

## **COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**

**PRESIDENTE: Don José Luis Santamaría García**

**Sesión celebrada el día 8 de mayo de 2001, en Fuensaldaña**

---

### ORDEN DEL DÍA:

1. Pregunta con respuesta Oral ante la Comisión, P.O.C. 832-I, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador D. Antonio Losa Torres, relativa a planes acerca del Centro de Transportes de León, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N.º 86, de 25 de septiembre de 2000.
2. Pregunta con respuesta Oral ante la Comisión, P.O.C. 835-I, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador D. Antonio Losa Torres, relativa a obras de mejora de la carretera LE-232 en Vega de Almanza (León), publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N.º 86, de 25 de septiembre de 2000.
3. Proposición No de Ley, P.N.L. 467-I, presentada por los Procuradores D. Joaquín Otero Pereira, D. José M.ª Rodríguez de Francisco y D.ª Daniela Fernández González, relativa a construcción de un nuevo puente en la carretera LE-111 en Nogarejas, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N.º 119, de 15 de febrero de 2001.
4. Proposición No de Ley, P.N.L. 474-I, presentada por los Procuradores D. Joaquín Otero Pereira, D. José M.ª Rodríguez de Francisco y D.ª Daniela Fernández González, relativa a estudios de viabilidad de la línea férrea Ponferrada-Villablino y de enlace con la línea FEVE Ferrol-Oviedo,

publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N.º 119, de 15 de febrero de 2001.

5. Proposición No de Ley, P.N.L. 482-I, presentada por los Procuradores D. Laurentino Fernández Merino, D. José M.ª Crespo Lorenzo y D.ª Begoña Núñez Díez, relativa a desdoblamiento de las carreteras C-613, tramo Palencia-Grijota, y C-617, tramo Palencia-Villalobón, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N.º 121, de 27 de febrero de 2001.

## SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diez horas cuarenta minutos.	5163	En turno en contra, interviene la Procuradora Sra. Cordero Monroy (Grupo Popular).	5169
El Presidente, Sr. Santamaría García, abre la sesión y comunica las sustituciones que se han producido.	5163	En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. Fernández González (Grupo Mixto).	5169
<b>Primer punto del Orden del Día. POC 832-I.</b>		Se interrumpe momentáneamente la sesión por interferencia de un teléfono móvil.	5170
El Presidente, Sr. Santamaría García, da lectura al primer punto del Orden del Día.	5163	La Procuradora, Sra. Fernández González (Grupo Mixto) continúa con su intervención.	5170
Intervención de el Procurador Sr. Losa Torres (Grupo Socialista) para formular su pregunta.	5163	En turno de dúplica, interviene la Procuradora Sra. Cordero Monroy (Grupo Popular).	5170
Contestación, en nombre de la Junta, del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	5164	En turno de fijación de posiciones, interviene la Procuradora Sra. Velasco García (Grupo Socialista).	5170
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Losa Torres (Grupo Socialista).	5164	Intervención de la Procuradora Sra. Fernández González (Grupo Mixto).	5171
En turno de dúplica, interviene el Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	5165	El Presidente, Sr. Santamaría García, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	5171
El Presidente, Sr. Santamaría García, abre un turno de aclaraciones respecto a la pregunta planteada.	5166	<b>Cuarto punto del Orden del Día. PNL 474-I.</b>	
En turno de aclaraciones, interviene la Procuradora Sra. Velasco García (Grupo Socialista).	5166	El Presidente, Sr. Santamaría García, da lectura al cuarto punto del Orden del Día.	5171
Contestación, en nombre de la Junta, del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	5166	Intervención de la Procuradora Sra. Fernández González (Grupo Mixto) para presentar la Proposición No de Ley.	5172
En turno de aclaraciones, interviene el Procurador Sr. Gómez González (Grupo Socialista).	5166	En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular).	5170
Intervención del Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular) para una cuestión de orden.	5167	En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. Fernández González (Grupo Mixto).	5173
Contestación, en nombre de la Junta, del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	5167	Se interrumpe momentáneamente la sesión por interferencia de un teléfono móvil.	5174
<b>Segundo punto del Orden del Día. POC 835-I.</b>		La Procuradora Sra. Fernández González (Grupo Mixto) continúa con su intervención.	5174
El Presidente, Sr. Santamaría García, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	5167	En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular).	5175
Intervención del Procurador Sr. Losa Torres (Grupo Socialista) para retirar su pregunta.	5168	En turno de fijación de posiciones, interviene la Procuradora Sra. Velasco García (Grupo Socialista).	5175
<b>Tercer punto del Orden del Día. PNL 467-I.</b>		Intervención de la Procuradora Sra. Fernández González (Grupo Mixto).	5176
El Presidente, Sr. Santamaría García, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	5168	Intervención del Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular) solicitando turno por alusiones. Es contestado por el Presidente.	5177
Intervención de la Procuradora Sra. Fernández González (Grupo Mixto) para presentar la Proposición No de Ley.	5168	Intervención del Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular) por alusiones.	5177

	Págs.		Págs.
Intervención de la Procuradora Sra. Fernández González (Grupo Mixto).	5177	En turno en contra, interviene la Procuradora Sra. Juárez Galindo (Grupo Popular).	5178
El Presidente, Sr. Santamaría García, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	5177	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Fernández Merino (Grupo Socialista).	5179
<b>Quinto punto del Orden del Día. PNL 482-I.</b>		En turno de dúplica, interviene la Procuradora Sra. Juárez Galindo (Grupo Popular).	5181
El Presidente, Sr. Santamaría García, da lectura al quinto punto del Orden del Día.	5177	En turno de fijación de posiciones, interviene la Procuradora Sra. Fernández González (Grupo Mixto).	5181
Intervención del Procurador Sr. Fernández Merino (Grupo Socialista) para presentar la Proposición No de Ley.	5178	Intervención del Procurador Sr. Fernández Merino (Grupo Socialista).	5181
		El Presidente, Sr. Santamaría García, somete a votación la Proposición No de Ley. Es rechazada.	5182
		El Presidente, Sr. Santamaría García, levanta la sesión	5182
		Se levanta la sesión a las doce horas veinte minutos.	5182

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

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Señorías, se abre la sesión. ¿Los Grupos Parlamentarios quieren comunicar a esta Presidencia alguna sustitución? ¿Por el Grupo Parlamentario Popular?

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: El señor Galván sustituye al señor López de Benito, la señora Serrano sustituye al señor Rodríguez de la Fuente y la señora Sánchez al señor Riñones.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias. ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista?

LA SEÑORA VELASCO GARCÍA: Sí. Gracias, Presidente. Don Antonio Gómez sustituye a don Antonio de Meer, don Ángel Gómez a don Antonio de Meer y doña Carmen Espeso a don José Yáñez.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias. En el Grupo Mixto doña Daniela Fernández sustituye al señor Rodríguez de Francisco.

Primer punto del Orden del Día... El Presidente va a dar... al no existir Secretario en esta Comisión -estamos pendientes de su nombramiento-, voy a dar lectura al primer punto del Orden del Día: "**Pregunta con respuesta Oral 832, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador don Antonio Losa Torres, relativa a planes acerca del Centro de Transportes de León, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número ochenta y seis, de veintiséis de septiembre del año dos mil**".

Para formular la Pregunta, tiene la palabra don Antonio Losa.

EL SEÑOR LOSA TORRES: Gracias, señor Presidente. En primer lugar, y en nombre de mi Grupo, quisiera... quisiera recordarle, señor Presidente, que haga lo posible para que en la próxima Comisión el primer punto del Orden del Día sea el que debía haber sido hace ya dos Comisiones, que es la... el nombramiento de Secretario del Grupo, que, de acuerdo con las fuerzas parlamentarias, le corresponde al Grupo Socialista.

En relación con la Pregunta, que fue realizada en el pasado cuatro de julio del dos mil, decía lo siguiente:

El pasado once de mayo -ya ha llovido-, el Concejal de Urbanismo del Ayuntamiento de León anunciaba que el Ayuntamiento de León y SEPES negocian la adquisición de una parcela de entre cuarenta mil y sesenta mil metros cuadrados en el polígono industrial de Onzonilla para la instalación de la central de transportes de León. Para la construcción de este centro -decía- la Junta ha comprometido ya un presupuesto de 275.000.000 de pesetas, aunque se mantienen negociaciones con la Consejería de Fomento para alcanzar los 400.

Por lo expuesto, se formula la siguiente Pregunta: ¿cuáles son los planes de la Consejería de Fomento en relación con el centro de transportes de León, con indicación de los tiempos previstos para su iniciación y ejecución, así como las ayudas previstas?

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para contestar a la Pregunta, en nombre de la Junta, tiene la palabra don Luis Alberto Solís, Director General de Carreteras e Infraestructuras.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señor Presidente. Señorías. La Junta de Castilla y León, a través de la Consejería de Fomento, tiene previsto impulsar la instalación y el establecimiento de un centro intermodal de transportes en León, encontrándose recogida dicha previsión en todos los documentos de planificación elaborados por la Consejería, como marco de referencia para el desarrollo del conjunto de las infraestructuras del transporte de Castilla y León.

En el marco, pues, de los objetivos que sirven de encabezamiento a los mencionados instrumentos de planificación, como son los de favorecer el desarrollo económico regional mediante la potenciación de los sistemas de transporte público, desde el Plan de Actuaciones Prioritarias de Infraestructuras del Transporte elaborado para el periodo noventa y siete-dos mil, se recoge una previsión presupuestaria de 500.000.000 de pesetas para la construcción de la obra de referencia.

Asimismo, con la calificación de plataforma logística se recoge el establecimiento del centro de transportes de León en el documento de síntesis Plan Director de Infraestructuras del Transporte dos mil uno-dos mil trece.

En cualquier caso, el inicio de las actuaciones conducentes a la construcción del citado centro se encuentra a la espera de la disponibilidad de unos terrenos idóneos para la función a desarrollar, así como a la existencia de empresas interesadas en la gestión de dichas instalaciones. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, señor Director General. En un turno de réplica, don Antonio Losa tiene la palabra.

EL SEÑOR LOSA TORRES: Gracias, señor Presidente. Gracias, señor Director General por su comparecencia, aunque tarde. Pero no puedo decir lo mismo en cuanto a su respuesta, que me sigue pareciendo... que nos sigue pareciendo insatisfactoria.

Mire usted, le voy a hacer un recordatorio, porque usted no estaba aquí todavía, aunque le implica directamente por su pertenencia política a la... al equipo.... al Gobierno de Castilla y León, y le voy a hacer un recordatorio de cuáles han sido las vicisitudes de este tan deseado proyecto para la ciudad de León.

En el año ochenta y siete -es decir, hace ya catorce años- el Ayuntamiento de León inicia los trámites ante la Junta de Castilla y León para la instalación de una estación terminal de mercancías. En diciembre del ochenta y ocho la Junta de Castilla y León encarga la redacción del Proyecto Terminal de Mercancías de León, con emplazamiento en el término municipal de León en su anejo de Oteruelo, con acceso desde la carretera Nacional 120. Es

decir, en el año ochenta y ocho ya se encarga el proyecto por la Junta. Y usted ahora me habla de que no tienen ni terrenos, ni tienen proyecto.

El dieciséis de enero del noventa la Dirección General de Transportes -que así se llamaba entonces- de la Consejería de Fomento envía el citado proyecto al Ayuntamiento de León -o sea, que hay un proyecto redactado de una central de transportes-, siendo las características de aparcamiento para doscientos dieciséis camiones y noventa y nueve vehículos ligeros, estación de servicio, taller de reparaciones, báscula, puente grúa, despachos, hotel-cafetería. Presupuesto total: 861.345.115 de pesetas con 345.115.

El veintiséis de marzo del noventa el Pleno del Ayuntamiento de León aprueba por unanimidad el proyecto de todas las fuerzas políticas, acordando proseguir con los trámites para adquirir los terrenos.

El uno de febrero del noventa y cuatro -pasan cuatro años- el Pleno del Ayuntamiento de León aprueba por unanimidad poner a disposición de la Junta de Castilla y León cuarenta y ocho mil setecientos metros cuadrados de terreno municipal, situado en Trobajo del Cerecedo, para la construcción de la estación terminal de mercancías de León, pudiendo verse incrementada con otros cincuenta y dos mil metros cuadrados más con una parcela aneja, también propiedad del Ayuntamiento de León. ¡Fíjese los pasos que se han andado! Ya había terrenos en el año noventa y cuatro, señor Director General. Y podíamos seguir desde el año noventa y cuatro con más.

En febrero del noventa y seis el Alcalde del Ayuntamiento de León, don Mario Amilivia, anuncia que el Ayuntamiento de León, la Agencia de Desarrollo Económico y Gesturcal desarrollarán en los terrenos de Biomédica... -los famosos terrenos del timo-, donde se construiría una terminal de mercancías de León. En el año noventa y seis se destierra ya el proyecto que estaba redactado, se desecha la ubicación de Trobajo del Cerecedo y se empieza a hablar de unos nuevos terrenos con unos nuevos protagonistas, que son la Agencia de Desarrollo Económico y Gesturcal, que serían los brazos de actuación de la Junta de Castilla y León.

En marzo del noventa y siete el Alcalde de León y el Consejero de Fomento, señor Merino, acuerdan la realización de un estudio por la empresa Fomento Territorial, que está redactando el Plan Estratégico de Castilla y León, de gestión y financiación del centro de transportes e industria de León -ya le llama de otra manera, ahora le llama usted centro intermodal-. La Consejería de Fomento se comprometió en el año noventa y siete en destinar entre 300 y 400.000.000 de pesetas.

En octubre del dos mil el Alcalde anuncia la cesión de uso por un particular -¡fíjese qué cosas!- de una finca

de setenta mil metros cuadrados, situada en el polígono industrial de León, para levantar la central de mercancías.

Y en octubre del dos mil la patronal del transporte, Altradime, ya cansada de tantos... historias y tantos compromisos incumplidos, amenaza al Ayuntamiento de León con bloquear el tráfico si el Ayuntamiento no da una respuesta inmediata sobre la terminal de transportes.

Como ve, señor Consejero... perdón, señor Director General, las vicisitudes de este proyecto han sido múltiples, los compromisos innumerables, los engaños manifiestos y los incumplimientos todos. No es de recibo, señor Director General, que después de catorce años usted venga aquí a anunciarnos ahora... a hablar del centro intermodal, a hablar de la disposición de los terrenos. Y porque la conexión política está garantizada: el Partido Popular gobierna en el Ayuntamiento, toda la Oposición en el Ayuntamiento de León ha sido siempre de disposición... su postura ha sido de disposición total hacia la construcción de esta central, que es indispensable para que la ciudad se vea libre de grandes camiones que están aparcando en sus calles, que destruyen los pavimentos, que causan molestias innumerables en los... en los ciudadanos y en los vecinos, y que están ocupando las vías públicas que no están destinadas para el aparcamiento de camiones. Es, desde luego, inexplicable que hasta este momento y después de catorce años, y después de haberse producido innumerables actos administrativos con... incluso con disposición de terrenos, todavía estén ustedes de esta manera.

Yo... mi denuncia es la que quiero dejar aquí expresa en nombre de mi Grupo. Y, desde luego, urgirles, por favor, urgirles, además de criticarles, urgirles a que de una vez la ciudad de León pueda contar con el centro que se merece y que, además, necesita de una forma imperiosa. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. En turno de dúplica, don Luis Alberto Solís tiene la palabra.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señor Presidente. Señorías. Precisamente la dilatada historia que Su Señoría nos ha narrado demuestra la tremenda dificultad que tiene la puesta en marcha de estas infraestructuras, que por no ir cambiándoles de nombre constantemente, porque todos son coherentes entre sí o pueden serlo, le podíamos llamar como infraestructuras complementarias del transporte de mercancías. Eso englobaría el nombre genérico con las distintas acepciones que se le puedan... se le puedan dar.

Efectivamente, la historia es larga; lo cual demuestra que su puesta en marcha es tremendamente compleja. Tremendamente compleja porque la conjunción de que esto se haga posible requiere muchas voluntades. Hace

falta una disposición de las Administraciones, las implicadas en este caso -la Municipal y la Administración Autonómica-; pero, a su vez, existe... es necesario la implicación del sector privado para la posible explotación de esas instalaciones. Si no, nos encontraríamos con situaciones como las que, lamentablemente, se han dado en el pasado de simplemente por el hecho de tener unos terrenos y por tener un proyecto llegar a ejecutar unas instalaciones que no han llegado a ponerse en uso.

Nosotros la política que queremos seguir y que estamos siguiendo en este momento con estas instalaciones complementarias del transporte yo creo que es muy sencilla, y se la voy a explicar a Sus Señorías en esta Comisión.

Nosotros estamos intentando transferir el protagonismo de estas instalaciones a los Ayuntamientos, porque, en definitiva, se trata de unas instalaciones que, fundamentalmente, van al servicio de la... del desarrollo de las actividades del transporte, pero vinculadas con un municipio determinado, de forma tal que el esquema de colaboración sería el siguiente:

La Junta de Castilla y León, a través de la Consejería de Fomento, pone a disposición una determinada cantidad de dinero que se considera en cada caso necesaria, y los Ayuntamientos ponen a disposición los terrenos, de forma tal que el propio Ayuntamiento saca el concurso para construir y explotar las instalaciones, de forma que el dinero realmente se llega a invertir y ejecutar cuando tenemos el compromiso cierto de que el sector privado, los explotadores, los posibles explotadores -que deben estar relacionada, lógicamente, con el sector del transporte de mercancías-, se quieren implicar en la explotación del mismo. Si no, nos encontraríamos con el absurdo de la situación de haber invertido un dinero público y que luego existe dificultad para ponerlo en funcionamiento, porque el sector implicado e interesado no ha participado en la construcción.

Tal es así, que esto es... yo entiendo que es evidente, como que en las instalaciones referentes a León, en la que parece ser que la idea óptima sería intentar conjugar en un único proyecto lo que se ha llamado -entre comillas- "puerto seco", y aparece un nuevo nombre con lo que sería la central de transporte. Porque parece que ahí podrían deducirse sinergias importantes de funcionamiento. Bueno, pues hasta han existido manifestaciones expresas de algún representante de la Cámara de Comercio de León que dudaba de la bondad para León de un proyecto de esta naturaleza.

En otros territorios de nuestra Comunidad donde hemos puesto en marcha instalaciones de esta naturaleza, pues, hasta los propios... el propio sector de transporte, que no se aglutina en una única patronal, sino en varias patronales o en varias confederaciones, pues ha sido muy difícil encontrar la unanimidad de todo el sector de

transporte para aglutinarlo en un único proyecto, y quiere implicarse en la construcción y en la explotación. Y tal es así el caso que varias ciudades de Castilla y León al proyecto de construcción y explotación han concurrido una parte del sector interesado, y otra parte no ha querido concurrir.

En definitiva, concluyendo, nuestra voluntad, al margen de las historias pasadas, es clara, la siguiente. Cuando nosotros tengamos la manifestación expresa del Ayuntamiento de León sobre los terrenos, la manifestación y la aportación de los terrenos, unos terrenos disponibles sobre los que construir, la instalación que el Ayuntamiento de León desee -llamémosle terminal de mercancías de forma genérica-, una terminal de mercancías que, a ser posible, combine... se combine con lo que se ha llamado un puerto seco y, por lo tanto, es la referencia que yo hacía de una instalación de carácter intermodal, que, a nuestro juicio, es la instalación más deseable que debe tener la ciudad de León, en la que se concentrarían las actividades del transporte de ferrocarril, carretera y distribución de mercancías, y servicio a los conductores y servicio a los vehículos. Sobre esos terrenos disponibles nosotros tenemos previsto la aportación... ya en el antiguo Plan de Actuaciones Prioritarias en Infraestructuras del Transporte teníamos prevista la inversión de 500.000.000 de pesetas. Inversión que en ningún momento... que estamos dispuestos, perdón, a analizar la cuantía que sea necesaria, bueno, pues por si esa... si esa cantidad de dinero tuviese que aumentarse al servicio de una infraestructura un poco más ambiciosa. Y, a partir de ese momento, estableceríamos el convenio con el Ayuntamiento de León, para que el Ayuntamiento de León fuese el que sacase el concurso de la construcción y explotación de la terminal, de forma tal que tengamos la garantía de que vamos a construir con dinero público unas instalaciones que se van a explotar. Nada más, muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, señor Director General. ¿Algún Procurador desea intervenir en relación al tema concreto de esta Pregunta? Sí, tiene la palabra Señoría.

LA SEÑORA VELASCO GARCÍA: Gracias, señor Presidente. Es que cuando... me han surgido muchas dudas cuando ha contestado ahora el señor Director General, porque ha incluido un factor nuevo, y es el puerto seco.

Me parece que la pregunta del señor Losa era una pregunta muy clara, muy concreta, acerca del centro de transportes. La introducción del puerto seco -polémico, por otra parte, en la provincia de León, y que yo sepa se están haciendo los estudios- en nada quita ni pone a la pregunta que realmente formulaba el Procurador don Antonio Losa. A mí me gustaría que el señor Director General nos aclarara qué vínculo establece él, desde la Dirección General, porque, desde luego, a nosotros no se nos alcanza. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Tiene la palabra el Director General de Carreteras.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señor Presidente. Bueno, yo creo que el vínculo es relativamente sencillo. Un puerto seco son unas instalaciones, un nombre coloquial, donde se produce una manipulación de mercancía y, en principio, se produce un trasvase entre el modo ferroviario y el modo de transporte por carretera. Parece que es evidente que es hacia donde apuntan todas las recomendaciones en la Europa comunitaria en que nos movemos, en potenciar y en favorecer lo que se llama el transporte intermodal.

Por otra parte, una terminal de mercancías, en la concepción o con lo que entendíamos o se podía entender anteriormente, es un sitio donde se producen una serie de servicios al transporte de las mercancías... al servicio de las mercancías, al servicio de los vehículos y al servicio de los conductores. Parece relativamente sencillo intentar aglutinar los dos proyectos, y que los dos proyectos puedan converger en una gran instalación que le hemos llamado "centro intermodal de mercancías", en el que se puedan dar simultáneamente ese trasvase de mercancías entre el ferrocarril y la carretera; y, a su vez, un servicio ya a la mercancía específica, además del trasvase, que puede ser fraccionamiento y distribución de carga, un servicio a los vehículos y un servicio a los conductores.

Nosotros estamos dispuestos a favorecer el desarrollo de un proyecto ambicioso en León, no solamente en León, sino en otros lugares de nuestro territorio, de centros intermodales de transportes en los que pueden converger perfectamente y aglutinarse dos proyectos al servicio de las mercancías. Si eso es posible -y yo creo que no merece la pena considerar esa posibilidad, y es la que se está recogiendo con el estudio que estamos haciendo según el convenio con la autoridad portuaria de Gijón y de Avilés-, la ciudad de León puede tener una instalación completa al servicio de la mercancía que colme el propósito de esa antigua terminal de mercancías que se solicitaba. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, señor Director General. Señora Velasco, no tiene derecho a réplica en este turno. Y, por lo tanto, pasamos al segundo... ¿Quiere intervenir? Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Socialista.

EL SEÑOR GÓMEZ GONZÁLEZ: Muchas gracias, señor Presidente. Es que revisando, bueno, pues lo que constata el Proyecto de Presupuestos del año presente, del dos mil uno, pues en el concepto de su Dirección General de Carreteras e Infraestructuras, como concepto para convenios con Ayuntamientos y Diputaciones, figura la cantidad de 309.000.000 de pesetas. Y en los presupuestos del año dos mil figuraba la cantidad de

225.000.000. Los 225.000.000 del dos mil no se llegaron a materializar; es una inversión que nunca se realizó y que, por tanto, están ahí. Este año aparecen 309; sin embargo, usted ha hablado de 500.000.000 de pesetas. Y yo tengo la duda de si son 309 o son 500, o es que a estos 309 que aparecen de este año se van a sumar los que en el año anterior no se invirtieron. Y esta duda, si puede usted aclarárnosla, pues se lo agradecería. Muchas gracias.

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Señor Presidente, para una cuestión de orden.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Sí.

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Para una cuestión de orden, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Dígame.

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: El ruego... el turno de preguntas entiende este Grupo que, de los distintos Grupos de los Procuradores, entiende este Grupo que debe de hacerse cuando termine el debate. Se están haciendo... ha hecho una intervención el Portavoz del Grupo, que me parece lógico, pero, si se hacen preguntas mientras no termine el debate entre el Director General y el preguntante, creo que debería terminarse el debate, y las preguntas de los demás miembros deben de hacerlas con posterioridad.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Sí, por favor, el señor Solís tiene la palabra para contestar a la pregunta formulada.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señor Presidente. Señorías. Intentaré responder brevemente a la cuestión que se me plantea.

Bueno, en primer lugar, como Su Señoría conoce con seguridad, las cantidades... la ejecución del presupuesto y la liquidación del presupuesto no incorpora las consignaciones presupuestarias que aparecen en una partida a los ejercicios posteriores. En cualquier caso, una buena técnica presupuestaria entiendo que consiste en que aquello no se debe incluir con una adaptación presupuestaria importante a... que yo creo que está suficientemente maduro en cuanto a su grado de desarrollo; es decir, concreción de proyectos que permitan cumplir la ejecución de los proyectos, porque, si no, sería dejar recursos presupuestarios ociosos cuando las necesidades son amplias.

Yo le voy a explicar a Su Señoría en qué consisten. La consignación presupuestaria de los 309.000.000 de pesetas que aparecen en la aplicación 760 del Programa

032, de la Dirección General de Carreteras, aparece expresamente una consignación presupuestaria para la redacción del convenio... para la dotación económica del convenio con el puerto de Gijón y con el puerto de Avilés, que yo hacía referencia antes, para estudiar la mejor ubicación de ese puerto seco en León. El resto de la consignación presupuestaria que aparece en la aplicación 760 hasta los 300.000.000 de pesetas –y le intentaré responder casi de memoria– se refiere a la dotación económica de convenios vigentes que tenemos en este momento con la Diputación de León y con el Ayuntamiento de León. En particular, con el Ayuntamiento de León existe un convenio vigente de... creo que son de 325 ó 350.000.000 de pesetas, donde está la dotación para la ejecución de la penetración desde la ronda sur de León hasta el centro de la ciudad. Asimismo, tenemos ahora mismo pendientes, está... existe la dotación de la firma inminente de un convenio con la Diputación de León, con la Diputación de León, para facilitar el acceso a las localidades de Vargas y de Oencia; convenio que tiene una dotación de 350.000.000 de pesetas y que, por tanto, con una previsión presupuestaria para este año de 150. Y que, por tanto, tiene su respaldo presupuestario en estas cantidades.

En resumen: ninguna de estas cantidades de 300.000.000 de pesetas se refiere a la dotación económica para hacer el centro de transportes de la ciudad de León. Nosotros no podemos presupuestar 300.000.000 para hacer el centro de transportes de la ciudad de León cuando en el momento de redacción de los presupuestos no se sabía ni remotamente cuál puede ser la ubicación de unos terrenos. Cuando nosotros... insisto y lo digo de forma rotunda: cuando tengamos el acuerdo con la ciudad de León, a través de su Ayuntamiento, de cuáles son los terrenos disponibles –pero terrenos realmente disponibles, no posibilidades de terrenos–, terrenos disponibles puestos en la mesa para que sobre ellos se pueda ejecutar el proyecto de la terminal de transportes o centro intermodal, tendrá la consignación presupuestaria. Y estamos a la espera de la obtención de... el tener esos terrenos; y será nuestro deseo que en el próximo ejercicio dos mil dos puedan ya tener la previsión, en la redacción de los presupuestos, la previsión de las partidas presupuestarias necesarias que permitan ya, el año que viene, la iniciación de los trabajos. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, señor Director General. Segundo punto del Orden del Día: **"Pregunta con Respuesta Oral ante la Comisión 835, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador don Antonio Losa Torres, relativa a las obras de mejora de la carretera León 232 en Vega de Almanza (León), publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número ochenta y seis, de veinticinco de septiembre del año dos mil"**.

Para formular la Pregunta, tiene la palabra don Antonio Losa.

EL SEÑOR LOSA TORRES: Gracias, señor Presidente. Esta Pregunta fue realizada hace ya prácticamente un año al igual que la anterior, lo que pasa es que la anterior, desgraciadamente, seguía de actualidad porque sigue sin realizarse y seguirá durante -por lo que ha dicho el Director General- todo el año dos mil uno, en principio. Esta otra, después de haber transcurrido un año, la carretera está ya construida y, por lo tanto, ha perdido cualquier actualidad y cualquier tipo de información. No tiene importancia ya en este momento, cuando ha transcurrido más de un año desde que se hizo, y, por lo tanto, este Grupo no considera ya pertinente que el Director General responda a esta Pregunta.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias. Señor Portavoz, ¿la retira? Tengo que recordarle que la Pregunta está formulada el veinticinco de septiembre del año dos mil. No es un año, por lo menos publicada en el Boletín de las Cortes; veinticinco de septiembre del año dos mil.

Pues nada, damos las gracias al señor Director General, y pasamos al tercer punto del Orden del Día.

Tercer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley 467, presentada por los Procuradores don Joaquín Otero Pereira, don José María Rodríguez de Francisco y doña Daniela Fernández González, relativa a la construcción de un nuevo puente en la carretera León-111, en Nogarejas, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 119, de quince de febrero del año dos mil**".

Bien. Se había presentado a esta Proposición No de Ley una Enmienda por el Grupo Parlamentario Popular con el número dos mil doscientos treinta y cinco del Registro de Entrada. Pregunta... Enmienda que ha sido retirada por el Grupo Popular, según figura en el escrito que tiene esta Mesa de la Comisión. Por tanto, al no existir enmienda, pasamos al planteamiento de la Proposición No de Ley. Y, para ello, tiene la palabra, en representación de los Procuradores Proponentes, doña Daniela Fernández González, por un tiempo de diez minutos.

LA SEÑORA FERNÁNDEZ GONZÁLEZ: Gracias, señor Presidente. Bien. Cuando se hizo la Proposición No de Ley en Puente de Nogarejas -como se le denomina-, que está en la León-111, y está en la localidad de Nogarejas, perteneciente al Ayuntamiento de Castrocontrigo, estaba cortado al tráfico porque las riadas, dado el mal estado del puente, arrastraron los pilares. En fin, estaba cortado al tráfico desde primeros de diciembre. Esto suponía para los... para las dos provincias -porque comunica León con Zamora; es la que carretera que va a Rionegro del Puente, y es ya provincia de Zamora-, comunicaba -digo- la Comarca del Eria con la Comarca

de Vidriales en Zamora, además de servir de paso... o de mejor paso, aunque la carretera es de firme malo, es estrecha, etcétera, pero es lo mejor que tenían los camióneros que llevan... los transportistas de pizarra.

Además, los agricultores de la localidad de Nogarejas se vieron perjudicados porque, entre regadío y secano, tienen unas novecientas hectáreas al otro lado del río. Para llegar a ellas -y sólo podían llegar con tractor- tenían que hacer un rodeo, entre ida y vuelta, de unos treinta y cinco kilómetros, conllevando gastos no sólo de tiempo, sino económico, de *gas-oil* y demás.

Creímos... sí es verdad que la Junta intentó, o una empresa intentó hacer algo en cuanto el puente quedó invalidado, pero no sé quién sería la cabeza pensante, porque hizo una plataforma de cemento con... lógicamente, con ojos, con aberturas, pero la hizo a un nivel del suelo que no sé si llegaría a un metro, porque a los ocho días estaban los ojos totalmente tapados, del arrastre de las piedras -porque el río, claro, llevaba velocidad-; con lo cual se gastó un dinero, pues, que no sirvió para nada. Es más, dejaron la plataforma, pues, a medio hacer, porque vieron que no era eficaz porque el agua pasaba por encima; y no era cuando más agua traía el río, ¿eh? O sea, la obra estuvo mal hecha.

Entonces, en ese momento pensamos que era lógico solicitar la construcción... o sea, un nuevo puente; no una reparación, sino un nuevo puente a la Junta de Castilla y León, por si acaso lo tenía en el olvido.

Bien. Llego aquí y me encuentro con una enmienda. Lo que quiere decir que el Grupo Popular no estaba enterado de cómo iba el asunto, porque el puente hace mes y medio que se está haciendo, y que en... un mes y medio o dos meses, y que si siguen las obras a este ritmo, desde luego, en un mes está terminado. Pero el Grupo Popular no se había enterado y, entonces, hizo la enmienda. Hay que dar gracias de que la Portavoz era de León, y de cerca, y se le ocurrió ir a ver el puente; porque, si no, hoy me proponen la reparación del puente, cuando hace meses que están haciendo el puente.

Así que, como supongo que no da lugar a muchas votaciones, porque el puente se está haciendo, gracias a Dios, pues nada, solamente decirle que para otra vez se enteren mejor, ¡hombre! Porque, lógicamente, yo sabía que se estaba construyendo, pero no la iba a retirar. Porque también las obras de la Junta a veces se paralizan. Yo confío en que siga al ritmo que está, y en un mes sea restablecido.

Y, de paso, aprovechar para que, aunque no venga en el Orden del Día, insten a la Junta a que ya haga la carretera, porque ahora el puente queda precioso, con unos ocho metros de calzada, dos metros de acera para paso de peatones, queda muy bien; pero la carretera sigue siendo tercermundista. Gracias.



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

LA SEÑORA CORDERO MONROY: Gracias, señor Presidente.

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

LA SEÑORA CORDERO MONROY: Señoría, no la ha retirado. Bien, pues entonces... Entonces, nosotros vamos... vamos a, en este momento, transmitir el sentir y el posicionamiento del Grupo Parlamentario Popular, porque, por supuesto, usted ha hecho unas afirmaciones que este Grupo Parlamentario no está de acuerdo, y vamos a utilizar los dos turnos. Yo le daré una explicación de por qué la retirada de la Enmienda.

Mire, queremos utilizar este turno para decirle, explicarle, informarle cómo se encuentra en este momento la actuación que se estaba llevando a cabo en el puente sobre el río Eria, en la carretera 111, a su paso por Nogarejas, entre Nogarejas y Rionegro. Bien.

En segundo lugar, debemos de decirle que consideramos que esta Proposición No de Ley está fuera de lugar en el tiempo, en el tiempo. Ambas somos de León, sabemos las necesidades urgentes que en este... que en su... en el mes de diciembre presentaba el puente de Nogarejas. Pero, en el tiempo, ha habido una serie de acontecimientos. Es decir, la Proposición No de Ley suya la presenta en enero, la presenta en enero, y estamos debatiendo en el mes de mayo; luego han pasado cuatro meses. Es necesario e imprescindible darle explicaciones de cómo estaba y cómo está ahora la situación.

Bien. Por otro lado, le debo decir que los daños causados en el puente se debieron a una serie de inclemencias meteorológicas, que fueron de una manera excepcional este año, tanto en España como en nuestra Comunidad Autónoma. Fueron... hubo un... un exceso de lluvia extremadamente peligroso, en este caso, para el puente de Nogarejas, y esto provocó la ruina casi total del mismo. Pero, de inmediato -y le estoy hablando... y le voy a hablar de los meses-, en el mes de diciembre la Dirección General se pone en contacto con la empresa Conservación de Viales para que de inmediato proceda a... a un paso... a construir un paso, un vado, ¿eh?, que está compuesto por veinte tubos de hormigón y una plataforma, paralelo al puente -que es muchísimo más alto-, y que no queden incomunicados por... desde ambas orillas. Esto se hizo así, y, efectivamente, otras riadas posteriores llevaron a incomunicar unos días sólo ese tipo de... ese vado; que hoy día -y hace ya, pues, vamos a decirle dos meses y pico- se está utilizando constantemente: vehículos pesados -yo lo he podido ver ayer mismo-, tractores, vehículos ligeros, etcétera, etcétera.

Mire usted, el dos de febrero... -fíjese que el problema surgió en diciembre- el dos de febrero, vistos los informes de los técnicos, la Dirección General toma una medida de urgencia. La medida es, a través del procedimiento de emergencia, presupuestar la construcción, restauración, recuperación, reparación del puente de Nogarejas de una forma inmediata. Esto llevaba a cabo a que se tenía que levantar el puente, con una diferencia sustancial: el anterior -usted lo sabe- medía cinco metros -difícilmente pasaban dos vehículos, y menos pesados-, y el actual tiene una plataforma de diez metros, con una calzada de siete y dos aceras de un metro y medio; la longitud del puente es de sesenta, de sesenta metros. Señoría es así. Es decir, no... yo creo que... los datos son los que son, y, si no, hable con los técnicos. Es decir, tiene una plataforma de diez metros -lo vuelvo a repetir-: siete de calzada y metro y medio en cada uno de los lados de las aceras.

Las obras comenzaron inmediatamente, pero, además, con una celeridad que -desde luego- le puedo decir que tanto el Ayuntamiento como los vecinos del lugar -que están viéndolo diariamente- pueden comprobar el paso que llevan las obras, que casi de inmediato se van a abrir.

Y, en este momento, toda la base del puente, toda la base del puente -tanto la cimentación, como el dintel, como los pilotes, como los estribos, como las zapatas- está totalmente conformado. Sólo queda en los próximos días -y le estoy diciendo las fechas de la próxima semana- colocar las vigas del tablero; y, de esta manera, terminar la recuperación total del puente.

Sí queremos decir que en este momento ha sido una de las obras que, como leonesa, y usted también -y hay otros Procuradores de León-, nos sentimos plenamente orgullosos con la celeridad y la urgencia que la Junta y la Consejería de Fomento ha llevado las mismas.

Por lo tanto, por lo tanto, no consideramos en este momento ni lógico ni procedente instar a la Junta a una obra que está a punto, a punto de concluir. Nada más. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para consumir... ¿De-sea consumir la señora Proponente un turno? Tiene la palabra, en turno de réplica, doña Daniela Fernández.

LA SEÑORA FERNÁNDEZ GONZÁLEZ: Señoría, yo creo que no me escucha, yo creo que no me escucha. Porque, vamos a ver, la Proposición No de Ley está puesta antes de comenzar las obras del puente; lo que está fuera de tiempo es su Enmienda, Señoría, que es del cuatro de mayo. Eso es lo que está fuera de tiempo. ¡Hombre!, Señoría, ¿no lo querrá usted negar que está hecha del cuatro de mayo y la retirada de hoy... de ayer, día ocho? Aquí está la documentación. Ustedes la pusie-

ron el cuatro de mayo, la Enmienda, para la reparación de un puente que llevaba dos meses construyéndose. O sea que la que está fuera de lugar... no es usted, vamos, es su Grupo Parlamentario. Usted también, claro, porque no se enteraba de que se estaba haciendo el puente. Cuando esta Procuradora puso la Proposición No de Ley, el puente no se había empezado a construir.

Y esa plataforma creo que la describí en la primera intervención, ¿eh?, y que no se llegó a poder terminar porque ya estaban obstruidos -¿lo dije o no lo dije?- con gravilla y con piedra. O sea que había sido un dinero malgastado.

La hubiera retirado, Señoría, la hubiera retirado si ustedes no me hubieran puesto una enmienda de cuatro de mayo. Pero, puesto que ustedes creen que el cuatro de mayo hay que reparar un puente que lleva dos meses en construcción, yo no la retiro.

O sea que no me dé explicaciones como que no me enterara, porque los que no se enteraron fueron ustedes; si no, no hubieran puesto esa enmienda, no la hubieran puesto. ¿Sí o no la hubieran puesto?, ¡qué tontería! O sea que ahora sí, ahora que se está haciendo el puente, a pesar de que el Grupo Popular no se había enterado hasta el cinco de mayo como mínimo -porque el cuatro puso la Enmienda-, ahora sí la retiro. Y, desde luego, espero que esa urgencia sea aplicable también a otras.

Y le advierto una cosa...

*(Suena un teléfono móvil.)*

LA SEÑORA FERNÁNDEZ GONZÁLEZ: (Es el mío, pero es que no lo puedo quitar.) Le advierto una cosa, Señoría: el puente se cayó...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Señoría...

LA SEÑORA FERNÁNDEZ GONZÁLEZ: ...porque estaba en mala... en mala...

*(Se suspende la sesión durante unos segundos.)*

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Vamos a ver... Puede continuar.

LA SEÑORA FERNÁNDEZ GONZÁLEZ: El puente se cayó por las riadas, pero porque estaba en mal estado, como el de Veguellina, y como otros muchos. Porque si hubiera sido causa de la riada, se habrían caído todos los puentes de España. Y, mire usted, se cayeron los que estaban para tirar.

O sea que muchas gracias a la Junta y al equipo de Gobierno, porque, desde luego, el Grupo Parlamentario Popular no se había enterado ni había pedido la construcción de ese puente, a pesar de que -como usted dice- hay

Procuradores leonesistas que viven a veinte kilómetros. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): ...Señoría. Para consumir un turno de dúplica, tiene la palabra doña Natividad Cordero.

LA SEÑORA CORDERO MONROY: Gracias, señor Presidente. Bueno, Señoría, no lo sé si es que no quiere escucharme o entiende sólo la parte que usted quiere entender.

Mire, usted presenta esta Proposición No de Ley y, efectivamente, si estuviera enterada de cómo iban las obras, hubiera retirado la Proposición No de Ley.

Yo le tengo que decir que este Grupo Parlamentario tenía interés -como tienen, me imagino, y estoy convencida, el resto de los Procuradores de León- que este puente se recuperara, se restaurara, se hiciera nuevo, pero que se hiciera. Entonces, dada la importancia del mismo, al Grupo Parlamentario Popular no le dolieron prendas en hacer una enmienda.

Por supuesto, ayer mismo esta Procuradora pasó parte del día en Nogarejas, ¿eh?, visitando las obras, hablando con los vecinos, etcétera, etcétera. Y, viendo cómo iban las obras -que ya están a punto de concluir-, me parece que también es coherente rectificar. Algo que esta Procuradora esperaba de Su Señoría y de su Grupo, no diciéndole que se trasladaba... se trasladara a Nogarejas a ver las obras. Yo, quizás, no me... no le hubiera obligado a que hiciera tanto, pero sí que pidiera información puntual al representante o representantes que tiene allí, ¿eh? Igual que un Grupo Parlamentario puede y está en su derecho de rectificar, usted, si hubiera sido coherente, hubiera retirado la Proposición No de Ley con una simple información de sus representantes en Nogarejas. Nada más. Muchas gracias.

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

LA SEÑORA VELASCO GARCÍA: Gracias, señor Presidente. La verdad es que sí que es un diálogo un poco estéril, éste, ¿no?, porque estamos debatiendo algo que ya se está... se está acabando de finalizar.

Lo que pasa es que el debate, quizá, va más al fondo de la cuestión. Efectivamente -como decía doña Daniela-, no sólo es ese puente, son muchos los puentes que en esta Comunidad están con problemas, y que hoy será uno, mañana será otro el que haya que abordar.

Entonces, nos parece que, si la fórmula para acelerar, para acelerar el que un puente que está en malas condiciones se arregle es hacer una PNL, pues, desde luego,

sí que podemos empezar a hacer PNL para que con toda agilidad se reparen.

Nosotros, desde luego, como Grupo, vamos a votar a favor, porque, desde luego, estamos a favor de que el puente se arreglara en su día. Cuando se presentó tuvo... tuvo su sentido la PNL, aunque sí somos conscientes de que aprobamos algo con carácter retroactivo, ¿no? Pero la posición de nuestro Grupo va a ser apoyar la Propuesta de la UPL.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para cerrar el debate, tiene la palabra la señora Proponente.

LA SEÑORA FERNÁNDEZ GONZÁLEZ: Bueno, Señoría, vamos a dejar de hablar. Usted se empeña en culpar a la UPL -y perdón-, pero la que no visitó las obras hasta el cuatro de mayo... perdón, hasta el ocho de mayo... Porque -repito-, ¿para qué pone la Enmienda de reparación cuando sabe que lo están haciendo nuevo? Pero, si es que se cae por su peso. Mire, hay cosas indefendibles. Lógicamente, la mayor alegría que tuvimos es que se hiciera el puente, porque no... la experiencia que tenemos... No, pero usted visitó las obras ayer, y dijo: ¡pero, si ya está hecho, y yo he puesto una enmienda para que se arregle!

¡Claro!, usted sola contradecía a la Junta. No presume que yo no he visitado el puente, Señoría, porque, incluso, por mi trabajo, a Cabrera voy tres veces por semana. O sea, que no presume que no hemos visitado las obras, Señoría, porque, porque las visitamos, sabemos lo que está ocurriendo. Además, de la información puntual -como usted dice- de nuestro representante de la Junta Vecinal, además, Señoría, nosotros sí lo visitamos antes del cuatro de mayo, por eso no pusimos enmiendas. Y no nos dio la gana de retirarlo, porque la obra no está terminada -la retiraríamos si hubiera estado terminada-, y porque cuando la pusimos no había sido ni comenzado, ni comenzado. Señoría, no tienen por dónde caerse sus argumentos. Por una vez me va a dar igual que voten a favor, que voten en contra, porque ya está hecho. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Esta Presidencia entiende que la Proposición No de Ley sigue. Y, por tanto, vamos a someter a votación esta Proposición No de Ley en los términos que usted la ha fijado. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?

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

Y pasamos al cuarto punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley 482, presentada por los Procura-**

**dores don Laurentino Fernández Merino, don José María Crespo Lorenzo, doña...**"

Perdón, perdón. Cuarto punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley 474, presentada por los Procuradores don Joaquín Otero Pereira, don José María Rodríguez de Francisco y doña Daniela Fernández González, relativa a estudios de viabilidad en la línea férrea Ponferrada-Villablino y de enlace con la línea FEVE, Ferrol-Oviedo, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 119, de quince de febrero del año dos mil uno**".

Para la presentación de esta Proposición No de Ley tiene la palabra doña Daniela Fernández González.

LA SEÑORA FERNÁNDEZ GONZÁLEZ: Gracias, señor Presidente. Bien, pues en el Plan de Infraestructuras dos mil-dos mil siete que realizó el Ministerio del Interior vemos que El Bierzo queda, una vez más, olvidado; también otras partes, ¿eh?, pero, en este caso nos vamos a referir a El Bierzo.

El Tren de Alta Velocidad que quieren poner -que, de todas maneras, largo me lo fiáis- no pararía desde León a Ponferrada, con lo cual, poco beneficio iba a aportar a la Comarca de El Bierzo. Entonces, intentamos, a través de esta Proposición No de Ley, mentalizar a Sus Señorías de que se debe... debería la Junta abrir al tráfico de viajeros, y de mercancías lógicamente, la línea férrea Ponferrada-Villablino que ya en su día funcionó -bueno, y está funcionando, pero no para viajeros-, para lo cual, lógicamente, sería preciso la mejora, tanto del trazado, como la electrificación, como las construcciones, remodelación de esos edificios, etcétera; lo que el estudio previo de los técnicos dictaminara que era necesario para ponerla en marcha.

Con esto intentaríamos que las poblaciones de Ponferrada y Villablino, de las dos Comarcas que siempre han tenido una comunicación -y la siguen teniendo-, pero con gran trastorno. ¿Por qué? Pues, porque no todo el mundo conduce y porque cada vez menos... además, por el envejecimiento de la población, y está corto de esos servicios. Además, intentaríamos que se uniera esta vía... con la prolongación de esta vía hasta la localidad de Grado -ya en Asturias- para tener servicio de comunicación, aprovechando la línea que va de Oviedo a Ferrol, o de Ferrol a Oviedo, que se unieran en el nudo de Grado -como digo-, y la Comarca Berciana se... pudiera, no solamente como viajeros, trasladar a Asturias. Porque también hay un gran tráfico que beneficiaría de forma tremenda la Comarca de El Bierzo, puesto que podría exportar con más facilidad y sin tantos rodeos (ahora tiene que ir hasta León la mercancía, que son ciento y algo kilómetros. Eso desde Ponferrada; y después desde León, otros ciento y algo, a Asturias).

Esto beneficiaría –como digo– la mejora, el desarrollo de la Comarca Berciana, porque la Comarca de El Bierzo es una comarca –como todos saben– sui géneris, especial, con unas características diferentes a otras muchas, y con una gran producción en vinos, en hortalizas, en conservas, etcétera, etcétera. Esto –decimos– facilitaría la reindustrialización o la mejora, por lo menos, de la Comarca de El Bierzo, que últimamente está siendo, pues, por el fallo de las minas, por lo mal que se lleva el asunto de las minas en León, está siendo causa de aumento de paro, y no la comarca que fue siempre, espléndida y esplendorosa.

Así que, por todo esto, pedimos a las Cortes que realicen los... que la Junta... los estudios de viabilidad tendentes a la apertura del tráfico de Villablino-Ponferrada; adoptar las medidas que sean necesario para ello –si se estima viable–. Y cuando hablo de viabilidad es viabilidad técnica, porque la económica, cuando se trata de un servicio y de dar vida a una comarca, entendemos que no es importante. O sea, cualquier coste es barato si a cambio conseguimos el desarrollo mayor de una comarca. Que también incidiría en Asturias, pero, bien, eso ya es otra... Iniciar las conversaciones con FEVE para que esto se llegue a hacer y con el Principado de Asturias y con las demás Administraciones que puedan estar implicadas para –como digo– llegar el tren, éste, de Ponferrada-Villablino, llegar hasta la localidad de Grado en Asturias y empalmar con el de FEVE que va de León-Ferrol, y establecer así un tráfico fluido y una facilidad para las personas y para las mercancías de llegar a Asturias sin tener que dar un rodeo de doscientos kilómetros. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Gracias, señor Presidente. Voy a consumir un turno en contra, pero, antes de hacer la exposición de las razones en las que nos apoyamos, quiero hacer una reflexión sobre dos manifestaciones que acabo de oír: una, que para resolver los problemas de una comarca, el coste económico no tiene importancia, o de cualquier otro tipo de servicios, y que, por lo tanto, sea cualquiera el coste de éste, pues, debería de resolverse; y el segundo es que la Comarca de El Bierzo está necesitada de ayuda.

Compartimos íntegramente la segunda de las manifestaciones, pero todo lo que estamos discutiendo en esta Comisión, normalmente, que es la Comisión de Transportes y Comunicaciones, tiene su base en la priorización de los escasos recursos que se tienen para resolver los problemas de los transportes y las comunicaciones. Lo

que quiere decir que el problema económico se coloca, en numerosas ocasiones, si no en primer lugar, sí no... en uno de los lugares preferentes.

En la exposición se dice que el PIE que se ha previsto, que hay un Plan de Infraestructuras dos mil-dos mil uno, y que El Bierzo queda al margen de ello. A mí me parece que hacer esa manifestación en ese momento, cuando las dos líneas pedidas por todos los Grupos Políticos de comunicación de Madrid con el norte y con el noroeste de la península están aseguradas –por lo menos están así incluidas dentro del Plan–, pues es hablar a humo de pajas. Si va a parar o no va a parar en Ponferrada es algo que en el Plan de Infraestructuras no está decidido; pero yo estoy plenamente convencido de que Ponferrada a El Bierzo será una de las paradas, porque así está ocurriendo en otras líneas de alta velocidad que en España se están llevando a cabo. Luego decir, con el Plan de Infraestructuras en la mano, que la Comarca de El Bierzo va a quedar aislada, me parece que no es de recibo para basar la petición que luego se hace.

Que no hay paradas intermedias. ¿Cómo podemos saber si hay paradas intermedias si lo que hemos quedado, lo que se ha defendido es que la línea pase por León y que la línea pase por Zamora para llegar a Galicia? Si eso está prometido, ¿cómo podemos decir que lo demás no está en marcha, y que por eso es necesario llevar a cabo actuaciones inmediatas en las infraestructuras?

Bien. El Plan es un plan. Las actuaciones inmediatas no... harían referencia al Plan de Infraestructuras. ¿Con qué nos encontramos después? Con unas actuaciones en las que el Ministerio de Fomento y el Plan de Infraestructuras del Gobierno de la Nación no tienen nada que ver, porque estamos hablando del ferrocarril que va desde Ponferrada a Villablino, de la apertura de un nuevo ferrocarril que va desde Villablino hasta Grado, es decir, hasta la comunicación de El Ferrol y Oviedo, pero no estamos hablando del Tren de Alta Velocidad. ¿Y qué se pide en ésa... en ése? Se pide, pues, que se mejore el trazado de la Ponferrada-Villablino, que se electrifique, que se señalice de nuevo, que se remodelen los edificios de las estaciones, los andenes y la marquesona... las marquesinas y las mejoras de los accesos. ¿Cuál es la finalidad? Dar respuesta a las necesidades de transporte de toda esa zona que comunica Villablino y su entorno con Ponferrada.

Bueno, nos parece que está bien, pero es que la Junta en ese aspecto ha estado actuando y ha dado respuesta. Y ha dado respuestas sin el coste económico... –que ya sé que no le importa–, el coste económico que eso supone, y ha dado respuesta sin la agresión medioambiental que supondría hacer un nuevo trazado o hacer una remodelación de la línea Ponferrada-Villablino que va por todo el Valle del Sil.

Si uno de los grandes problemas que se encuentran casi todas las obras públicas que en este momento tenemos en marcha en España son los impactos medioambientales, el impacto ecológico, ahí sería enorme. Pero no le digo que ésa sea la causa; le digo que una de las causas fundamentales es que eso sería una causa, el económico sería otra causa, y la tercera es que había un tren que estaba funcionando, y que la demanda de la población no ha ido por ahí, ha ido disminuyendo la demanda de viajeros del tren y ha ido aumentando la demanda de viajeros en carretera. Y a eso ha respondido la Junta de una manera: aplicando los fondos que tenía, los fondos que ha podido conseguir en la modernización del ferrocarril que en este momento está... está existiendo, en unos fondos que ascienden a la cantidad de 3.500 millones de pesetas aproximadamente, en la línea Ponferrada-Villablino.

Y está dando respuesta al transporte de mercancías. Y el transporte de mercancías, a través de ese ferrocarril, está haciendo que la carretera sea una carretera mucho más segura, más rápida y mucho mejor. Porque, además, en la carretera también se ha tenido en cuenta, se han hecho arreglos o inversiones importantes, desdoblado desde Ponferrada a Cubillos del Sil y mejorando la carretera desde Cubillos del Sil, por Toreno, hasta Villablino. Lo que quiere decir que la comunicación entre Ponferrada y su entorno y su comarca –mejor dicho, Ponferrada y el entorno de Villablino y Villablino– es una comunicación que en este momento ha quedado mejorada de forma importantísima, porque las inversiones en materia de carreteras en esa zona, pues, ascienden a casi 10.000 millones de pesetas.

Después pide algo que ya indica por dónde pretenden resolver los problemas. Pretender que se haga una nueva línea de ferrocarril desde Villablino hasta Grado, atravesando la Cordillera Cantábrica, pasando el Parque Nacional de Pola de Somiedo y la Reserva Nacional de Somiedo, aparte del coste que supone, es que sería difícilmente defendible ante ninguna instancia. Si usted sabe lo que ha ocurrido con el túnel que pasa desde Madrid hasta... pasando por Guadarrama, explíqueme usted qué pasaría para atravesar la Cordillera Cantábrica, qué pasaría para pasar la Reserva Nacional y qué pasaría para el... para cruzar el Parque Nacional en esa zona.

Le digo que es una de las razones, pero no es la más importante, es una más. Una más entre las que le digo: las económicas, las ecológicas... No hay una demanda en el sentido que usted está diciendo. Y, por lo tanto, lo que nos propone en este momento, que sería ideal que existiera... es decir, si escribiéramos una utopía para dar respuesta a los problemas de transporte de la zona de Villablino, pues estaría bien incluir ese paso. Algún día a lo mejor se puede hacer, cuando hayamos terminado

con otras actuaciones prioritarias, como hacer, por ejemplo, la comunicación a través de la alta velocidad entre el centro o el sur de la península con el norte, pasando por Valladolid, por León, por Palencia, por Zamora, por Burgos. Entonces, cuando ya todo eso lo tengamos resuelto, probablemente se pueda pensar el modo de hacerlo. Pero hoy por hoy eso nos parece una utopía difícil de llevar a cabo y una buena presentación para decir a los habitantes de esa zona que el Partido Popular no tiene interés en defender sus intereses, ni sus comunicaciones, pero que la UPL se está volcando, pero que la están dejando abandonada. Y que ¡pobre UPL! porque si tuviera... si ella estuviera en el Gobierno lo haría al día siguiente, porque como el dinero no importa, lo sacaría de cualquier sitio, y eso estaría hecho; pero, vamos, no dentro de diez años o siete años, lo haría ya. Haría un ferrocarril, ampliaría el ferrocarril de Ponferrada a Villablino por el Valle del Sil (no importa, trasladaríamos el curso del río Sil), y atravesaríamos los parques nacionales, y las reservas nacionales y la Cordillera Cantábrica, pero sin ningún problema, con independencia del coste económico. Eso es lo que está vendiendo usted en esta ocasión.

Está vendiendo una demagogia pura y dura, está vendiendo a los habitantes de esa zona algo que, hoy por hoy, sería impensable. No podemos hablar en el futuro de qué puede pasar, porque el futuro puede dar muchas sorpresas y puede haber avances técnicos que... con los que se puedan conseguir muchas cosas, pero eso es lo que usted está vendiendo. Está vendiendo una pura demagogia a unos habitantes para decir que el Partido Popular no se preocupa de León ni se preocupa de la Comarca de El Bierzo, pero que ustedes sí se preocupan; y que si ustedes estuvieran gobernando, eso lo harían de forma inmediata. Por eso nos oponemos a esta Proposición No de Ley.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): ...Señoría. ¿Desea la señora Procuradora Proponente consumir un turno de réplica?

LA SEÑORA FERNÁNDEZ GONZÁLEZ: Sí, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Tiene cinco minutos. Gracias.

LA SEÑORA FERNÁNDEZ GONZÁLEZ: Gracias, señor Presidente. Bueno, hoy les toca presumir, en el sentido de presumir intenciones de... en este caso, de la Oposición. Eso todo que usted dice de que nos preocupamos... es que no tenemos de otra provincia que preocuparnos hoy por hoy. Sin embargo, ustedes, que tienen tantas, no saben con quién quedar bien, y, desde luego, a León siempre le toca la peor parte, y a Zamora, ¿eh?

Luego me habla de que no ha quedado olvidado, porque me habla del Tren de Alta Velocidad de Zamora, al cual estamos encantados. ¿Pero qué tiene que ver el

Tren de Alta Velocidad de Zamora con la Comarca de El Bierzo? Y el que está programado para hacerse por León, de León-Ponferrada, en Ponferrada muere, según las declaraciones de la... del Ministro, el día que estuvo, y del Consejero, etcétera. En Ponferrada, de momento y hoy por hoy, muere el Tren de Alta Velocidad. Luego que para en Ponferrada ya lo sabemos. ¡Qué remedio le queda! No le hacen vía más adelante... O sea que también queda incomunicado. Por esos medios tan modernos y que ustedes pretenden, tal, también El Bierzo queda incomunicado con Galicia. Es decir, que está incomunicado con Galicia y con Asturias, con los dos sitios, en ese Tren de Alta Velocidad que usted habla.

Nosotros ya nos conformábamos con que se hiciera un tren, que, después de todo, el tramo de vía nuevo, aunque atravesase todo lo que usted me ha contado, no es para tanto. Porque, mire usted, cuando ustedes quieren lo atraviesan. Atraviesan con postes de red eléctrica de alto voltaje los Picos de Europa; y "que yo sepa" mucho, sí, llevarlo a los tribunales, etcétera, pero la postura es bastante...

*(Se producen interferencias por un teléfono móvil.)*

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Paramos un minuto. A ver los teléfonos, por favor.

*(Se interrumpe la sesión durante unos minutos.)*

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señorías. Seguimos.

LA SEÑORA FERNÁNDEZ GONZÁLEZ: Pues que, en fin, no sé ya... Pero es igual. Que los impactos que usted dice, cuando los quieren salvar, cuando realmente le interesa, los salvan, porque es que tiene que ser así. O sea, procurar romper lo menos posible el... o sea, hacer el menor impacto ambiental. Pero no con esa excusa "aunque ya me ha dicho que es una de las razones, no todas" dejar una comarca sin una buena comunicación con la Autonomía de al lado; con la cual, a pesar de lo que usted diga que no era viable, es viable.

Y cuando le digo que no importa el dinero, no quiero decir tampoco... porque, si usted se da cuenta, le pedimos realizar estudios de viabilidad e iniciar conversaciones, no le pedimos que lo haga mañana, sino comenzar esos estudios a ver las posibilidades que tiene, si a corto o a medio plazo se puede hacer lo que en realidad queremos.

Por supuesto que importa el importe económico, pero no hasta el punto, no hasta el punto... ni lo veo tan... es costoso, es costoso; pero obras de más envergadura económica se han realizado cuando hay voluntad, cuando hay... No me gustaría decir esto, pero como usted tampoco ha estado muy sutil, pues cuando hay algún Alcalde

que contentar, tampoco... también lo han hecho, o sea que... algún Alcalde de cierta importancia.

La UPL no es "¡pobre UPL!". La UPL está en alza en León y el PP está en baja en León, hoy por hoy; mañana, Dios dirá. O sea que de "¡pobre UPL!", pues nada. Estamos muy bien y muy a gusto. Y claro que lo haríamos. Sólo gobernaríamos para la provincia de León, no teníamos que quedar bien con Valladolid, ni con Madrid, ni con nadie. ¡Pues claro que lo haríamos! Si le parece, veníamos a hacerlo a Valladolid.

Después, me dice también que es prioritario esos trenes de alta velocidad, que es prioritario porque, claro, eso sí que son metas grandes. Mire, para alcanzar metas grandes, primero hay que empezar por metas pequeñas; y para ganar una guerra, hay que empezar ganando batallas. Y, desde luego, ustedes en El Bierzo me parece que la batalla... Con eso... con estas cosas que usted ha dicho no van a ganar mucho. No se pueden dar esas razones, porque, además, sólo se pide realizar estudios, ver la viabilidad que tiene; no se le dice que lo hagan porque sí. Y hasta a eso se niegan. O sea, algo tan fácil como decir: "Bien, pues se intentará hacer esos estudios, pero no creemos que pueda ser, por esto o por lo de más allá". Bien, ni siquiera quiere comenzar los estudios. Luego, lógicamente, yo ¿qué le voy a decir? Esos Alcaldes que a usted le preocupan tanto, y que vamos a quedar bien, y que estamos haciendo demagogia. La demagogia la hacen ustedes cuando hacen una campaña electoral y prometen lo que no está escrito, para luego ni siquiera acordarse más de la gente.

O sea que no me diga eso porque no... no es ésa nuestra misión, hacer demagogia. Así como la de ustedes sí, porque aunque les gustaría luchar por su provincia, o por su tierra, o por ese problema que ven gordísimo en no sé qué provincia, tienen que acatar la disciplina de un partido a nivel nacional y autonómico, la Unión del Pueblo Leonés no.

Yo no me quería meter con el Partido Popular, pero usted se ha metido con la Unión del Pueblo Leonés. Por lo tanto, he tenido que contestarle.

¿No lo quieren aprobar? ¡Pues allá ustedes!

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Señoría, le ruego vaya terminando.

LA SEÑORA FERNÁNDEZ GONZÁLEZ: Sólo se le pide que lo estudien, sólo se le pide. ¿Pero que no lo quiere aprobar? ¡Pues allá ustedes! Claro que se lo diremos a los bercianos, que ni siquiera lo quieren estudiar, que es lo que se les pedía. Gracias.

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

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

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Gracias, señor Presidente. Efectivamente, cuando se acierta en la diana, el acertado se duele. Cuando se dice que es pura demagogia, se contesta a la pura demagogia. La pura demagogia es que, teniendo El Bierzo otra serie de problemas a los que... a algunos de los cuales se está dando respuesta y a otros no... Pero como a León -como ha dicho usted-, como a Zamora, y como Segovia, y como a Burgos, y como a Palencia. Es decir, nuestra Comunidad Autónoma, que tiene muchos problemas y muchas necesidades, hay muchas zonas a las que no se está dando respuesta a todos los problemas. Y como no se está dando respuesta a todos los que tiene, se está dando respuesta por un orden.

Lo que yo le he dicho es que el orden de hacer una comunicación utópica de Villablino con Grado, con un coste económico enorme, no hace falta hacer ningún estudio; surgen del simple conocimiento de las demás obras que se están realizando de ese tipo. Con un coste ecológico enorme; dando respuesta a una demanda social, que no existe, pero que si se le ofrece, lógicamente, lo quiere -todo el mundo quiere lo bueno-. Eso significa poner a este Grupo Parlamentario y a la Junta de Castilla y León contra la pared para que diga que no; y es ponerle contra la pared para que diga que no porque usted está haciendo una oposición, una oposición que es: "si yo estuviera en León, yo tenía resueltos todos mis problemas, porque aquí quien me está impidiendo a mí resolver los problemas de León son Valladolid, es Madrid, es el resto de las provincias".

Bien. En mi provincia también hay problemas y hay necesidades. Yo soy Diputado, yo soy Procurador por Burgos, pero soy Procurador por Castilla y León; y tengo que comprender -aunque a veces me duela, aunque a veces me gustaría que no fuera así- que las necesidades son las necesidades de Castilla y León, y las prioridades hay que fijarlas en las prioridades de Castilla y León. Y nosotros pensamos que la Junta está dando respuesta a esas prioridades de esa manera. Y como está dando respuesta, yo, sin necesidad de que hagan ningún tipo de estudio, sé que lo que usted está pidiendo aquí en este momento es alcanzar el cielo con las manos, como se dice normalmente. Claro, para qué le voy a decir que vamos a hacer... que voy a decirle a la Junta que haga un estudio para ver si se puede alcanzar el cielo con las manos. Pues como no se puede alcanzar el cielo con las manos, yo le digo: no vamos a proponer a la Junta que haga ese estudio.

Ésa es la razón, ésa es la razón. Y a cambio le digo: sí está la Junta, sí está haciendo el Gobierno Regional, sí se está preocupando por la Comarca de El Bierzo, con estas actuaciones que le he dicho en el propio ferrocarril, y con otras actuaciones que se están haciendo también en la carretera de Ponferrada a Villablino. Pero hay más

comarcas... hay más actuaciones en la Comarca de El Bierzo.

Por lo tanto, no nos estamos olvidando. Los Procuradores del Grupo Popular no se olvidan de El Bierzo. Y no se olvidan de El Bierzo, pues a lo mejor, a pesar de que estamos tan sujetos a las directrices, órdenes y mandatos del partido nacional. Porque nosotros nos sentimos orgullosos de tener un partido nacional y de tener un proyecto para cada una de las provincias, para cada uno de los pueblos, para cada una de las Comunidades Autónomas, y un proyecto para España. Y estamos dentro de ese proyecto. Y ya sabemos que, a veces, estar dentro de ese proyecto exige, efectivamente, limitarse en algunas otras cosas.

Usted dice con mucha frecuencia: "En León todo el mundo quiere". Y en Burgos todo el mundo quiere. ¡Anda!, y en Villablino, y en Belorado, y en Sedano. Yo voy a mi pueblo y hablo de qué es lo que quieren, y lo queremos todo. Pero yo sé hasta qué punto el número de habitantes, las necesidades, las respuestas que hay que dar, los que tienen los de Belorado, los que tienen los de Pradoluengo, los que tienen los de los pueblos de alrededores, también necesitan dar una respuesta. Y usted dice: "Yo, con resolver el problema de León, lo tengo todo resuelto". Pues mire usted, nosotros, el Grupo Popular, no tenemos todo resuelto con resolver el problema de León.

Y esto que usted plantea hoy es alcanzar el cielo con las manos. Y por eso nosotros nos oponemos, simplemente porque ni siquiera creemos que merezca la pena, en este momento -le digo-, en este momento, en esta situación, hacer estudios para ver si se puede alcanzar el cielo con las manos. Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

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

LA SEÑORA VELASCO GARCÍA: Gracias, señor Presidente. No puedo obviar introducir en el debate algo que ha... a lo que ha hecho referencia el Portavoz del Grupo Popular. Si bien estamos hablando de una propuesta de estudio para una... para un tema concreto, que es el ferrocarril Ponferrada-Villablino, se introducen temas como el Tren de Alta Velocidad y se acusa, de alguna forma, de demagógica la propuesta de la UPL.

Mire, más demagógico es que el Consejero de Fomento, desde hace seis meses, el anterior Consejero de Fomento nos ofreciera un pacto por las infraestructuras de Castilla y León, y que estemos a finales de mayo con un nuevo Consejero compareciendo y ofreciendo ese pacto, incluso recordando que se podían variar los plan-

teamientos del propio Ministerio de Fomento, y que todavía no se haya dado ningún paso para hacerlo.

Respecto a la comodidad o no de ser Procurador, de alguna forma, territorial, en este caso me toca porque soy Procuradora de El Bierzo, pero yo me siento Procuradora de Castilla y León; pero sí muy conocedora de la propuesta que hace la Portavoz de la UPL. Y le digo que no es tocar el cielo con las manos, que es un sentir del pueblo, de esos pueblos, el que la recuperación de la vía de ferrocarril Ponferrada-Villablino sería un hecho muy positivo para la comarca.

Y no iba a tener problemas de impacto medioambiental, lógicamente, no iba a ser una línea de velocidades altas. Pero mucha gente viaja al hospital de El Bierzo desde Villablino, y no tiene coche, y tiene que pagar un transporte, público a veces y privado las más de las veces, y probablemente no tuviera ningún inconveniente hacer un trayecto en dos horas y media, que se podría hacer en coche en una hora; pero, igual no tendría ningún inconveniente en hacerlo en dos horas y media, pero a un coste diferente.

Por otra parte, la comunicación con Asturias es un tema histórico demandado en esa zona. Sí que es cierto –y ahí le doy la razón– que, a veces, analizando el coste/beneficio, pues a lo mejor no procede. Pero lo que sí que es cierto que, por parte de la UPL, aquí lo que se pide es un estudio. A lo mejor no es viable en estos momentos hacer esa comunicación, pero sí es viable habilitar y mejorar la línea Ponferrada-Villablino. Que ya no es Ponferrada-Villablino, que sería Cubillos-Villablino, porque desde Ponferrada a Cubillos –y mira que ha intentado esta Procuradora saber en qué condiciones está esa vía– se han levantado las vías, no sé si en permiso o no, sin estar desafectadas en muchos casos, y ya no sería viable. Pero eso es lo de menos.

Por otra parte, cuando habla del Tren de Alta Velocidad y la comunicación con Galicia, no puedo por menos de recordar que el Partido Popular en León se ha comprometido a hacer comunicación con Galicia por El Bierzo. Y si además, si además se ha comprometido, pero no... el anterior Presidente de la Comunidad, el Ministro de Fomento actual, y ahora rectifica, vemos que los intereses no son los de esta Comunidad, sino que son los intereses del señor Fraga de acercar más rápidamente La Coruña y Santiago a Madrid que no los intereses de nuestra Comunidad.

Y aunque éste no es el debate ahora, sí que le pediría, sí que le pediría que fueran cuidadosos con esas propuestas. Porque, mire, si es razonable y estudia usted el mapa, el mapa de la alta velocidad, y la comunicación de nuestra Comunidad con las Comunidades limítrofes, desde luego, solamente con un poco de objetividad nos daremos cuenta... nos daremos cuenta que son propuestas cuanto menos discutibles.

Entonces, desde el diálogo que creo que debe haber en los temas de infraestructuras, que siempre se prestan también a la demagogia, porque nunca hay dinero ni recursos para todo, ni para hacerlo en los tiempos necesarios, sí que desde nuestro Grupo nos parece fundamental, fundamental, que ese famoso Pacto de Infraestructuras de alguna forma llegue.

Y, desde luego, en estos momentos sí que vamos a votar a favor de esta Propuesta, porque, realmente, lo que estamos votando es una propuesta de estudio, no estamos votando dineros ni estamos votando problemas medioambientales con respecto a esta Propuesta de la UPL. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Este Presidente ruega a los miembros de esta Comisión que se abstengan de fumar en la misma.

Para cerrar el debate, tiene la palabra doña Daniela Fernández.

LA SEÑORA FERNÁNDEZ GONZÁLEZ: Gracias, señor Presidente. Bueno, gracias al Grupo del Partido Socialista. Señoría, no hay mejor... cuando no se tienen razones –como le pasa a usted ahora, que además mezcló hasta el... alta velocidad de Zamora, que qué tendrá que ver con El Bierzo–, cuando no se tienen razones –digo– se ataca. Y eso es lo que usted hizo en la comparecencia, primero, llamándonos todo lo que nos llamó, y ahora volver a decir que como duele y no duele.

¡Hombre!, a mí siempre que me hablan mal de mi gente, o de mi Partido, o de mi familia, me duele. A usted a lo mejor no, con tal de estar de Procurador; a mí me sigue doliendo, me duele. Pero... y me duele en este caso porque lo ha dicho no una persona, sino el Portavoz de; por eso me duele más.

No es tocar el cielo con las manos. Y ustedes que siempre dicen: "no, es que los técnicos han dicho...". Ahora son tan inteligentes que un proyecto que, según usted, es tocar el cielo con las manos, a simple vista, a vista de pájaro, y un Procurador de Burgos sabe que es tocar el cielo con las manos. Mire, es falta de voluntad política.

¡Claro que hay prioridades, claro! Pero es que hay que atender a la mayor posible de esas prioridades, y para El Bierzo ésta es una prioridad. Por ejemplo, también es una prioridad la autovía León con Valladolid, pero, mire usted, ahí se quedó; la de Benavente, que ya está adjudicada, pero que no se empieza a hacer, que tenía que haber estado hecha hace años. ¡Claro que hay prioridades, claro! Sólo que ustedes establecen las que dicen de arriba. Y a usted, cuando es de su pueblo, dice que le piden y no sé qué. Hombre, claro, también le pueden pedir que le ponga un pino en la piscina para tomar el sol, y no se le



va a atender. Pero hay cosas que sí tienen la suficiente envergadura como que por lo menos sean estudiadas.

Por otra parte, este proyecto ya lo hizo en tiempos –no sabemos dónde estará guardadito– el extinto ferrocarril vasco-asturiano, que hoy está integrado en la FEVE; hizo un estudio... hizo un proyecto, perdón, para darle salida al carbón. A lo mejor hoy el carbón no lo necesita tanto, pero quizás por eso mismo, porque no lo necesita, desgraciadamente, hay que darle esa salida para productos que tiene El Bierzo y que tiene con denominación de origen.

Así que, Señoría, usted puede decir que hacemos demagogia, usted puede decir lo que quiera. Espero que no sea el sentir de todos ustedes, porque a lo mejor algún día les pesa esa demagogia que dice que hacemos. Pero no es demagogia, Señoría, no es demagogia; es una necesidad que tiene la Comarca de El Bierzo, y que, por otra parte, se les debe, que, por otra parte, se les debe, porque esa reconversión minera ha quedado –como le hemos dicho en más ocasiones– en la creación de una pastelería con dos... con dos dependientes. O sea, eso es toda la reconversión que se ha hecho en la Comarca de El Bierzo después de estos años de maltrato a las minas.

Por lo tanto, Señoría, le ruego que no vuelva a atacar a un partido político. Usted diga que no a la Propuesta o diga que sí, que está en su derecho, pero nunca base la defensa para... en un no irracional y fuera de realidad totalmente atacando a un partido, ni al mío ni a ninguno; porque atacando usted a otro partido se está atacando a sí mismo y a su propio partido. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Concluido...

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Pido por alusiones personales a mi intervención, señor Presidente. Por alusiones personales.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Yo... esta Presidencia entiende que no ha habido alusiones personales.

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Yo digo la frase que ha dicho, y entonces me dirán si hay o no alusiones personales.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Diga usted la frase.

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Ha dicho que he defendido la postura con tal de estar de Procurador. Lo he copiado literalmente: "que he defendido con tal de estar de Procurador". Eso es una alusión personal, porque lo que está diciendo es que estoy...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Bueno, esta Presidencia entiende que

tiene derecho a... usted cree que es así. Esta Presidencia le da un minuto para que explique el porqué...

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: No, no...

(Murmullos.)

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): No, no, pero esta Presidencia cree que sí que ha habido una alusión.

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: En la defensa que ha hecho, en la fijación de posiciones que ha hecho, ha hecho referencia a todo tipo de alusiones, si he atacado o no he atacado al Partido de UPL, a lo cual yo no voy a hacer ningún tipo de referencia ni ningún tipo de defensa; ningún tipo de referencia, ningún tipo de defensa.

Pero en la defensa... en la intervención que ha tenido ha dejado claro que si yo hago las intervenciones que hago, que he hecho hoy, lo hago con la única finalidad de mantener mi puesto de Procurador. Y, entonces, pienso que eso es una alusión personal, es un insulto personal –eso sí que es un insulto personal, y no los que yo he estado haciendo–, y, por lo tanto, le pido que lo retire, si lo quiere retirar. Si no, yo tomaré mis medidas. Muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias. Señoría, tiene usted la palabra después del argumento que le ha explicado, que en su criterio es una alusión personal.

LA SEÑORA FERNÁNDEZ GONZÁLEZ: ¿Retira usted cuando ha dicho que yo vengo sólo a hacer demagogia, por ejemplo? ¿Eso no es un insulto personal? Es decir, que estoy engañando al pueblo. ¿Lo retira usted? Si usted retira eso, yo retiro lo otro. Pero si no, no retiro nada, porque, desgraciadamente, dos años que llevó aquí me ha enseñado que obedece y no defiende.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Esta Presidencia entiende que no retira las palabras que le han parecido una acusación personal al señor Procurador Proponente del Grupo Popular, y, por tanto, da por zanjada la cuestión.

Concluido el debate, procedemos a someter a votación la Proposición No de Ley. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Ninguna.

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

Pasamos al quinto punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley 482, presentada por los Procuradores don Laurentino Fernández Merino, don José María Crespo Lorenzo y doña Begoña Núñez Díez, relativa**

**al desdoblamiento de la carretera Comarcal 613, tramo Palencia-Quijota, y Comarcal 617, tramo Palencia-Villalobón, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número ciento veintiuno, de veintisiete de febrero del dos mil uno".**

Para la presentación de la Proposición No de Ley, por el... tiene la palabra don Laurentino Fernández Merino, en representación del Grupo Proponente, por un tiempo de diez minutos. Muchas gracias.

EL SEÑOR FERNÁNDEZ MERINO: Creo que no me va a hacer falta tanto tiempo, señor Presidente. Gracias. Bien.

Efectivamente, el Grupo Socialista, en este caso, a través de los Procuradores de Palencia, trae una Proposición que intenta solucionar lo que consideramos un problema que empieza a ser grave, referido especialmente a dos municipios de Palencia.

Y tal como decimos en los Antecedentes, pues las nuevas tendencias y los hábitos de vida, que van cambiando, están propiciando un crecimiento rápido de los municipios del alfoz de todas las capitales, probablemente, de la provincia... de la Región -en este caso hablamos de Palencia-, generalmente en forma de urbanizaciones de semi... de adosados o de aislados que se sitúan a medio camino entre la capital y el municipio respectivo, y que van consiguiendo aglutinar o cerrar todo el espacio que existe entre ambos.

Y éste es el caso concreto de Grijota y de Villalobón, no solamente de estos dos, pero sí son los que tienen el mayor problema ahora mismo, cuya comunicación... su única comunicación con la capital es una carretera de titularidad autonómica, que a su vez, además, sirve también de acceso a la variante que en su día se construyó para dar... agilizar el tráfico que pasaba por Palencia, de tal manera que estos dos tramos de carretera, que son muy pequeños -con lo cual el problema no es tan grave, digo, en cuanto a dimensión económica-, se complica extremadamente en momentos puntuales del día, puesto que además de los vecinos que acceden a su propia vivienda, van y vienen a su propia vivienda, simultáneamente, cualquier ciudadano que quiere acceder a la variante que circunda Palencia por esos tramos accede por una de esas dos vías, con lo cual la complicación es extrema.

Estas carreteras actualmente, de titularidad autonómica -como decía-, no disponen de vías de acceso siquiera, con lo cual la seguridad viaria en estos tramos es prácticamente ninguna.

Y por eso proponemos que la Junta elabore los correspondientes proyectos de desdoblamiento de estos dos tramos de carretera, que -repito- son muy cortos, con el fin de que tanto la 613 como la 617, en el tramo Palencia-Grijota y Palencia-Villalobón, puedan tener una me-

yor capacidad de absorción de circulación y mejore sensiblemente la comunicación con estos municipios que están consiguiendo o están teniendo un crecimiento rápido, pero que las infraestructuras de que disponen no han variado en el tiempo, mientras las condiciones o el número de habitantes que reside en esos municipios ha crecido exponencialmente, y va a seguir creciendo, probablemente; con lo cual parece razonable que la Administración vaya teniendo en cuenta estas circunstancias para adaptar las infraestructuras que afectan a estos municipios, y también a la capital, porque el tráfico es... tanto... es recíproco, para mejorar sensiblemente estos accesos que están ahora mismo muy complicados.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, señor Portavoz. Para consumir un turno en contra, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, doña Áurea Juárez.

LA SEÑORA JUÁREZ GALINDO: Gracias, Presidente. También vamos a ser bastante breves en la respuesta. Sólo vamos a decir que no estamos de acuerdo; sí en el planteamiento, no en la solución que se propone.

Es verdad que en todas las ciudades de nuestra Región están surgiendo problemas similares al que hoy tenemos sobre la mesa. Pero también es verdad que no es competencia de la Junta de Castilla y León el arreglo de este problema. Entendemos que es competencia municipal, y entendemos que se refleja claramente en la Ley del Suelo de quién es la competencia que surge cuando se hacen nuevas zonas urbanizables en cualquier municipio. Los propietarios de suelo urbanizable son quienes tienen que acometer tanto el acceso a sistemas generales como a la ampliación de sistemas generales, si ello fuera necesario.

Todos somos conscientes de que en Castilla y León tenemos un problema en cuanto a la población que tenemos, y que a todos nos encanta que llegue población y que se fije población, y que se creen nuevas zonas urbanizables alrededor de nuestras ciudades. Pero, además, debemos ser conscientes de que hay que hacerlo, pero siempre por lo menos con todo aquello que la ley obliga a que se haga.

Entonces, entendemos que es un problema de los Ayuntamientos, que no están haciendo que se respete la Ley del Suelo y que no están haciendo que aquellos promotores que comienzan urbanizaciones en lugares más o menos alejados de la capital con su beneficio en cuanto a que son promociones que suelen venderse bastante... a menor precio, pero no repercuten o por lo menos no llevan a cabo los costes de urbanización que, según la ley, se prevé y que cualquier Ayuntamiento debería obligar.

Entendemos... usted mismo nos dice que no disponen de vías de acceso, y, sin embargo, según ley, son obligatorios. Son obligatorios los puntos de enlace por parte de los propietarios de suelo urbanizable e incluso son obli-

gatorios, según la ley, la ampliación de sistemas generales.

La situación sobrevenida en las carreteras que hoy tratamos en este punto, que son la C-613, Palencia-Villada, y C-617, Palencia-Astudillo, en sus tramos más próximos a la capital palentina, es consecuencia de las urbanizaciones que se están desarrollando en el término municipal de Grijota, en su caso, y en los polígonos industriales de Palencia y Villalobón en el segundo. Una ordenación previa de dichos espacios habría determinado la exigencia de dotarlos de las correspondientes vías de servicio, que se incluirían en los costes de urbanización, y que permitirán ordenar los accesos a la vía principal. En este caso, las carreteras que sirven de acceso a estas áreas, de forma que se concentraran y limitaran los mismos, evitando puntos de conflicto desde el punto de vista de la seguridad vial.

En este sentido, corresponde a los Ayuntamientos la ordenación urbanística de sus municipios, la cual no debe limitarse a la generación indiscriminada de suelo urbanizable sin estar apoyada en un análisis de la disponibilidad de las infraestructuras que precisa dicho suelo, tanto servicios como de comunicaciones o accesos.

Por otra parte, deben entenderse como cargas asociadas a los promotores de suelos urbanizables las inversiones necesarias para dotar este suelo de infraestructuras imprescindibles para su desarrollo, apartado en el que se encuentra incluida la red de comunicaciones.

En conclusión –y ahora vamos a distinguir los dos casos que se proponen–, la resolución del problema de reordenación de accesos atiende a distintas circunstancias, y nosotros propugaríamos, de acuerdo a la legislación vigente en materia de accesos, las urbanizaciones surgidas en la proximidad de la C-613 tienen que tener limitados sus accesos a dicha carretera, siendo responsabilidad de los promotores tanto la ejecución de estos accesos como de los viales internos de la urbanización que canalicen el tráfico hasta puntos de intersección o enlace que deben ser autorizados por el titular de la carretera y donde éste determine.

Sin embargo, con respecto a la C-617, y dado el grado de consolidación de los polígonos industriales, desde la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras, durante el pasado año, se le propuso al Ayuntamiento de Palencia que redactase un proyecto de acondicionamiento de la carretera y reordenación de accesos, cuya financiación se estaría en disposición de estudiar sobre la base de que dicho Ayuntamiento asumiera la titularidad del tramo de carretera de la C-617 comprendido entre la ronda interior y la ronda exterior de Palencia, el cual tiene una funcionalidad específicamente urbana.

Entendemos que este problema está prácticamente en todas las capitales de provincia de nuestra Región, y

entendemos que la solución es mucho más parecida a cualquiera de las dos que aquí estamos proponiendo que a la que ustedes nos proponen en su Proposición No de Ley. Entendemos que una situación como la del polígono industrial ya consolidado, la Junta debe intentar que la funcionalidad de la carretera, por funcionalidad que tiene, debe pasar a titularidad municipal, puesto que está cumpliendo esa función. Sí es verdad que debe hacerse cargo de los gastos que hasta ese momento puedan generarse, puesto que en cualquier convenio se entendería que debería entregarse en la mejor situación posible.

Entonces, propondríamos en este caso... o creemos que la solución debería darse de conjunto y no una proposición puntual en este caso.

Entendemos que está legislado, está regulado por ley quiénes son los titulares de estas competencias, y, en este caso, donde está "desbordado" –por lo menos, entre comillas– debido a que son polígonos ya consolidados, no de nueva creación, entendemos que debería llegarse a un convenio Ayuntamiento-Diputación donde... perdón, Ayuntamiento-Junta, donde la titularidad pasara a quien ahora le corresponde, dada la situación de consolidación del polígono, que sería competencia municipal.

Y, por otra parte, en la C-613, como ha comenzado con pequeñas urbanizaciones, pero que probablemente será una vía que se va a complicar bastante más, porque lo normal... por lo menos, lo que entendemos que va a acontecer es que van a seguir creándose urbanizaciones, entendemos que el Ayuntamiento debe ser respetuoso con la ley y debe obligar a que esos promotores o esos propietarios de suelo urbanizable acometan los gastos de urbanización, tal como la ley está diciendo que tienen obligación, que es tanto de los puntos de acceso de comunicación a sistemas generales como la ampliación de éstos si fuera necesario. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. ¿Desea el señor Procurador Proponente consumir un turno de cinco minutos? Tiene la palabra.

EL SEÑOR FERNÁNDEZ MERINO: Gracias, señor Presidente. Mire, yo creo que a usted le han informado mal. Es verdad que los promotores de las urbanizaciones tienen la obligación de urbanizar. Pero es que eso está hecho, no es ése el problema. Si las urbanizaciones tienen salida a la carretera, pero salida directa, absolutamente directa; con lo cual lo que se ha hecho... son absolutamente posibles.

Y, mire, la carretera es autonómica; tan autonómica como la de Riaño, donde recientemente la Junta, efectivamente, no la ha desdoblado, la ha ensanchado adecuadamente y ha hecho vías de servicio en todo el tramo que afecta también al término de Grijota, donde, efectivamente, han surgido cientos de urbanizaciones o muchas

urbanizaciones; pero, precisamente, la que ha hecho la Junta, que es la de Riaño, donde ha desdoblado y ha hecho vías de servicio es justamente donde están todas las ilegales.

Lo que está ahora haciendo el Ayuntamiento de Grijota, las nuevas urbanizaciones que están en la otra carretera, ésas son todas legales: han hecho su plan parcial, sus cesiones, tienen sus viales interiores perfectamente, y lo que no tienen es más que un acceso directo a la carretera, directo a una carretera estrechísima, antigua, sin vías de servicio, que a su vez sirve de comunicación para acceder a la variante que circunda Palencia. Y ésta... y tan titularidad autonómica es ésa como la de Riaño, en la cual sí se ha hecho exactamente lo que ahora estamos pidiendo. Y yo no sé si es necesario desdoblirla como nosotros pedimos; a lo mejor, con un ensanche, como se ha hecho con la de Riaño, podría ser suficiente. No nos importa que eso se hiciera.

Es tan importante que tenga las vías de servicio y mayor anchura como si se quiere desdoblar, que sería una obra a más futuro; pero, desde luego, una de las dos cosas es imprescindible hacer. Y no lo puede hacer ningún promotor, ni siquiera el Ayuntamiento, la titularidad es autonómica. Esa carretera -que yo sepa- nadie puede ponerse a ensancharla ni hacer lo que quiera porque la titularidad es autonómica, y no puede hacer nadie ahí nada. O lo hace la Junta o no lo hace nadie.

Y mire, respecto a la otra, la otra es posible que algún día tenga que ser municipal, no digo que no; municipal, parte de Palencia y parte de Villalobón, que ése es otro problema. El problema es que ningún Ayuntamiento, salvo que esté loco, va a asumir la transferencia de esa carretera en esas condiciones, porque lo que van a hacer ustedes es trasladar el problema a otro; y yo no creo que haya Alcalde tan tonto que asuma eso. No creo que lo haya, se lo garantizo. Otra cosa es que la Junta acometa primero lo que hay que hacer y después diga al Ayuntamiento si le interesa asumir esa carretera; que a lo mejor se lo pensará. ¿Pero en estas condiciones...? En estas condiciones, ni en broma, vamos; ni el Alcalde actual ni nadie que esté en su sano juicio puede asumir esas transferencias de esa carretera. Pero, repito, en este caso es verdad que en el tramo de la segunda, la de Villalobón, hay un tramo con un polígono por medio... mejor dicho, dos, dos, por pequeños polígonos. Pero no solamente es eso, desde el último polígono hasta Villalobón todavía queda un tramo. Y, por otro lado, hay una parte donde no hay polígono, que también se está construyendo.

Es decir, es que todos estos municipios, que son además en su origen pequeños, terminan unidos totalmente a la capital, porque se colmata todo el suelo que hay disponible entre unos y otros; y al final lo que ocurre es que, por previsión de la Junta, por una parte, porque no exige prever la posibilidad de crecimiento a lo largo de la carretera, al final, cuando quiere actuar tiene mucho

más difícil arreglo, porque, o derriba chalets o ya no hay posibilidad ninguna de hacer determinadas cosas.

Yo, lo que estamos pidiendo es que, antes de que eso sea cada vez más complicado, la Junta elabore proyectos que permitan bien el ensanche a un ensanche razonable, o bien el desdoblamiento; pero sobre todo vías de servicio, no de acceso. Probablemente, yo me expresé mal o usted lo entendió mal. Yo no estoy pidiendo vías de acceso a las urbanizaciones, que las hay; el problema es que acceden directamente y en perpendicular a la carretera. Y eso es lo que genera una inseguridad importante a los ciudadanos que tienen que transitar por esa zona.

Y mire, los ciudadanos se compran -efectivamente, como usted ha dicho- los chalets allí, pero lo hacen por dos cosas: primero, porque están en un ambiente probablemente campestre, y les gusta más, y sobre todo porque tienen mejor precio; fundamentalmente por eso.

En todo caso, eso, efectivamente, se está produciendo en todas las capitales. Por eso nosotros no les pedimos que lo hagan mañana, no les dijimos en seis meses empiecen a hacer el desdoblamiento o el ensanche de la carretera; les decimos que vayan estudiando o que elaboren proyectos respectivos que permitan dar una solución ahora que todavía se puede; sobre todo, en un caso, y en otro también con más dificultades. Ahora, antes de que después sea más difícil. Porque, al final, después, o se hace otra carretera diferente por otro trazado, o, probablemente, ésa va a ser imposible ensanchar, salvo que empiecen a derribar con excavadora todo lo que hay alrededor.

Y, repito, esa actuación que estamos pidiendo para el tramo de Palencia-Grijota lo ha hecho la Junta, sin que nadie se lo haya exigido, al menos este Grupo, en el tramo de Palencia hacia Riaño, hacia Carrión, en el mismo término de Grijota, coincidiendo con el número de urbanizaciones... el mayor número de urbanizaciones ilegales que había en ese municipio. Justamente en el otro tramo, donde ahora se ha actuado de otra manera, es donde no se da solución a los ciudadanos que se han ido allí a vivir, por las razones, evidentemente personales, que han tenido... conveniente.

Digo, en todo caso, estos problemas o se abordan con tiempo y se actúa lo más rápido posible, o cada vez son más difíciles de solucionar. Al final, terminan haciendo necesario hacer otra... otro trazado diferente para hacer una carretera nueva con mucho más coste, más dificultades de expropiación, y, por supuesto, con mayor coste, sin duda, para las arcas de nuestra Comunidad. Yo creo que además estamos hablando de tramos bastante cortos, no estamos hablando de impresionantes obras de infraestructuras; es un tramo corto, pero que solucionaría un grave problema de muchos ciudadanos, que -repito- no solamente son los que van a su residencia, sino los que acceden a la variante. Entonces, hay momentos en los que

aquello es una verdadera locura de vehículos y, desde luego, con ninguna seguridad para ninguno de los que por allí circulan.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para consumir un turno de dúplica, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, dona Áurea Juárez.

LA SEÑORA JUÁREZ GALINDO: Gracias, Presidente. Muy breve. Sólo decirle que el Artículo de la Ley del Suelo... no sé si es el 5 o el 6, establece que "los propietarios de suelo urbanizable deben sufragar los costes de enlace con los sistemas generales, y, en su caso, la eventual ampliación de éstos si como resultado de nueva ordenación fuese necesario", tal como está. Entonces... sí, son sistemas generales. Con lo cual, el caso está recogido en la Ley del Suelo.

Por otra parte, es verdad que la Junta ha actuado en Carrión aunque estas... porque es una zona de mucha concentración; es verdad que es anterior a la Ley del Suelo, donde no estaba... donde no estaba esta competencia reflejada y donde, de verdad, había un problema por un número muy elevado de ciudadanos.

Yo creo que lo que hay que intentar es que esto no ocurra, que no lleguemos a que los problemas sean graves, y, entonces, desde el principio vayamos dando soluciones, y, sobre todo, entrar ya en la mentalidad de soluciones a priori. Cada vez que se propone una urbanización, seamos conscientes del problema que podemos tener, no hacer sufrir a los ciudadanos el problema y posteriormente dar la respuesta. Creo que es mucho más razonable el pensamiento a priori y la solución anterior al acometer la urbanización.

En cuanto al cambio de titularidad en la carretera de los polígonos ya consolidados, es verdad, y lo hemos dicho desde este Grupo y desde este Grupo es lo primero que se ha propuesto, e incluso en la propuesta que se hace desde la Dirección General de Carreteras, en ningún caso lo que se propone es ceder la carretera sin más. Lo que se propone es un convenio con el Ayuntamiento para la cesión de ese tramo, que ha perdido la funcionalidad que tenía y que ha pasado a tener una funcionalidad estrictamente o casi estrictamente municipal, con lo cual debe asumirse desde el propio Ayuntamiento, yo creo que en beneficio para todos; y, por supuesto, la Junta debe poner una cantidad de dinero o debe financiar esa obra en la medida que todos entendemos que es necesaria, porque no se pueden entregar las cosas en determinado estado. La Junta no se aparta de entregar esa carretera en perfectas condiciones, siempre y cuando se asuma este convenio con el Ayuntamiento. Yo entiendo que es bastante razonable y que sí es la fórmula modelo que debemos tener para el resto de problemas que además tenemos en el resto de las ciudades de nuestro territorio.

Yo creo que no debemos pensar nunca en soluciones puntuales a cada uno de los problemas. Debemos pensar en formas de solucionar problemas que se están dando en todos los sitios, y la fórmula clave en este caso es el convenio con el Ayuntamiento correspondiente, el cambio de titularidad y, por supuesto, la reparación antes de hacerse la entrega de esa titularidad. Gracias.

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

LA SEÑORA FERNÁNDEZ GONZÁLEZ: Sí, gracias, señor Presidente. Vamos a votar a favor, porque entendemos que cuando un Procurador trae aquí alguna propuesta es porque en conciencia y en razón entiende que es justa. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para cerrar el debate, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Proponente, don Laurentino Fernández.

EL SEÑOR FERNÁNDEZ MERINO: Gracias, señor Presidente. Gracias al Grupo Mixto por su confianza, ¿eh?, por su confianza. Y mire, yo creo que... estamos hablando de dos municipios fundamentalmente afectados, ¿no?, de Palencia, fundamentalmente Grijota y Villalobón. Coincide que los dos están gobernados por su Partido, y estoy seguro que cuando el Alcalde de Grijota, por demanda de sus vecinos, no pueda soportar la presión de los vecinos, será él quien exija, y lo harán, como lo hicieron en la otra carretera, el ensanche del desdoblamiento de esta carretera con área de servicio.

Hoy lo que ocurre es que lo pide el Grupo Socialista, los Procuradores socialistas, y, evidentemente, no nos pueden dar la razón. Pero, repito, ni con la Ley del Suelo que usted argumenta va a conseguir que ningún promotor haga... desdoble la carretera, ensanche la carretera y haga la vía de servicio. Porque no, porque eso no es así. Es decir, ellos han hecho y lo han hecho bien -en este caso bien- las vías que comunican la carretera con las respectivas urbanizaciones. Pero el problema no es ése, que eso sí está bien hecho, incluso tienen más anchura esas vías... bastante más que la carretera principal a la que acceden. El problema es que la carretera, que es una carretera antigua, que soportaba un tráfico escaso, ha pasado a tener un tráfico intenso y, sobre todo, en horas determinadas, y tiene que preverse otro tratamiento. Y en esos... repito, en esos problemas, o lo abordamos con tiempo, cuanto antes, o cada vez son más problemas, más problemas y más coste.

¿Que ustedes se empeñan en que no procede hacerlo de momento, que lo haga el Ayuntamiento de Grijota? Pues convénczale usted a su Alcalde, que me temo que, ni

aunque invirtiera todo lo que ha recaudado o va a recaudar de todas las urbanizaciones en esa obra, lo podría hacer en veinte años. Pero, no se preocupe, lo hará cuando él lo demande, ¿eh?; y, si no, al tiempo.

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

El resultado de la votación es el siguiente. Votos emitidos: dieciséis. Votos a favor: siete. Votos en contra: nueve. En consecuencia, queda rechazada la Proposición No de Ley.

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

*(Se levanta la sesión a las doce horas veinte minutos.)*

### **CORRECCIÓN DE ERRORES**

Advertido error en la publicación de la Comisión de Transportes y Comunicaciones n.º 205, celebrada el día 29 de marzo de 2001, se procede a su corrección:

Página 4785, donde dice: "Sesión celebrada el día 29 de marzo de 2000"; debe decir: "Sesión celebrada el día 29 de marzo de 2001"