Presidente, Señorías que permanecen sentados. Ruego a los que están abandonando que lo hagan cuanto antes para poder presentar más rápidamente el Proyecto.

Es un honor, como Vicepresidente de la Junta, presentar este Proyecto de Ley de Seguridad Minera, de Seguridad Industrial, perdón -lo de minera ha de ser por ser Santa Bárbara, su patrona-, de Seguridad Industrial tan necesario para la Comunidad de Castilla y León.

En la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley que se presenta queda perfectamente...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Silencio, por favor.

EL SEÑOR CONSEJERO DE ECONOMIA Y HACIENDA (SEÑOR PEREZ VILLAR): ... queda perfectamente justificado, a nuestro juicio, el porqué de su presentación. Se habla de los avances tecnológicos, la complejidad de las instalaciones industriales, la competencia entre las empresas y, sobre todo y fundamentalmente, por la necesidad de una regulación jurídica concreta. En estos momentos, la seguridad en las instalaciones industriales están definidas por el Real Decreto 2135 de veintiséis de Septiembre de mil novecientos ochenta sobre Liberalización Industrial, y por el Decreto 1775/67, de veintidós de Julio. Es decir, uno de los Decretos que todavía permanece en vigor es del año sesenta y siete. Ambos, tanto el del sesenta y siete como el del ochenta, se fundamentan, tienen su base legal, en la Ley de veinticuatro de Noviembre de mil novecientos treinta y nueve, vuelvo a repetir Señorías, de mil novecientos treinta y nueve. Pues bien, es absolutamente necesario, a nuestro juicio -nuestro Estatuto de Autonomía y los Decretos y asunción de competencias nos lo permite-, el regular jurídicamente el control, la ins-

pección, las competencias en materia de seguridad industrial.

Quiero adelantar que el Gobierno, con este Proyecto de Ley, no intenta asumir, de ninguna forma, nuevas competencias. Y, evidentemente, tampoco quiere interferir en la acción de la Administración del Estado. Únicamente quiere cumplimentar y homogeneizar el contenido de la reglamentación vigente y adaptarla a la estructura administrativa de esta Comunidad Autónoma.

El articulado de este Proyecto de Ley que hoy presento, Señorías, es absolutamente preciso y, por tanto, no caben ambigüedades de si vamos o no a asumir nuevas competencias, si vamos a ir en contra de alguna de la reglamentación estatal, y mucho menos de las Comunidades Autónomas. Reitero: es absolutamente preciso y, por tanto, es imposible extrapolar ni pensar que puede ir en contra de ninguna reglamentación.

Voy a anotar cuatro de las características, a nuestro juicio, del Proyecto de Ley que va a ser objeto de debate por esa Enmienda a la Totalidad presentada por el Grupo Socialista.

Primero, en el Proyecto de Ley se establecen claramente las responsabilidades de las personas o de las empresas que intervienen en la instalación industrial. Se establecen las responsabilidades del propietario, del usuario, del proyectista, del instalador, del mantenedor, etcétera, etcétera. Estas responsabilidades han sido definidas, sobre todo en los últimos reglamentos aprobados, perfectamente. Pero quiero hacerle señalar, Señorías, que esas responsabilidades en muchos de los proyectos antiguos no están perfectamente delimitadas, y quiero recordarles que existen proyectos en vigor cuya antigüedad es superior a veinte años. Por ejemplo, el del almacenamiento de productos petrolíferos que data de mil novecientos sesenta y ocho. En este sentido, hay que indicar que en este Proyecto de Ley se recogen puntualmente todas las responsabilidades de los nuevos reglamentos y se generaliza y se homogenizan para aquellos antiguos reglamentos en los que no se contemplaba.

En segundo lugar, con este Proyecto de Ley se nos permitirá regular los procedimientos para conceder las autorizaciones pertinentes, adaptándolas, como ya he dicho antes, a la organización administrativa de la Comunidad Autónoma. En muchos casos, los reglamentos que están en vigor se refieren a órganos de la Administración Central que no tienen su equivalente en la Comunidad Autónoma. Como ejemplo, sírvase citar el Consejo Superior del Ministerio de Industria y Energía, que, evidentemente, aquí no tenemos ningún Consejo Superior.

La tercera características del Proyecto de Ley que tengo el honor de presentar define, concretamente, las

infracciones. Las califica como leves, graves o muy graves, como ocurre en muchos de los reglamentos nuevos también, pero en otros tampoco figuran esa caracterización y esa señalización de sanciones. Y, por tanto, pretendemos, con este Proyecto de Ley, una armonización de la normativa en relación con las diferentes instalaciones. Ello, evidentemente, redundará en una mayor claridad al establecer las sanciones a imponer por incumplimiento de la normativa.

Por último, una característica importante de este Proyecto de Ley que tengo el honor de presentar es que trata de objetivizar la capacidad sancionadora. Algunos reglamentos, como el de calefacción, climatización y agua caliente sanitaria, que está regulado por el Real Decreto 1618 de mil novecientos ochenta, no contemplan la capacidad sancionadora, con lo que al aplicar el reglamento ante infracciones cometidas queda en suspenso, y hay que tener muy en cuenta que, generalmente, estas infracciones afectan a terceros, que quedan totalmente indefensos en vía administrativa y que, por tanto, tiene que indicárseles que recurran por vía civil o penal como única salida posible. En estos momentos me viene a la memoria un problema de instalación de calefacción concretamente en Palencia.

Con este Proyecto de Ley, Señorías, estos problemas de armonización y de actualización de nuestra seguridad industrial quedarían perfectamente definidos en nuestra Administración Autonómica.

Baste, pues, para presentar este Proyecto, lo indicado anteriormente. No quisiera pasar por alto el motivo de la Enmienda a la Totalidad que propone el Grupo Socialista. Evidentemente, parece que se refleja en el artículo 8 de la Ley. No tengo por menos, Señorías, que admitir que nuestra ideología quizá nos impida ver este Proyecto de Ley de la misma forma. Pero al Consejero, que tiene el honor de presentarles el Proyecto, le extraña profundamente que del artículo 8 se pueda deducir, como se hace en la Enmienda a la Totalidad, se pueda deducir, repito, que se vaya a hacer todo por concesiones. Para que no quede ninguna duda, les tengo que decir que han acertado, que el propósito del Consejero es que estas inspecciones se hagan a través de concesiones, porque entendemos que la concesión supera con creces el procedimiento de autorización, como más adelante me referiré. Pero lo que sí quiero señalar es que en el artículo 8 del Proyecto de Ley dice "podrá", no dice que se vaya a hacer. Y, por tanto, de verdad, a uno le sorprende el motivo de la Enmienda a la Totalidad.

Reitero que se hará por vía de concesión y complemento, que porque es bastante mejor que el de autorización y, además, hay caminos de la Administración Central que así lo señalan. Porque, como dice el Artículo 9, en ningún caso se dejará de cumplir lo establecido para las autorizaciones, que se respetarán como

mínimos y, sin embargo, por vía de la concesión, y en las bases de la adjudicación y del concurso de esta concesión, podremos señalar y circunscribir nuestras obligaciones, que entendemos concretas; exigiremos el domicilio social de las organizaciones privadas, las ENICRES, esas instituciones o entidades de inspección y control del Reglamento en materia de seguridad de los productos, equipos, instalaciones industriales, reguladas por el Real Decreto 1407, de trece de Noviembre del ochenta y siete, no sólo cumplan con esos requisitos allí señalados, sino que cumplan otros requisitos, siempre más severos, que se exigirán en breve para la autorización.

Quiero recalcar que no somos la Comunidad pionera que aborde la materia de la inspección por la vía de las concesiones, puesto que la Administración Central, con las Entidades colaboradoras para las inspecciones de las I.T.V., empezó haciéndolo por vía de autorización, pero posteriormente, por el Real Decreto también de mil novecientos ochenta y siete, el 85, de veinticuatro de Septiembre, el Ministerio de Industria y Energía pasó a regular y a decir que debe de ser el procedimiento de concesión administrativa, sustituyendo al anterior de autorización e, incluso, obligando a los titulares de dichas autorizaciones a pasar al régimen de concesión, perdiendo, en caso contrario, los derechos adquiridos.

Por tanto, con este Proyecto de Ley, avanzamos ese paso que ha dado ya la Administración Central, en algún caso. Y quiero para ir finalizando, Señorías, recalcarles que la concesión no eliminará en ningún caso la persistencia de la acción de la Administración Regional. Todo ello para tranquilidad de los ciudadanos castellanos y leoneses, ya que será la Administración Autónoma la que seguirá controlando las actividades de las entidades concesionarias, de manera estricta, diáfana y precisa. Ello será posible gracias a que liberaremos a los funcionarios técnicos de una obligación específica de control de las instalaciones, y por ello se les permitirá controlar mucho más estrechamente la actuación de estas entidades. Y no hemos de olvidar que en la actualidad la mayor parte de las inspecciones no son realizadas por funcionarios técnicos, sino por las entidades de inspección y control reglamentario; es decir, por entidades privadas, pero con una supervisión menos rigurosa, al estar el Gobierno Autónomo poco dotado de medios técnicos y humanos.

La concesión a determinadas entidades permitirá que en Castilla y León, además de que tengan su domicilio social, dispongan de medios técnicos y humanos, de los que actualmente carecen, las entidades de inspección y control reglamentario, ya que las exigencias legales para estas entidades se refieren única y exclusivamente a disponibilidades a nivel nacional, por lo que en Castilla y León sus medios son mucho más pequeños.

Quiero resaltar, además, que en mil novecientos noventa y tres habremos entrado en el Mercado Único Europeo, y quiero recordarles, Señorías, que ese Mercado Único una de las cosas que permitirá será la libre circulación en los servicios, es decir, la posibilidad de prestación de los servicios por entidades extranjeras. Creo que ese solo motivo, el de potenciar nuestras propias entidades castellano y leonesas con los mismos métodos técnicos y la misma capacidad humana que se pueden conseguir perfectamente por la vía de la concesión administrativa, ya solo es motivo suficiente para la presentación de este Proyecto de Ley.

Quiero finalizar; pero antes deseo, Señorías, repetir que el Proyecto que se presenta no vulnera, como he dicho, ninguna norma legal vigente, sea del Estado o de las Comunidades Europeas. Lo que se hace en el Proyecto de Ley es regular aquellas actuaciones que no están previstas en los Reglamentos específicos, adaptándolos a los Reglamentos más modernos, que sí las han considerado. En el Proyecto de Ley se regulan únicamente normas genéricas, con criterio idéntico al seguido por la Administración Central para los Reglamentos más nuevos, pero que no ha regulado para los antiguos, que fueron redactados con otros criterios, y por ello están creando problemas importantes en su aplicación.

Pretendemos complementar, homogeneizar y precisar aún más el contenido de las normas, de todas normas estatales e incluso europeas. Insisto, en ninguna manera contravenirlas, ignorarlas o soslayarlas. Creo que esto nos lo permite nuestro Estatuto y que lo único que pretendemos es garantizar la seguridad de nuestras instalaciones industriales, mejorando el control e inspección de las mismas y teniendo en cuenta algo que no puede prever la norma estatal, es decir, las especiales condiciones y singularidades de la localización de las instalaciones industriales en Castilla y León.

Quiero pedir al Grupo Socialista que reconsidere su postura y que retire, si es posible, esa Enmienda a la Totalidad. Y quiero pedirles -si no lo hacen- al resto de los Grupos de esta Cámara que voten en contra esta Enmienda a la Totalidad, porque, si prosperase, supondría seguir en una situación de inseguridad jurídica en muchísimos aspectos de la aplicación de los Reglamentos existentes sobre esta materia.

Creo, Señorías, que tenemos la obligación de avanzar, de defender la seguridad jurídica de nuestros ciudadanos, y por ello les pido el apoyo total al Proyecto de Ley que presenta el Gobierno. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias, señor Pérez Villar. Para defender la Enmienda a la Totalidad por parte del Grupo Socialista, señor Lorenzo.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Muchas gracias, señor Presidente, señoras y señores Procuradores. Según el vigente Reglamento de la Cámara, en el artículo 110 se define que "serán enmiendas a la totalidad las que versen sobre la oportunidad, los principios o el espíritu del Proyecto de Ley". Ciertamente, nos encontramos con argumentos que avalan dichos conceptos en la defensa de la Enmienda a la Totalidad de este llamado Proyecto de Ley de Seguridad Industrial de Castilla y León, como pretenderé demostrar, así como la razón de fondo, que yo creo que ha dejado planear sobre esta Cámara el señor Consejero de Economía y Hacienda, por las cuales el C.D.S. y el P.P., unidos como socios, presentan este Proyecto de Ley a estas Cortes de Castilla y León. Vaya por delante algo en lo que estoy seguro que los ochenta y cuatro Procuradores que componen esta Cámara estamos absolutamente de acuerdo, y que en cierto modo ha reconocido el señor Consejero de Economía y Hacienda: este Proyecto es una copia casi literal, pero con algún matiz en cuanto al tiempo, como luego demostraré, de la aprobada por el Parlamento de Cataluña en el año mil novecientos ochenta y siete, y que allí se llamó de "Seguridad de las Instalaciones Industriales". Y, por tanto, es una fotocopia del único antecedente que existe en España, que es el Proyecto de Ley de las Instalaciones... de Seguridad de las Instalaciones Industriales de Cataluña. Creo que puede ser un dato, ello, significativo.

Yo creo que hay un matiz importante a la hora de debatirlo en esta Cámara, y que considero una diferencia sustancial. Con sinceridad, señor Consejero de Economía y Hacienda, no encuentro ningún artículo en nuestro Estatuto de Autonomía que defina la competencia legislativa de nuestra Comunidad Autónoma en esta materia; incluso, ningún artículo que defina la competencia de desarrollo legislativo; sí la encuentro en cuanto competencias ejecutivas. Sin embargo, ya de antemano le digo, señor Consejero, que, aunque no lo encuentro, mi Grupo no va a hacer, no va a utilizar ese argumento, en absoluto, para defender la Enmienda a la Totalidad. Nos olvidamos de ese tema. Entendemos que la Comunidad Autónoma pudiera tener esa competencia, si bien es cierto -y le recalco- que no encuentro ni un sólo artículo que nos defina esa competencia, ni mucho menos a la luz de los Reales Decretos de Transferencia que usted tan amablemente había referido anteriormente. Y, evidentemente, esa razón no la vamos a utilizar, salvo que, salvo que ese sea el motivo, esa incompetencia de la Comunidad Autónoma, por el que se presenta esta Ley en esta Cámara, cosa que ¡fíjese!, señor Consejero, no descartamos, dada la fecha en que se presentó este Proyecto de Ley, en la época, diríamos, de mayor desarrollo de sainete del anterior Presidente de la Comunidad Autónoma. Por tanto, salvo que ese sea el motivo, nosotros no vamos a utilizar jamás la posible incompetencia de la Comunidad Autónoma en desarrollar una Ley en materia de Seguridad Industrial.

Sin embargo, si entramos en el contenido del Proyecto de Ley de Seguridad Industrial de Castilla y León, que usted ha tenido a bien presentarnos, tenemos que

concluir que, pese a lo pomposo de su nombre, que pese a que dicho nombre pudiera suscitar o dar a entender a un ciudadano que nos estuviera escuchando que el Gobierno de su Comunidad está preocupadísimo por un aspecto tan sensible de su vida cotidiana, etc Proyecto de Ley no define nada sobre seguridad industrial, ya que, al referirse a los aspectos de seguridad, se remite a lo dispuesto en los reglamentos específicos en vigor; reglamentos de carácter estatal y, en muchos casos, homologados por la Comunidad Económica Europea, y que por tanto en ellos se definen las condiciones técnicas que deben reunir las instalaciones, así como su conservación y revisión, como podría ser, a título de ejemplo, el Reglamento de Baja Tensión, el Reglamento de Alta Tensión, el Reglamento de Aparatos Elevadores, o algún otro al que usted hacía referencia. Por tanto, este llamado Proyecto de Ley de Seguridad Industrial, con un nombre tan pomposo, no habla nada de Seguridad Industrial. No habla nada. Y ¿de qué habla? Pues, si nos cogemos y nos remitimos al artículo primero, ¿qué es lo que regula? El artículo primero lo dice de una forma clara: "El objeto de la presente Ley es regular la actuación de la Administración Autónoma a fin de garantizar la seguridad de las instalaciones industriales en la Comunidad Autónoma de Castilla y León". Ese es el Artículo primero que define claramente cuál es el objeto; no es otro. Regular la actuación de la Administración Autónoma; regular la propia Junta de Castilla y León. Por tanto, ya yo creo que nos vamos aclarando. Si el objetivo no es la seguridad industrial, sino es -y lo dice textualmente, también, en el preámbulo de la Ley- la reorientación y ordenación de los procedimientos administrativos en aras de una mayor eficacia, etcétera, etcétera, pues, aunque, realmente, aunque la Ley -tendríamos que concluir-, aunque la Ley no sirva para nada para seguridad industrial y sí que sirva para organizar la Administración, tendríamos que decir, ¡oye!, pues, bienvenido sea. Aunque también es cierto que habría que concluir que sería un objetivo un tanto cínico, porque para regular la actuación de la Administración Autónoma no se necesitaría un Proyecto de Ley, máxime cuando en estos veintiocho meses de Gobierno de ustedes, no se ha hecho absolutamente nada en materia de inspección de las instalaciones industriales. Los funcionarios, en este tema también, han estado durante estos veintiocho meses sin recibir, prácticamente, ninguna instrucción desde los servicios centrales y, prácticamente, sin hacer nada, con los brazos cruzados en esta materia. Pero, bueno, sería, diríamos, este Proyecto de Ley, a pesar de su contenido netamente cínico, el comienzo de una nueva etapa que nosotros alabaríamos.

Sin embargo, habría que resaltar que, a pesar de que el objetivo ya referido de regular la actuación de la Administración, el Proyecto de Ley en sus artículo 3 y 4 se sale por los Cerros de Ubeda y habla de otras consideraciones ajenas a este objetivo, yo creo que de dudosa oportunidad, probablemente de dudosa legalidad y competencia. Y yo diría que interfiriendo en un tema

que, de acuerdo con el tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, parece de una forma, o lo dice de una forma textual el tratado constitutivo, parece que sería competencia de los Estados miembros frente a la propia CEE.

¿Y cómo pretende la Comunidad Autónoma regular sus actuaciones en esta materia en Castilla y León? Yo creo que aquí estamos ya ante el nudo gordiano, el tema central de este Proyecto de Ley y no otro, no la seguridad, que hacía referencia anteriormente el señor Consejero de Economía, y que es la razón oculta, aunque escrita, por la que se presenta este Proyecto de Ley.

La Junta de Castilla y León, al margen de la normativa del Estado, al margen de lo que ocurre en todos los países miembros de la CEE y al margen de la normativa española, homologada por la Comunidad Económica Europea, pretende establecer concesiones administrativas, concesiones administrativas para las entidades de inspección y control reglamentario, las llamadas ENICRES. Les recuerdo a Sus Señorías que las actuaciones de estas ENICRES están reguladas por el Real Decreto 1407/87, de trece de Noviembre, Real Decreto que en ningún caso contempla la posibilidad de establecer concesiones administrativas, que, a la luz de este Proyecto de Ley, supone, sin duda alguna, la implantación de una Administración paralela; una privatización de la Administración en perjuicio, yo creo, señor Consejero, un perjuicio claro de los usuarios.

Por tanto, señor Consejero, éste -y no ningún otro de los que usted tan amablemente antes nos ha contado-, éste es el único objetivo de este Proyecto de Ley. No se habla nada de seguridad y se habla de dar concesiones administrativas -una, dos, tres..., ya veremos- a determinadas ENICRES en Castilla y León.

Yo creo que para conseguir este objetivo no han reparado en vulnerar, con este Proyecto de Ley, normativas -como decía anteriormente-, normativas españolas, normativas comunitarias. Y tenemos la impresión que de prosperar esta solicitud de la Junta de Castilla y León, Castilla y León va a quedar, sin duda alguna, marcada, sin duda alguna, dando un paso atrás en lo que supone la modernización del Estado Español.

Y, sin duda alguna -y aparte de las consideraciones legales a que hacía referencia-, mi Grupo, el Grupo Parlamentario Socialista propone la devolución al Gobierno de este Proyecto de Ley, porque no aporta nada a la seguridad industrial, vulnera normativa española y normativa comunitaria. Y, en definitiva, creo que supone una regresión para nuestra Comunidad Autónoma.

Muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias, señor Lorenzo. Señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE ECONOMIA Y HACIENDA (SEÑOR PEREZ VILLAR): Gracias, señor Presidente. Gracias, Señorías.

Mi intervención, evidentemente, no va a ser contestar a esa -por llamarla de alguna forma- defensa de la Enmienda a la Totalidad, porque, realmente, poco ha defendido -yo no sé qué dirá mi Portavoz del Grupo y del Grupo del CDS-, porque ha vuelto a aseverar que contraviene no sé cuántas normativas, pero no nos ha dicho en qué.

Simplemente es para recalcar una... y aclarar una expresión del Portavoz del Partido Socialista. Ha dicho que el Proyecto de Ley de Seguridad Industrial lo presentan el Partido Popular y el Partido de Centro Democrático y Social como socios. Quiero recordarle a Su Señoría que lo presenta el Gobierno de Castilla y León, y, concretamente, ha tenido el honor su Vicepresidente Primero en presentarlo ante estas Cortes.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias, señor Consejero. Para defender el turno en contra de la Enmienda, señor Bosque Hita.

EL SEÑOR BOSQUE HITA: Señor Presidente, Señorías.

Estaba esperando que el Portavoz del Grupo Socialista hiciera la defensa de su Enmienda para recoger argumentos que pudieran fundamentar la existencia de esta Enmienda, porque en el texto que presentaron ante estas Cortes y que hoy estamos debatiendo, verdaderamente, aparte de ser contradictorio, no ofrece ninguna argumentación que pueda sostenerse. Y, en estos momentos, tengo que decir que, después de haberle escuchado, sigo opinando de la misma manera: no hemos recibido ningún argumento serio.

Los argumentos de la Enmienda para pedir la devolución son, en primer lugar, que no ofrece novedades sobre la actual regulación, y eso, el señor Portavoz del Grupo Socialista sabe que es absolutamente incierto. Porque, sobre la actual regulación, lo que hace es complementarla de manera importante, porque llega a definir una determinada serie de situaciones que no define el Real Decreto estatal y, al mismo tiempo, desarrolla la parte de funciones que estaban recogidas en otros Reglamentos, pero que no tenían el rango legal suficiente como para poder considerar que ya estaban suficientemente tratadas a nivel de Autonomía. Prueba de ello es que otras Autonomías se nos anticiparon, no solamente a nosotros, sino al Gobierno Central, cuando la Autonomía Catalana hizo su primer Proyecto de Ley, su primera Ley aprobada y vigente, desde antes de que el Gobierno, seguramente como consecuencia de lo que aquel Real Decreto significaba, se vio en

la necesidad de dictar a continuación un Decreto, un Real Decreto, a fin de que la normativa de Cataluña no quedase sin la correspondiente respuesta de preocupación por el tema por parte de los Organismos de la Administración Central.

Entonces, resulta que el contenido de este Real Decreto, entre otras cosas, novedades sobre la regulación vigente en estos momentos, con nivel suficiente, como es el Real Decreto, ofrece, en primer lugar, que precisa, que complementa y que define una determinada serie de datos en cuanto a cómo ha de funcionar la Administración correspondiente, a quién corresponden las inspecciones y cómo deben ser las entidades concesionarias; novedades concretas que no están resueltas en estos momentos por la Legislación vigente del Estado, aparte Reglamentos —que los Reglamentos son múltiples, son variados y que habría que concentrar, de alguna manera— es, precisamente, que define lo que es seguridad de las instalaciones hasta ahora no definido suficientemente. Define lo que es una instalación industrial, lo que es un producto; enumera los riesgos que hay que proteger por las Disposiciones Legales; dice qué es lo que no compromete la seguridad de las instalaciones; define a los responsables de la inseguridad que pueda cometerse en estas instalaciones. Por último, regula y define las infracciones, las sanciones y los procedimientos, unificando lo que todo a nivel de Reglamento, en estos momentos, estaba vigente.

Dice Su Señoría que no existen competencias por parte de la Comunidad para realizar esta clase de regulación, cuando Su Señoría conoce perfectamente todos los Decretos de traspaso de competencias en esta materia y conoce perfectamente que, como consecuencia de ello, y teniendo en cuenta las Disposiciones Legales vigentes... y también el Estatuto, en el artículo, me parece que es el 26.1.21, dice que en el desarrollo económico, y el desarrollo industrial es parte del desarrollo económico, y si esta zona industrial ha sido transmitida y traspasada a la Administración Autonómica, lógicamente, debe de ser regulada; luego, entonces no se puede afirmar que se está actuando bajo competencias que no se tienen.

En último término, Sus Señorías, si esto fuera cierto, las reacciones del Gobierno Central serían rápidas, y no lo fueron ni siquiera con Cataluña.

En segundo lugar, dicen ustedes que vulnera las normas actuales estatales y las de la Comunidad Económica Europea. De las normas económicas actuales, ¿cómo es posible que las vulnere o que las viole, si resulta que dicen ustedes, en su primer párrafo, que es que no introduce ninguna novedad? Sin novedades es imposible que pueda haber violación de la situación existente. Y en relación con la Comunidad Económica Europea, por lo que usted sostiene de que se habla de regulación de Estados, estamos ignorando, seguramente, que las

Comunidades Autónomas Españolas son parte del Estado también.

Que dice que busca fortalecer entidades privadas. Regula lo que el Real Decreto del ochenta y siete ya determina; tanto es así, que el noventa por ciento del Real Decreto se dedica a regular, y a hablar y a resolver todo lo que se refiere a estas entidades que deben efectuar las inspecciones y controles. Seguramente, ese diez por ciento restante, si usted lo mira detenidamente, tampoco observará que vaya a dar ninguna clase de precisiones alrededor de cómo el Estado tiene que realizar esa inspección, sino que a través de una serie de entidades, en las que su Capítulo III, incluso, determina claramente cómo tienen que constituirse, qué requisitos tienen que cubrir y cómo han de ser. Quien crea, precisamente, la participación en estos aspectos de la iniciativa privada es el Estado, es el Gobierno Central, el Gobierno Central que lo regula así. Entonces, la Comunidad Autónoma de Castilla y León no hace otra cosa más que seguir la misma pauta que ha marcado un Gobierno Socialista; y, además, reacciona la Comunidad de Castilla y León inmediatamente después del Decreto, porque la necesidad del Decreto se estaba notando hacía mucho tiempo; y reacciona, además, inmediatamente que toma posesión del Gobierno de Castilla y León.

Seguramente, Su Señoría, cuando tenía responsabilidades de ese tipo en esta Comunidad, notaría la necesidad de que se pudieran precisar y se pudiera hacer frente a la serie de complejidades que se podían crear con el desarrollo industrial de Castilla y León, precisamente, por la falta de una regulación de este tipo. Las razones que Su Señoría tuvo para que, desde el momento que tomó posesión de la Consejería hasta el final, no tomase ninguna medida, me parece que es un tema que tendría que explicarlo cuando le parezca conveniente. Pero, en este caso concreto, lo que no puede hacer Su Señoría es impedir que por parte del Gobierno de Castilla y León se vaya a regular en estos momentos lo que no fue regulado anteriormente. Y que, además, conecta perfectamente con los huecos que la regulación estatal vigente en estos momentos tiene previstos. Y tiene esos huecos claros, porque como es consciente de las competencias que ha transferido a las Comunidades Autónomas, lógicamente, estas Comunidades Autónomas tendrán que regular aquello que le corresponde, dentro de lo que han recibido.

Que perjudica a Castilla y León. Parece que Su Señoría olvida que lo que más puede perjudicar a Castilla y León es tratar de inmovilizar al Gobierno de Castilla y León, para que no pueda utilizar los medios a su disposición, para responder de las responsabilidades que se le han entregado por estas Cortes. Eso sí que verdaderamente perjudica a Castilla y León.

Yo diría que, en este caso, es como si Su Señoría se hubiera planteado..., y hablo de Su Señoría y no de su Grupo, porque es usted, prácticamente, el que realiza esta desagradable tarea; no sé si es un trabajo sucio que le han encargado, pero es que permanente Su Señoría presenta todas las situaciones de tal manera que da a entender que el objetivo fundamental está en ver "díganme ustedes qué es lo que pretenden hacer desde el Gobierno de Castilla y León que nos vamos a oponer rotundamente para que ustedes no puedan hacer nada". Y eso, cuando se tiene la mayoría completa, se tiene también el Gobierno. Ustedes supieron que durante un Gobierno anterior, la Oposición no tuvo esas características; colaboró en todas las leyes que fue necesario y fue dura en la Oposición, cuando también fue necesario. No es éste el caso; cualquier actividad, cualquier acción que desde el Gobierno de Castilla y León se realiza, automáticamente, tiene una respuesta inmediata por parte del señor Lorenzo, tratando de detener y de evitar que prosiga la puesta en marcha de soluciones que cada día nos son más necesarias.

Repito, las razones que ustedes dan para que esta Enmienda pudiera prosperar no son, de ninguna de las maneras, admisibles; son Enmiendas que se caen por sí mismas, por falta de consistencia; son razones que de ninguna de las maneras justifican el que haya que devolver este Proyecto de Ley.

Y no es verdad -y ustedes lo saben- que sea fotocopia. No es fotocopia de lo de Cataluña, y saben que no es fotocopia de lo de Cataluña porque ha sido elaborada de acuerdo, sí -porque hay que conocer todo cuanto se elabora en todos los lugares-, pero se ha elaborado de acuerdo con las necesidades propias de nuestra Comunidad, que no son las mismas que las necesidades de Cataluña. De tal manera, además, que, si ustedes han podido contrastar los dos textos, son absolutamente distintos, no solamente en la estructura, sino que hay partes que no están reguladas por la Legislación Catalana y sí pretenden ser reguladas por este Proyecto de Ley, mientras que también ocurre lo contrario.

Por todo ello es por lo que ya, de entrada, digo a Su Señoría que nuestro Grupo Parlamentario va a apoyar con su voto el Proyecto de Ley; por lo tanto, va a votar en contra de la Enmienda presentada por el Grupo del Partido Socialista. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR ESTRELLA HOYOS): Muchas gracias. Para turno de réplica, señor Lorenzo, ¿quiere hacer uso de la palabra? Le corresponde turno de réplica.

EL SEÑOR QUIJANO GONZALEZ: Para aclarar la cuestión, Presidente. Si el Grupo Parlamentario del CDS desea compartir el turno en contra, debería de poder hacerlo, si ése es su deseo.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR ESTRELLA HOYOS): Sí, efectivamente. Pero el Grupo Parlamentario del CDS ha manifestado que no desea utilizar el turno en contra, y lo hará para fijar posiciones.

EL SEÑOR QUIJANO GONZALEZ: Me perdonará, entonces. Pero vi al representante del Grupo del CDS en actitud de salir a intervenir.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR ESTRELLA HOYOS): Para turno de réplica, señor Lorenzo.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Gracias, señor Presidente. Menos mal que la historia está escrita. ¡Venirnos a decir a nosotros el PP, entonces Alianza Popular, que han colaborado con el anterior Gobierno, con el Grupo Socialista, desde el ochenta y tres -que se constituyó esta Comunidad Autónoma- hasta ahora para la construcción de Castilla y León! Podía poner una retahíla de ejemplos, pero, bueno, me voy a limitar al recurso del tema de Segovia, a la Ley de Sedes -así por orden cronológico- y podríamos llegar hasta hace cuatro días. Y, de todas formas, simplemente un poco para que se dé cuenta que no es así.

Y de todas formas, señor Bosque Hita, ¡quién le ha visto y quién le ve! Usted ha salido aquí, muy bien, a defender el papel que le corresponde, y usted está intentando llevar al ánimo de la Cámara que está defendiendo un Proyecto de Ley de Seguridad en Castilla y León. Y, señor Bosque Hita, no se engañe; aquí, lo que usted ha salido a defender, exclusivamente, es que Castilla y León tenga mañana una, dos o tres ENICREs concesionarias de la Administración para poder llevar el tema regulado en el Decreto 1407; una, dos o tres; no sabemos cuáles. Me preguntaba el otro día un periodista: "¿y sabes cuáles van a ser?" Yo dije: "Yo, no; no lo sé".

Le voy a dar una serie de argumentos. Señor Bosque Hita, en Europa, y nosotros estamos en Europa, no hay ni una sola forma de dar en concurso público, hacer una concesión administrativa para este tipo de temas. Ya es casualidad que de doce países, en ningún sitio, excepto en Castilla y León, exista eso. Le voy a dar otro argumento para que se lo diga, por favor, al señor Presidente de la Junta: que llame -igual que he hecho yo-, que llame a Cataluña para que se dé cuenta de cómo están intentando dar marcha atrás en un error que cometieron grave en el año ochenta y siete, con anterioridad a la publicación por el Estado del Decreto 1407. Ya es casualidad, ya es casualidad que en Europa, sólo en Cataluña y sólo en Castilla y León pueda aparecer esto; ya es casualidad.

Pregunte usted, también, en Bruselas qué opinión les ha merecido, les mereció en su momento la Ley catalana, qué opinión les mereció en su momento la Ley catalana y por qué, cuáles son las razones por las que quieren dar marcha atrás. Ya es casualidad que sólo en

Castilla y León, sólo en Castilla y León, que es una de las diecisiete Comunidades y, evidentemente, la que no tiene más claramente la competencia; indudablemente, en el País Vasco la tienen definida, y en Cataluña, señor Bosque Hita, tienen competencias en materia de desarrollo... en materia de industria, cosa que en Castilla y León yo lo pongo en duda; en Cataluña sí, por eso sacan una Ley. Pero en otras Comunidades Autónomas, las del 151, sí que tienen competencia y, sin embargo, no han sacado esta Ley. Por algo será. Y el algo, señor Bosque Hita, el algo se lo voy a decir yo muy claro; el algo es que en un tema tan extraordinariamente complejo, que rompe la unidad de mercado en Europa, en un tema que, evidentemente, tiene poco contenido político, que es un tema que —como decía el señor Consejero— va a abrir en el año noventa y tres las fronteras de Europa, se van a romper las fronteras, cómo Castilla y León va a ser una isla en un tema que es netamente comunitario, en un tema que es, clarísimamente, de unidad de mercado.

Realmente, yo creo que es una regresión económica y política, en Castilla y León, aprobar este Proyecto de Ley, Proyecto de Ley que, sin duda alguna, no es homologable a ningún país europeo.

Sinceramente, cuando usted utiliza el argumento de que los socialistas lo que no queremos es poner los medios a disposición del Gobierno, le diré que los medios los tiene todos. Tiene normativa del Estado, normativa comunitaria y tiene lo que es clave: las reglamentaciones y los funcionarios para hacer cumplir eso; y los funcionarios, que llevan dos años y medio ustedes y no han hecho absolutamente nada de planificación en esa materia. Yo reconozco, señor consejero, que en la época del Gobierno anterior, por razones que usted conoce, fundamentalmente de tipo, diríamos, de relaciones laborales —por decirlo de alguna forma—, hubo problemas en desarrollar programas. Esos problemas, en cierto modo, están resueltos en estos momentos y, sin embargo, teniendo a todos los funcionarios a su disposición, no han hecho absolutamente nada, señor Consejero. Pues, eso es lo que usted tiene que decir, señor Bosque Hita: que la forma de sacar adelante el tema no es otro más que cumplir la legislación vigente, y la legislación vigente queda regulada en el Decreto 1407. Y parece mentira, señor Bosque Hita, que usted me esté hablando de normativa propia en este tema, cuando usted lo que tenía que estar defendiendo aquí, como ciudadano español y como ciudadano europeo, defender un Proyecto de Ley de ámbito nacional homologable con Europa, porque, con la aprobación de este proyecto de Ley, Castilla y León va a ser una auténtica isla, no homologable en esta materia y yo creo que sin suponer ningún beneficio, no sólo para la industria de Castilla y León, sino más bien todo lo contrario.

Por eso, señor Bosque Hita, los argumentos que usted ha dado, pues, no me convencen; no sólo no me con-

vencen, sino que le recalco, para que se lo apunte muy bien y, si tiene ocasión, de estudiarse más en profundidad la Ley, de que el único argumento que es válido en este Proyecto de Ley es el argumento que figura en el artículo 8: la concesión administrativa para una, dos o tres ENICREs en Castilla y León, reguladas por la Junta de Castilla y León, al margen de la normativa española y al margen de cualquier homologación europea. Muchas gracias.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Gracias, señor Lorenzo. Para turno de dúplica, señor Bosque Hita, tiene la palabra.

EL SEÑOR BOSQUE HITA: Señor Presidente, Señorías. Puesto que Su Señoría me hablaba de que se sorprendía por el tema de la colaboración de nuestro Grupo con el Gobierno Socialista en la anterior Legislatura, me ha dado dos datos que son interesantes, porque... Uno es el de la Ley de Sedes y otro es el del Recurso de Segovia. ¿Y qué tiene que ver eso con lo que estábamos hablando, de la colaboración máxima prestada por el Grupo Popular al Gobierno Socialista en todo aquello que era posible dar colaboración? Lo que pasa es que ustedes entienden la colaboración por el "sí, señor" a todo cuanto planteen, que es lo que están haciendo en el Gobierno Central con el rodillo constante: ofrecen ustedes un diálogo con los demás Partidos, para luego después no aceptar absolutamente nada de cuanto dicen, por si acaso algún Partido se les incorpora y les da la razón en algo que no puede dárseles la razón.

Se colaboró en profundidad, en todo lo que era posible colaborar. Lo que no era posible colaborar, por ejemplo, cuando ustedes permitieron, con toda comodidad, que las líneas de ferrocarril de la Comunidad fueran cerradas, pues, no se colaboró con ustedes; y eso lo saben perfectamente. O cuando se trataba de establecer procedimientos para la financiación de las Autonomías, que dañaban a nuestra Comunidad, cómo íbamos a colaborar con ustedes, que estaban conformes con el Gobierno Central. Y otras muchas cosas que podíamos sacar y que no vamos a sacar.

¿Que, en último término, lo que yo estoy defendiendo aquí es el establecimiento de unos concesionarios? Mire usted, le dije que el noventa por ciento del Decreto del ochenta y siete, que es del Gobierno Central Socialista, no hace otra cosa más que hablar de entidades para la inspección, y determina cómo tienen estas entidades que solicitar esa clase de clasificación, y cómo tienen que comportarse. El ochenta por ciento. La creación es de ustedes, y ustedes la han creado en el ochenta y siete, cuando estábamos ya en la Comunidad Económica Europea, es decir, en coordinación con la legislación vigente en la Comunidad Económica Europea. ¿Por qué se sorprenden ustedes de que un Gobierno Autónomico utilice las bases legales que ustedes han

planteado? Cuando, además, es absolutamente necesario que sea así.

No es cierto que en Europa no sean así las situaciones. Y usted lo sabe perfectamente. Y si usted hubiera sabido que esto era cierto, hubiera traído ejemplos claros y concretos de que esto era de esta manera; porque yo sí los tengo de que es como digo. Ya se lo diré a usted, y también ante la Cámara.

El tema de Cataluña, que va mal el tema en Cataluña. Usted sabe perfectamente que es mentira, que está funcionando perfectamente, que cuando se intentó, por parte de la Generalitat, resolver el tema por un Decreto, el Gobierno Central le puso dificultades a la vigencia del Decreto, y entonces fue cuando la Generalitat lo elevó a rango de Proyecto de Ley y lo tramitó como Proyecto de Ley, que fue aprobado por las Cortes Catalanas, y que no fue impugnado por el Gobierno Central; lo cual, si esa Ley no hubiera sido de recibo, hubiera sido impugnada inmediatamente por el Gobierno Central; y no lo fue.

Que rompe la unidad europea y que rompe la unidad económica. Pero, ¿me va usted a explicar a mí lo de romper la unidad económica de este país, con diecisiete Autonomías, de las cuales algunas hasta tienen procedimientos propios para recaudar impuestos distintas del resto del país; donde hay Comunidades que devuelven impuestos a los habitantes de la Comunidad; donde hay Comunidades que tienen procedimientos de financiación que no tienen nada que ver con el resto del país? ¿Cómo me dice usted eso?

Por lo tanto, yo agradezco mucho los intentos de explicar lo inexplicable, pero, desde luego, nadie de esta Cámara puede quedar, en absoluto, convencido, ni puede admitir, en absoluto, ninguno de los argumentos esgrimidos por Su Señoría. Muchas gracias.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Gracias a usted, señor Bosque Hita. Para fijación de posiciones, por parte de los Grupos no intervinientes, y habiendo renunciado el representante del Grupo Mixto, tiene la palabra el Portavoz del Grupo de Centro Democrático y Social, señor San Martín.

EL SEÑOR SAN MARTIN RAMOS: Señor Presidente, Señorías. Para fijar posiciones sobre este tema que nos ocupa, la Enmienda a la Totalidad presentada por el Grupo Socialista al Proyecto de Ley de Seguridad Industrial en Castilla y León, el Grupo del CDS quiere resaltar la importancia que da a este tema, una Ley que regule la seguridad no sólo de las instalaciones y máquinas, sino también de las personas y las cosas. Por ello, este Grupo del CDS se ha estudiado la Ley y ha presentado las correspondientes enmiendas.

Al presentar la Enmienda a la Totalidad, el Grupo Socialista establece unas causas; después, el señor Lo-

renzo ha dicho otras, aquí en la tribuna. No encontramos ninguna de suficiente peso como para aceptar la Enmienda a la Totalidad. Ha manifestado el señor Lorenzo que es una copia de la Ley catalana, y creo que eso no está entre las causas que establece el Reglamento de esta Cámara para ser retirada.

Ha hablado de dudosa legalidad. Yo tengo, entonces, que referirme a los Reales Decretos 2.571 de mil novecientos ochenta y dos, de veinticuatro de julio, y al Real Decreto 1.779 de mil novecientos ochenta y cuatro, de dieciocho de julio, en el que creemos que esta Comunidad tiene suficiente competencia como para establecer una Ley de este tipo.

En el escrito de la Enmienda Socialista se refería a que ya hay legislación sobre seguridad industrial. Efectivamente, tenemos reglamentos, que algunas de Sus Señorías ya han dicho aquí. Existen reglamentos de alta, de baja tensión, de recipientes a presión, de seguridad en máquinas, de seguridad para plantas e instalaciones frigoríficas, etcétera. Pero el CDS cree muy conveniente disponer de una Ley, de una reglamentación concreta que marque unos requisitos, no sólo respecto a las instalaciones, sino también a las industrias. Y, sobre todo, a las personas y a las cosas con ellas relacionadas.

Se ha hablado también en este debate del Decreto de liberalización industrial. Pero creemos que ese Decreto solamente tiene como objetivos básicos el descargar a la Administración de unos trámites burocráticos, pero que no exige que la instalación industrial cumpla unas normas mínimas de seguridad.

También dice la Enmienda Socialista que el único fin que tiene la Ley es establecer las concesiones administrativas a favor de entidades privadas. Yo también debo decir que las entidades colaboradoras o ENICRES, como ahora parece ser que se llaman, no es un invento de la Autonomía, es un invento de la Administración Central. El Real Decreto -que ya se ha hablado aquí- del trece de noviembre del ochenta y siete y la Orden del seis de mayo del ochenta y ocho, de inspección y control, las crean y las regulan.

El CDS piensa que el control debe ejercerlo la Administración, y, en su defecto, esas empresas, pero siempre que cumplan unas condiciones determinadas y a su vez controladas por la Administración. En este sentido -señor Lorenzo-, el CDS ha presentado unas Enmiendas, en el sentido de controlar a estas posibles entidades colaboradoras, ha presentado unas Enmiendas al Proyecto de Ley.

Por todo ello, el Grupo del Centro Democrático Social votará en contra de esta Enmienda a la Totalidad. Gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias. Procedemos a someter a votación la Enmienda a la Totalidad de devolución al Proyecto de Ley de Seguridad Industrial de Castilla y León, que acaba de ser debatida.

Votos a favor de la Enmienda a la Totalidad, que levanten la mano. Muchas gracias, pueden bajarla. Votos en contra. Muchas gracias. Abstenciones.

Resultado de la votación. Sesenta y siete votos emitidos. Veintisiete a favor de la Enmienda. Cuarenta en contra. Ninguna abstención. Como consecuencia, queda rechazada la Enmienda a la Totalidad que solicita la devolución del Proyecto de Ley de Seguridad Industrial de Castilla y León presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. El Proyecto de Ley será remitido a la Comisión de Industria y Energía de estas Cortes, para que prosiga la tramitación parlamentaria.

El señor Secretario procederá a dar lectura al cuarto punto del Orden del Día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR ELORZA GUINEA): Cuarto punto del Orden del Día: "Proposición No de Ley, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a gestión de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos propiedad de la Administración Autónoma".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Para la presentación de la Proposición No de Ley por parte del Grupo Parlamentario proponente, señor Lorenzo.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Gracias, señor Presidente. Aunque son muchos, aunque son muchos, aunque se ausenten ahora, seguro que luego nos ganan la votación.

Yo creo que no sería mala cosa hacer una breve historia de lo que ha ocurrido con este tema en estas Cortes de Castilla y León, pues yo creo que ha sido uno de los temas más debatidos en lo que va de legislatura.

Realmente, la historia, brevemente, había que remitirla allá al mes de noviembre o diciembre de mil novecientos ochenta y siete, al poco de tomar posesión la actual Junta, cuando el señor Consejero de Economía y Hacienda -hoy Vicepresidente primero de la Junta- anunció la intención del Gobierno, del que formaba parte, de privatizar las estaciones de ITV públicas, de titularidad pública, que había o que hay todavía en nuestra Comunidad Autónoma. A raíz de aquello, el Grupo Parlamentario Socialista puso en marcha una serie de mecanismos parlamentarios que, prácticamente, pusieron en entredicho esa voluntad de la Junta y que paralizaron la voluntad política de la Junta, y, por tanto, entonces, del Grupo Parlamentario Popular, de pri-

vatizar las ITVs. Se hizo una Proposición No de Ley que culminó con una serie de resoluciones que iban tendentes a mejorar la gestión de las ITVs públicas, absolutamente abandonadas por la Junta de Castilla y León actual. Obligar a la Junta a traer un proyecto a medio y largo plazo sobre gestión de las ITVs públicas, y realmente, pues, hay que reconocerlo, que en aquel momento el Grupo Parlamentario Socialista contó con el inestimable apoyo del Grupo Parlamentario centrista, el Grupo Parlamentario del CDS, que, aunque con la tibieza que le caracteriza, pues, nos permitió aprobar una propuesta que obligaba a la Junta a seguir gestionando las ITVs públicas. Lo que pasa que el CDS incorporó una Enmienda que venía a decir más o menos: "de momento" sigan gestionando las ITVs públicas. Esa duda hamletiana que permanentemente tiene el Grupo centrista.

Desde aquel febrero del ochenta y ocho, que fue cuando estas Cortes obligaron a la Junta a tomar esas resoluciones, pues han ocurrido muchas cosas. En primer lugar, la Junta de Castilla y León presentó un plan de actuaciones a largo plazo, que fue aprobado por estas Cortes, y que en líneas generales contemplaba pues, la modificación de las tasas de las inspecciones, al objeto de equilibrar la cuenta de resultados de las ITVs públicas. Posibilidad de solicitar las inspecciones a través de teléfono, con lo cual se lograba dar una mayor calidad al usuario. Pagar las tasas a través de las Cajas de Ahorros, con lo cual se evitaban el doble viaje de los ciudadanos a las ITVs. Planificar las inversiones a realizar por la Junta y a la luz de cómo estaba la normativa, y a la luz del gran incremento de inspecciones que se tiene que producir en Castilla y León en los próximos años. Y -en algo que estuvimos de acuerdo todos-, dada la penuria económica en que se podía mover la Comunidad Autónoma, permitir que entidades privadas construyeran, mediante concesión administrativa, ITVs privadas en Castilla y León, dado que parecía razonable que no podríamos detraer unos 1.000.000.000 de pesetas, que representaba el tema, de los Presupuestos de Castilla y León para atender inmediatamente las necesidades de los ciudadanos.

Paralelamente, pues, el Grupo Parlamentario Socialista, con el inestimable apoyo del Grupo centrista, presentamos una Enmienda a la Ley de Presupuestos del año mil novecientos ochenta y nueve; enmienda que -si mal no recuerdo- era de 50.000.000 de pesetas para que la Junta los metiera en las ITVs públicas, y siguiera mejorando el servicio que las ITVs públicas debía prestar a los ciudadanos de Castilla y León.

En conclusión, la Junta ha ido a remolque -por decirlo de alguna forma- de lo que -como no podía ser menos-, de lo que estas Cortes le han ido ordenando, paralizó la voluntad política de la Junta, manifestada a través del señor Pérez Villar, de privatizar las públicas, y, por contra, las Cortes de Castilla y León han ido or-

denando a la Junta -como no podía ser menos- los pasos que tenía que ir dando para mejorar la gestión, para aumentar las inversiones públicas, y, en definitiva, para prestar un mejor servicio a los ciudadanos de Castilla y León.

Esa es la historia hasta estos momentos. Hasta que hace unos días en una comparecencia preceptiva del señor Consejero de Economía y Hacienda, el señor Consejero de Economía y Hacienda, Vicepresidente Primero de la Junta -y, por tanto, con un rango de gran altura-, anuncia de una forma taxativa -y ahí está en el Diario de Sesiones- que sigue siendo voluntad política de la Junta, evidentemente coherente, y, por tanto, nada que objetar, coherente, privatizar las ITVs públicas, y, es más, anuncia que si todo sale normal, a partir del mes de enero de mil novecientos noventa, o sea, dentro de unos cuantos días, se iniciarán los trámites para privatizar las públicas.

Evidentemente, dado el rango del señor Consejero de Economía y Hacienda, Vicepresidente Primero de la Junta, pues nosotros nos lo hemos tomado absolutamente en serio y pensamos, evidentemente, que tiene que contar con el apoyo de todo su Gobierno PP-CDS, y, evidentemente, con el apoyo mayoritario de la derecha en esta Cámara. Por tanto, en un intento desesperado de intentar parar lo que sería un paso más de "derechización" de esta Comunidad Autónoma, pues, intentar parar la privatización de las ITVs de titularidad pública que existen en Castilla y León. Para lo cual, hemos presentado una Proposición No de Ley a esta Cámara, intentando parar lo que parece imparable ya. Proposición No de Ley que dice textualmente: "La Junta de Castilla y León seguirá gestionando indefinidamente las estaciones de Inspección Técnica de Vehículos actualmente propiedad de la Administración Autónoma".

Y la segunda parte de la Proposición No de Ley dice: "La Junta de Castilla y León tomará las iniciativas y medidas oportunas tendentes a mejorar la calidad y fiabilidad del servicio público que se presta en dichas estaciones, así como la atención al usuario".

En definitiva, el Grupo Parlamentario Socialista pide a esta Cámara que ratifique, que ratifique el acuerdo que ya tuvo en su día de impedir que la Junta privatice las ITVs públicas en aras de un mejor servicio público, en aras también de defensa del patrimonio de la Comunidad, y en aras de defensa de la función pública y de los trabajadores y funcionarios que trabajan en esas ITVs.

Espero, no sé si lo conseguiré, contar con el apoyo, una vez más, del Grupo Parlamentario Centrista, que creo que no habrá cambiado, evidentemente, de opinión en un tema de tanto contenido ideológico, salvo que el CDS haya cambiando de ideología; en ese caso,

evidentemente, nos podríamos encontrar con alguna sorpresa que no deseo, y, evidentemente, tampoco espero. Muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias, señor Lorenzo. Para fijación de posiciones, por parte del Grupo Parlamentario enmendante, en este caso el CDS, don Guillermo Domínguez.

EL SEÑOR DOMINGUEZ FERRER: Señor Presidente, señoras y señores Procuradores. Subo a esta Tribuna para efectuar la defensa de la Enmienda presentada por el Grupo Parlamentario del Centro Democrático y Social a la Proposición No de Ley 144 presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a gestión de las I.T.V. propiedad de la Administración autónoma.

En la última Comisión de Industria y Energía, de fecha dieciocho de Octubre de mil novecientos ochenta y nueve, en la que el mismo Consejero de Economía y Hacienda nos daba cuenta de la gestión de las I.T.V. en el último año, se suscitó un debate con el Portavoz del Partido Socialista sobre la posición del CDS en la gestión de las ITV. Debate del que supongo se habrá llegado por parte del Partido Socialista a la Proposición No de Ley que debatimos en el día de hoy. Por ello, me voy a ver obligado a tener que hacer también historia de las diferentes comparecencias en Comisión y ante el Pleno en el tema que nos ocupa.

En fecha dieciocho de Febrero de mil novecientos ochenta y ocho y ante el Pleno de esta Cámara se debatió una Proposición No de Ley, presentada por el Partido Socialista, sobre el programa de actuación en materia de Inspección Técnica de Vehículos, en la que se pedía, como en parte ha recordado el señor Lorenzo, los siguientes extremos:

Primero, actuaciones previstas en los próximos tres años para la ampliación y mejora de las estaciones titularidad de la Junta. Actuaciones previstas en los tres años para potenciar las labores de control de la gestión de las estaciones en régimen de concesión. Tercero, propuestas de ubicación, calendario y plan de inversiones de nuevas estaciones y su forma de explotación. Y un segundo extremo, en el que se pedía que las estaciones de inspección técnica de vehículos, actualmente propiedad de la Junta de Castilla y León, siguieran siendo gestionadas por la Administración Autónoma.

Pues bien, en dicho debate, mi compañero, el señor San Martín Ramos, introdujo unas Enmiendas, que fueron aceptadas por el Grupo Socialista, en la que decíamos: la Junta seguirá gestionando las ITVs de titularidad pública hasta que, una vez conocidos los datos y resultados obtenidos durante mil novecientos ochenta y ocho, se vuelva a reconsiderar ante la Comisión de In-

industria. Y todavía voy a decir más: en ese mismo debate el señor San Martín Ramos recalca que el CDS no entraría en argumentos demagógicos a favor o en contra de la privatización y, muy al contrario, el CDS apostaba por unas ITV que funcionaran correctamente y dieran un buen servicio al ciudadano. Este razonamiento creo que está en perfecta sintonía con el defendido por este Procurador en fecha dieciocho de Octubre de mil novecientos ochenta y nueve en Comisión, en el que el CDS pedía unas ITV ágiles, eficaces y bien gestionadas, con un bajo costo para el ciudadano, y, asimismo, una vez más manifestábamos que, ante cualquier planteamiento novedoso, se tendrían que salvaguardar los derechos de los trabajadores que trabajan actualmente en las ITV públicas.

Creo que en algún momento se ha tratado llevar toda la problemática de las ITV a ITV pública o ITV privada, y nuestro Grupo quiere dejar ante esta Cámara datos muy significativos. En el año mil novecientos ochenta y ocho, en las ITV propiedad de la Junta se pasaron ciento cincuenta y nueve mil setecientos quince inspecciones; en las ITV de entidades colaboradoras, ciento doce mil setecientos veinte; es decir, se pasaron un total de doscientas setenta y dos mil cuatrocientas treinta y cinco inspecciones, con una desviación de un 8% sobre las previsiones. En ese mismo periodo de mil novecientos ochenta y ocho se invirtieron en las ITV propiedad de la Junta un total de 10.456.078 pesetas. Pues bien, en el año ochenta y nueve, y gracias a una Enmienda del CDS, como ha reconocido el señor Lorenzo Martín, en la partida presupuestaria 02.04.052.628, denominada equipamientos estaciones ITV, se dotó de 50.000.000 de pesetas, gracias a los cuales la Junta, según reconoció el señor Consejero de Economía y Hacienda, ha podido realizar inversiones en las ITV de Avila, León, Valladolid, Zamora y Salamanca, ante reclamaciones del Comité de Higiene y Seguridad en el Trabajo, por valor de 22.638.000 pesetas. Asimismo, la Junta realizó mejoras en las ITV de Burgos, por valor de 3.500.000, en la de Zamora por 3.150.000, así como otras inversiones por valor de 7.000.000, 4.000.000 y 7.000.000 en equipos informáticos, oficinas, etcétera.

Como consecuencia de esto, nuestro Grupo propone una Enmienda para sustituir la palabra "tomará" por "seguirá tomando", ya que entendemos que la Junta ya está tomando las iniciativas y medidas oportunas tendientes a mejorar la calidad y fiabilidad del servicio público que se presta en dichas estaciones, así como la atención al usuario.

Como Sus Señorías conocen, el seis de Junio de mil novecientos ochenta y nueve la Junta firmó con Intevelesa, que ofertó instalaciones para ocho estaciones con una inversión total de 882.000.000, según un pliego de prescripciones técnicas que sirvió de base al convenio. Tras esta firma existen en la Comunidad empresas concesionarias, que son: Itevesa, Itevecasa, Atisac, Atisa-

cal, que atienden las estaciones de Palencia, Tordesillas, Miranda de Ebro, Ponferrada, Arévalo, Aranda de Duero, León, Cervera de Pisuerga, Béjar, Medinaceli, Valladolid, Benavente, Segovia y Aranda, y unas estaciones propiedad de la Junta que gestiona Avila, Burgos, León, Salamanca, Soria, Valladolid y Zamora.

Como Sus Señorías conocen, en el año mil novecientos noventa y uno habrá que proceder a la inspección de todos aquellos vehículos turismos particulares que tengan más de cinco años de antigüedad, a contar desde la fecha de su matriculación, con unas previsiones para nuestra Comunidad Autónoma de Castilla y León de más de medio millón de vehículos, y les recuerdo a Sus Señorías que en mil novecientos ochenta y ocho se realizaron 272.435 inspecciones. Es decir, vamos a tener que duplicar el número de inspecciones, y actualmente, en determinadas épocas del año, se llegan a colapsar las ITV que hay actualmente.

La principal preocupación del CDS es la calidad y costo del servicio prestado al ciudadano, así como la defensa de los derechos de los trabajadores. El PSOE nos propone una propuesta de resolución que dice textualmente, aunque ya la ha leído el Portavoz del Partido Socialista: "La Junta de Castilla y León seguirá gestionando indefinidamente -y subrayo indefinidamente- las estaciones de inspección técnica de vehículos actualmente propiedad de la Junta". Yo tendría que decirle al señor Portavoz del Partido Socialista que creo que en esta ocasión se le ha ido un poco la mano. El PSOE nos propone una Enmienda en la que nos pide actos de fe y ataduras mayores a las que ustedes pudieron plantear en temas tan importantes para este país como la OTAN o la creación de los puestos de trabajo. Por ello, el CDS en su Enmienda pide suprimir el primer apartado de la propuesta de resolución.

Y le aclararé al señor Lorenzo Martín por qué lo hacemos. Parte de las estaciones privadas de esta Comunidad son la estación de Tordesillas, puesta en funcionamiento el nueve del uno del ochenta y cuatro; la estación de Miranda de Ebro, puesta en funcionamiento el veintidós del diez del ochenta y cuatro; Segovia, puesta en funcionamiento el ocho del uno del ochenta y cinco; Ponferrada, puesta en funcionamiento el ocho del uno del ochenta y seis; Palencia, puesta en funcionamiento el veinticinco del nueve del ochenta y seis; y Aranda de Duero, puesta en funcionamiento el veinticuatro del cuatro del ochenta y siete. Todas estas estaciones fueron autorizadas por la Administración Central, con excepción de la de Aranda de Duero, que fue autorizada por la Dirección General de Industria de la entonces Consejería de Fomento, ya que en ese momento se habían transferido las competencias. En las estaciones de Ponferrada y de Palencia existe, aparte, informe favorable de la Dirección General de Industria de la Consejería de Industria, Energía y Trabajo.

Esto demuestra que en algún momento, supongo que con muy buen criterio, ustedes creyeron que el que las ITV fueran privadas era lo mejor para el ciudadano y para esta Comunidad. Pues bien, nosotros no podemos tener criterios inmovilistas y, si en algún momento creyéramos -y subrayo la palabra creyéramos- que eso era lo mejor para el ciudadano de Castilla y León, así lo haríamos.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias, señor Domínguez. Para la fijación de posiciones por parte de los restantes Grupos, el Grupo Mixto... El Grupo Popular, señor Vicente Bosque Hita.

EL SEÑOR BOSQUE HITA: Señor Presidente, Señorías. Nuestro Grupo Parlamentario va a apoyar la propuesta del CDS, de tal manera que si por parte del Partido Socialista se admitiera la Enmienda nuestro voto sería solidario con el del resto de los Grupos; en otro caso, votaremos en contra de la Proposición No de Ley del Partido Socialista.

He estado escuchando... parece ser que es de especial necesidad el recordar la historia de este problema en estas Cortes. Historia que comienza, pues, con las preocupaciones de la Junta alrededor de la mejora del servicio nada más hacerse cargo de las responsabilidades de gobierno, sin que estas Cortes hasta ese instante tuvieran ninguna noticia de que este problema fuera tal problema o tuviera necesidades. En esta historia, en estos momentos, yo he tenido que escuchar con cierta sorpresa que el objetivo fundamental por parte del Grupo Socialista era -palabras textuales- la paralización de la voluntad política de la Junta para hacer frente al problema; por supuesto, hacer frente al problema con los criterios propios de un gobierno soberano, que tiene el derecho de resolver cuáles son las medidas que tiene que aplicar para solucionar los problemas que ha encontrado en el momento que se hizo cargo de las responsabilidades en Castilla y León. Y esto es así: inmediatamente después de hacerse cargo, sobre la mesa ya está situado el problema para buscarle soluciones. Pero, ¡ah!, lo que hay que hacer es paralizar esa voluntad política, hay que impedir que se encuentren soluciones. No se puede permitir que se vaya a resolver un problema de tanta trascendencia como tiene el presente.

Entonces, se inicia, pues... miren ustedes, desde que la Junta, por invitación de estas Cortes, presenta un Programa para la resolución de los problemas de manera inmediata en tanto en cuanto acomete la privatización, pues, ha pasado prácticamente año y medio y en este año y medio lo que sí se puede asegurar es que la Junta ha aplicado al máximo aquel plan de trabajo que presentó y que fue enriquecido con una Enmienda presentada por el CDS y que fue aceptada. El trabajo com-

pleto que se desprende de aquel reglamento, de aquella propuesta de trabajo, ha sido realizado y realizado con creces. Por ejemplo, hasta incluso en el capítulo de inversiones, que la cifra con la que se jugó aquí fue de 4.000.000, la verdad es que se llegó... se ha alcanzado en las inversiones hechas más allá de los 10.000.000 de pesetas, cerca de los 11.000.000.

Con los 50.000.000 que se aprobaron en los Presupuestos de la Comunidad no se puede decir que se aprobó una cantidad, porque se modificaron los Presupuestos. Es verdad que se incrementó la cantidad, pero no se incluyó la cantidad. Los Presupuestos contenían ya inicialmente 15.000.000 de pesetas para ir mejorando, en la medida de lo posible, las instalaciones existentes; luego, las Cortes pidieron que se ampliase, y la Junta ha cumplido exactamente con el mandato de las Cortes llegando a los 50.000.000 de pesetas en esta inversión.

La verdad es que el problema que está flotando sobre todo ello está muy al margen de los detalles concretos, de que si una estación aquí, dos líneas allá, hay que llamar por teléfono antes, debe de hacerse a través de banco no sé qué; todo eso son detalles que no tienen mayor importancia como para que estas Cortes le hayan dedicado dos años y pico a este problema. Lo verdaderamente importante está en que hay dos concepciones distintas, que es quien pretende que sea el Estado el máximo protagonista de toda la vida española o quien pretende que sea la sociedad española, precisamente, quien cargue con las responsabilidades de resolver todos los problemas, de aportar todas las iniciativas y todas las posibilidades, de tal manera que el Estado venga a ser subsidiario de aquello que la sociedad no puede hacer. Y este es el fondo del problema. Y quien pretende que el Estado lo tenga todo, pues, pretende en estos momentos frenar por todos los medios que se resuelva el tema de las ITV.

Y parece ser que incluso hasta se olvidan cosas importantes, porque resulta que quien regula la existencia de entidades privadas para precisamente como concesionarios puedan resolver, o puedan ser quienes atiendan las inspecciones de los vehículos, ha sido el Gobierno Socialista. Es más, que precisamente quien crea las primeras entidades privadas que hagan frente a este problema también es un Gobierno Socialista, que transmite después, cuando hace la transferencia de competencias, las transmite así a la Comunidad Autónoma de Castilla y León. No hay por qué escandalizarse, por lo tanto. Porque también el Partido Socialista se coloca a tono con los tiempos y sabe evolucionar incluso ideológicamente y sabe quitarse de en medio, pues, posiciones que ya no tienen ninguna clase de razón de ser, porque se ha demostrado que no conducen a nada.

Miren ustedes, tanto es así que, si contemplamos el panorama español actual, pues, hace tres o cuatro días ha habido una noticia muy significativa: la privatización

de una de las empresas más importantes del INI, también a iniciativa Socialista. Pero, si vamos más allá y nos concentramos exclusivamente en el tema de las I.T.V., nos encontramos, por ejemplo, que Comunidades tan significativas, desde el punto de vista de Gobierno Socialista, como es Andalucía, es Madrid o es Castilla-La Mancha tienen sus estaciones I.T.V. en manos de la iniciativa privada. Sí, sí, en manos de la iniciativa privada. Hay otras Comunidades, como es Cantabria, como es Canarias, como es Cataluña, como es Baleares, que también las tienen en manos de la iniciativa privada; solamente hay dos excepciones: una de ellas es mixta, Sociedad Anónima Mixta, que es la que mantiene Asturias, y una única excepción, en el tema de mantener las estaciones en manos públicas exclusivamente, que es la de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

En Europa, ya sé que dirá usted, sin aportar ningún dato, que es que en Europa también resulta que es que todas están en manos de las Administraciones de los Gobiernos respectivos. Y usted sabe que esto no es absolutamente cierto. Alemania, Francia, Bélgica, por ejemplo, están resolviendo este tema a través de entidades privadas; como lo va a hacer Castilla y León en su totalidad, en el momento en que termine el proceso de privatización de las que tiene en marcha, después de que ya está resuelto la de las nuevas entidades, las nuevas entidades de inspección que en estos momentos, pues, han hecho nada más y nada menos que ahorrar de fondos de la Comunidad de Castilla y León cerca de 1.000.000.000 de pesetas de inversión para establecer las nuevas estaciones y las nuevas líneas de inspección.

Si a todo eso le unimos, independientemente de que ya está visto que, incluso, los Gobiernos Socialistas se inclinan por la iniciativa privada, en este caso como en otros; si además de eso vemos que también en otros Gobiernos Europeos hacen lo mismo, no creo que sea necesario hacer ninguna clase de manifestación en estos momentos alrededor de las ventajas que tiene la iniciativa privada sobre la pública. Iniciativa privada sobre la pública en funciones tan complejas, tan necesarias de flexibilidad para acomodarse a la realidad de cada momento y de cada circunstancia. Instituciones que deben ser capaces de poder flexibilizar sus plantillas, de poder hacer las horas de trabajo extraordinarias que corresponden en los momentos que sea, que pueden tener la posibilidad de duplicar inmediatamente los turnos, y de triplicar, si fuera necesario; y que, además, en razón de la propia administración de intereses privados, siempre la gestión es mucho más económica, siempre la gestión es mucho más eficaz y siempre, además, permite que el Gobierno de la Comunidad pueda, perfectamente, acudir al control de estas instituciones, precisamente, con estas personas, estos técnicos, que en estos momentos están prestando los servicios que nos prestan a las estaciones I.T.V., que siguen estando, hasta que no llegue el momento de su privatización, en manos de la responsabilidad de la Comunidad.

Por todo ello es por lo que repito lo que decía al principio: vamos a apoyar la Enmienda del C.D.S., esperando que el Grupo Socialista la admita así. En otro caso, votaremos en contra del texto de la Proposición No de Ley. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias, señor Bosque. El Grupo proponente, su Portavoz, señor Lorenzo.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Gracias, señor Presidente. Mire, señor Bosque Hita, yo creo que está fuera de tono lo que usted ha dicho. Le voy a poner un ejemplo: ¿qué opinaría usted si la escuela pública de este pueblo, de Fuensaldaña, que tiene unos niños dentro, unos funcionarios públicos que trabajan, fueran mañana echados los funcionarios y puestas las instalaciones, el material, y ya con los niños, por tanto con los clientes puestos, en manos de iniciativa privada? ¿qué opinaría usted? ¿Qué opinaría usted si el Hospital de Valladolid, mañana, con sus instalaciones, que hemos pagado todos, fuera puesto en manos privadas? En definitiva, ustedes lo que proponen, ni más ni menos, ustedes y el C.D.S., porque lo del C.D.S. ya es... -luego me remitiré a ustedes-; en definitiva, lo que quieren es que unas instalaciones que hemos pagado todos, con una clientela que está ya definida por un Decreto, con un edificio, unos solares... todo eso sea alquilado a cualquiera de nosotros, que podríamos montar mañana una empresa para recibir el alquiler. ¿Qué opinan ustedes? Aquí lo que estamos votando es eso. No distraiga la atención del público, no distraiga la atención de los Procuradores. Aquí estamos votando que unas instalaciones públicas sean puestas en alquiler, así de claro; en alquiler en manos de unos señores privados. No es que concedamos para que ellos construyan, sino que ya está todo hecho.

Evidentemente, yo creo que el tema es de una gravedad... Yo dudo que en la práctica se vaya a poner en marcha, porque va a tener que echar a los funcionarios, cambiarlos de sitio al personal laboral, veremos a ver qué condiciones de trabajo les imponen; un patrimonio de la Comunidad Autónoma lo tienen que desafectar al Estado, desafectar a la Comunidad Autónoma para ponerlo en manos privadas. Yo creo que van a tener dificultades de tipo legal. En cualquier caso, yo creo que es absolutamente, pues, impresentable, bajo el punto de vista político.

Y aquí, sinceramente, yo me tengo que dirigir a los señores del C.D.S., el cambio ideológico que han tenido en este tema. Ustedes se oponían, consta en el Diario de Sesiones, consta que decían ustedes que jamás apoyarían la privatización de las instalaciones públicas. Evidentemente, es un cambio ideológico que supone, pues, que, evidentemente, no les vote ya nadie ¿no? ¿Quién les va a votar a ustedes, si no saben ni lo que

quieren? Yo intuiría que a cambio de este giro ideológico tan profundo, ustedes habrán recibido algún Delegado Territorial, un par de Directores Generales, porque yo creo que son unos auténticos mercaderes de puestos públicos, que es en lo único que han venido hablando desde hace una temporada. Evidentemente, es un cambio ideológico importante que tiene que tener alguna contraprestación...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Ruego a Su Señoría que se...

EL SEÑOR LORENZO MARTIN:... dicho, evidentemente, en tono absolutamente de broma y cordial, como corresponde a este Parlamento.

Por tanto, ese es el tema que vamos a votar ahora, la privatización de un bien público, con unos funcionarios que hay dentro, con una clientela ya hecha, en favor de alguien que a partir de mañana lo va a hacer. No existe, que yo recuerde, señor Bosque Hita, ningún precedente en España al respecto. Existe el precedente de la concesión administrativa, que, evidentemente, hemos hecho todos aquí; pero que un bien público se ponga en manos privadas de esta forma, no existe ningún precedente, y, si no, yo le rogaría que me pusiera el ejemplo al respecto. Por tanto, mi Grupo se mantiene donde siempre ha estado en este tema; defiende que el patrimonio de la Comunidad siga siendo gestionado por la propia Comunidad. Y, evidentemente, pues, a partir de ahora les corresponde a ustedes, socios, evidentemente, en el tono que decía últimamente, en el sentido de que se compenetran y entienden exactamente cuál es la problemática de esta Comunidad, quienes una vez más lo privaticen.

Yo creo que a este ritmo, señor Presidente, van a sacar a privatizar las Consejerías de la Comunidad Autónoma, con todo lo que ello implica dentro; evidentemente, nosotros estaremos aquí siempre, oponiéndonos y defendiendo lo que realmente, en justicia, corresponde al Estado, al Estado que, evidentemente, también es la Comunidad Autónoma. Muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias.

EL SEÑOR BOSQUE HITA: Señor Presidente, querría utilizar el punto primero del artículo 77.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Vamos a ver, la Presidencia entiende que está suficientemente debatido, lógicamente, digamos, en el turno final del Grupo proponente, que cierra el debate. Lógicamente, se hace referencia, digamos, a argumentos que ha utilizado anteriormente alguno de los otros Grupos, pero sería reabrir un debate y creo que no ha lugar. Vamos, la Presidencia, lamentándolo mucho, no va a reabrir el debate, entiende que está suficientemente debatido y vamos a proceder a la votación.

EL SEÑOR BOSQUE HITA: Obedezco al señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Sometemos a votación la Proposición No de Ley, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a la gestión de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos propiedad de la Administración Autónoma, entendiéndose que no es admitida, digamos, la Enmienda presentada por el Grupo del C.D.S. Quienes estén a favor de dicha Proposición No de Ley, que levanten la mano Muchas gracias, pueden bajarla. Quiénes estén en contra. Muchas gracias. Abstenciones, ninguna.

Resultado de la votación: sesenta y nueve votos emitidos; veintiséis a favor, cuarenta y tres en contra, ninguna abstención. En consecuencia, queda rechazada la Proposición No de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a la gestión de las Estaciones de Inspección Técnica de vehículos propiedad de la Administración Autónoma.

Se levanta la Sesión. Muchas gracias.

(Se levantó la Sesión a las veinte horas cinco minutos).