



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 1989

II LEGISLATURA

Núm.: 42

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

Sesión Plenaria núm.: 42

Celebrada el día 2 de Marzo de 1989, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DIA:

1.- Preguntas con respuesta oral ante el Pleno.

1.1.- Pregunta con respuesta oral ante el Pleno, P.O. 103-I, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador D. Octavio Granado Martínez, relativa a objetivos de la Campaña de Promoción de estaciones de esquí, publicada en el Boletín Oficial de estas Cortes, núm. 73, de 10 de Febrero de 1.989.

1.2.- Pregunta con respuesta oral ante el Pleno, P.O. 104-I, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador D. José Castro Rabadán, relativa a representación y legitimidad del Sr. Aznar en las declaraciones contrarias a la decisión del Pleno de la Diputación de Zamora y no extensivas a lo aprobado por la Diputación de Palencia, publicada en el Boletín Oficial de estas Cortes, núm. 76, de 21 de Febrero de 1.989.

2.- Proposición No de Ley, P.N.L. 89-I, presentada por el Procurador D. Isafas Herrero Sanz, instando el pago puntual de salarios y la concesión de anticipos a trabajadores eventuales, publicada en el Boletín Oficial de estas Cortes, núm. 73, de 10 de Febrero de 1.989.

3.- Proposición No de Ley, P.N.L. 101-I, presentada por el Grupo Parlamentario de Centro Democrático y Social, relativa a medidas para la erradicación definitiva y la prevención de peste porcina africana en Salamanca, publicada en el Boletín Oficial de estas Cortes, núm. 73, de 10 de Febrero de 1.989.

- 4.- Comunicación de la Junta de Castilla y León, C.J.C. y L. 4-I, para su debate ante el Pleno, relativa a Infraestructura del transporte viario y ferroviario, publicada en el Boletín Oficial de estas Cortes, núm. 73, de 10 de Febrero de 1.989.
- 5.- Interpelación, I. 16-I, formulada a la Junta de Castilla y León por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a Política deportiva, publicada en el Boletín Oficial de estas Cortes, núm. 61, de 18 de Noviembre de 1.988.
- 6.- Toma en consideración de la Proposición de Ley, Pp.L. 6-I, presentada por los Grupos Parlamentarios Popular, Socialista, de Centro Democrático y Social y Mixto, de Delegación Legislativa en la Junta de Castilla y León para la formación de un texto único refundido del conjunto de leyes que regulan la creación, composición, constitución y funcionamiento del Consejo Asesor de Radiotelevisión Española en Castilla y León, publicada en el Boletín Oficial de estas Cortes, núm. 63, de 1 de Diciembre de 1.988.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diecisiete horas veinte minutos.	1289	En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. de las Heras Mateo (Grupo Mixto).	1292
El Presidente, Sr. Sánchez-Reyes de Palacio, abre la sesión.	1289	En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Durán Suárez (Grupo de CDS).	1292
Primer punto del Orden del Día. P.O. 103-I.-		En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Jambрина Sastre (Grupo Popular).	1293
El Secretario, Sr. Elorza Guinea, da lectura al primer punto del Orden del Día.	1289	Intervención del Procurador Sr. Herrero Sanz (Grupo Socialista).	1294
Intervención del Procurador Sr. Granado Martínez (Grupo Socialista), para formular su pregunta a la Junta de Castilla y León.	1289	El Presidente, Sr. Sánchez-Reyes de Palacio, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es aprobada, por asentimiento.	1294
Contestación, por parte de la Junta, del Sr. Posada Moreno, Consejero de Fomento.	1289	Tercer punto de Orden del Día. P.N.L. 101-I.-	
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Granado Martínez (Grupo Socialista).	1290	El Secretario, Sr. Elorza Guinea, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	1294
En turno de dúplica, interviene el Sr. Posada Moreno, Consejero de Fomento.	1290	Intervención del Procurador Sr. Domínguez Sánchez (Grupo de CDS), para presentar la Proposición No de Ley.	1295
P.O. 104-I.-		Como Grupo Enmendante, interviene el Procurador Sr. González González (Grupo Socialista).	1297
Intervención del Procurador Sr. Castro Rabadán (Grupo Socialista), para formular su pregunta a la Junta de Castilla y León.	1290	En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. de las Heras Mateo (Grupo Mixto).	1299
Contestación, por parte de la Junta, del Sr. Aparicio Pérez, Vicepresidente de la Junta de Castilla y León.	1290	En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Jambрина Sastre (Grupo Popular).	1300
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Castro Rabadán (Grupo Socialista).	1290	Intervención del Procurador Sr. Domínguez Sánchez (Grupo de CDS).	1301
En turno de dúplica, interviene el Sr. Aparicio Pérez, Vicepresidente de la Junta de Castilla y León.	1291	El Presidente, Sr. Sánchez-Reyes de Palacio, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es aprobada, por asentimiento.	1301
Segundo punto del Orden del Día. P.N.L. 89-I.-		Cuarto punto del Orden del Día. C.J.C. y L. 4-I.-	
El Secretario, Sr. Elorza Guinea, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	1291	El Secretario, Sr. Elorza Guinea, da lectura al cuarto punto del Orden del Día.	1302
Intervención del Procurador Sr. Herrero Sanz (Grupo Socialista), para presentar su Proposición No de Ley.	1291	Intervención del Sr. Posada Moreno, Consejero de Fomento, en representación de la Junta de Castilla y León, para presentar la Comunicación.	1302

	<u>Págs.</u>
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	1306
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. de las Heras Mateo (Grupo Mixto).	1310
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Sagredo de Miguel (Grupo de CDS).	1312
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Marcos Oteruelo (Grupo Popular).	1314
Intervención del Sr. Posada Moreno, Consejero de Fomento.	1316

	<u>Págs.</u>
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	1317
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Sagredo de Miguel (Grupo de CDS).	1318
En turno de dúplica, interviene el Sr. Posada Moreno, Consejero de Fomento.	1319
El Vicepresidente, Sr. Estella Hoyos, suspende la sesión.	1320
Se suspende la sesión a las veinte horas treinta y cinco minutos.	1320

(Se inicia la sesión a las diecisiete horas veinte minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Se abre la sesión. El señor Secretario dará lectura al primer punto del Orden del Día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR ELORZA GUINEA): Primer punto del Orden del Día: "Preguntas con respuesta oral. Pregunta con respuesta oral del Procurador don Octavio Granado Martínez".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Don Octavio Granado, puede formular su pregunta.

EL SEÑOR GRANADO MARTINEZ: Gracias, señor Presidente. Señoras y señores Procuradores. Durante la semana del veintitrés al veintinueve de enero, la Dirección General de Turismo de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León ha publicado en algunos medios de comunicación, al menos nacionales, a los que este Procurador ha tenido acceso, una serie de anuncios, bajo el lema genérico "Alta es Castilla y León", y en donde se incluía el siguiente texto: "Alta y blanca, de Pajares a Guadarrama, de Leitariegos a la Pinilla, San Isidro, Tarna, Portillo de la Sía y de La Lunnada... Estaciones para esquiar por todo lo alto están aquí en el interior. Paisajes de montaña, bosques, pistas de esquí, y un cielo incomparable que Castilla y León le pone muy cerca. Castilla y León, el interior de sus sueños".

Yo comprendo que la Junta de Castilla y León tiene serias dificultades para controlar toda la producción publicitaria que en forma de anuncios vierte diariamente en los medios de comunicación, dada la profusión de la misma. Pero, por esa misma razón, por la importancia que la Junta parece otorgar a su presencia en los medios de comunicación, sería exigible una mayor diligencia, puesto que en las fechas en que se publicaban estos anuncios, en ninguna de las estaciones de esquí citadas

se podía esquiar, muchas de ellas incluso estaban cerradas.

Podía interpretarse que estos anuncios, pues, podían aludir a otras formas de esquí, desconocidas por este Procurador, pero que al parecer la Junta conoce, en donde se pueda esquiar sin nieve; a lo mejor era una inocentada cambiada de fecha, del veintiocho de diciembre al veintiocho de enero; a lo mejor era una manera de fomentar el turismo interno en la región, aunque sea bajo la peculiar condición de animar a la gente a venir a esquiar a Castilla y León cuando no se puede esquiar, para que hagan otras cosas.

Pero, en cualquier caso, ¿podría la Junta de Castilla y León, o el señor Consejero en quien delegue, explicar a este Procurador cuáles son los objetivos de una campaña de promoción de nuestras estaciones de esquí cuando no se puede esquiar en ellas?

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias. El señor Consejero tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR POSADA MORENO): Señor Presidente. Indudablemente, el señor Procurador cuando hizo esta pregunta se levantó zumbón ese día y estuvo gracioso en sus aseveraciones. Pero hoy yo creo que ha pasado el tiempo suficiente y ha reflexionado, y no le veo ya con la misma gracia con que hizo esas preguntas ese día. ¿Por qué? Pues porque la pregunta se contesta sola: la campaña no es sólo de esquí, es una campaña de nuestra montaña, y de nuestra montaña en invierno. Y uno de sus atractivos es ciertamente la nieve, y hay otros muchos más. Y hemos hecho lo mismo que hacen todas las demás estaciones y todas las demás Comunidades Autónomas, Ayuntamientos, etcétera, que es publicitar nuestros atractivos.

El que un hecho meteorológico anormal, como se ha reconocido, haga que en ese momento no haya nieve no impide que pueda haberla la semana que viene,

dentro de dos semanas, o el día que se discute la pregunta, en que en efecto hay nieve en nuestras estaciones.

Por lo tanto, pretender que Canarias, por ejemplo, no diga que hace buena temperatura en invierno y que hace buen sol porque ha llovido mucho, y lo daba la televisión, pues es una visión un poco pequeña de lo que es una campaña publicitaria.

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

EL SEÑOR GRANADO MARTINEZ: Sí, señor Consejero. Yo no tengo nada en contra de la campaña publicitaria. Por mucho que usted me explique, no veo que tiene de publicitario, precisamente en la última semana de enero, del mes en que menos ha nevado de enero en los últimos treinta años, sacar unos anuncios de publicidad para animar a la gente a venir a esquiar en unas estaciones de esquí en donde no puede hacerse.

Señor Consejero, si ustedes querían hacer una campaña publicitaria de la alta montaña de Castilla y León, ¿por qué no omitieron del texto, aunque tuvieran ya contratados los anuncios con anterioridad, las referencias a nuestras estaciones de esquí? Esto es una falta de diligencia, y casi es una burla.

Y la burla no está en la pregunta de este Procurador, la burla está en la campaña de publicidad de la Junta. Porque si ha habido algún ciudadano español que ha venido a esquiar a Castilla y León en estas fechas, coincidiendo con la campaña de publicidad de la Junta, desde luego podría exigirles a ustedes daños y perjuicios, porque es una publicidad falsa. Es una publicidad engañosa. Incluso la Ley de Publicidad, la Legislación española en materia de publicidad regula cómo no pueden hacerse este tipo de campañas.

Ustedes tenían que haber sido más diligentes, haber obrado en consecuencia con el tiempo, y en consecuencia con el tiempo haber remitido unos nuevos textos a las agencias publicitarias y haber publicitado lo que sí puede hacerse, que es publicitar nuestra montaña, que tiene muchos otros atractivos. O, en todo caso, haber postergado los anuncios a cuando se pueda esquiar.

Su falta de diligencia en este caso es fácilmente comprobable. Y lo que más me sorprende es que ha tenido que ser este Procurador el que se lo haya descubierto, porque estos anuncios se han publicado en una serie de días sucesivos y, al parecer, nadie de la Junta había descubierto que desde el primer día que se publicaron hasta el último seguía sin poderse esquiar en Castilla y León. Y no solamente en el mes de enero; en el mes de febrero tampoco se ha podido esquiar.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR POSADA MORENO): Señor Procurador, vuelve usted a insistir de una forma absolutamente fuera de la cuestión. Como es lógico, una campaña publicitaria se hace hacia el futuro. Que en ese momento esté o no esté la estación de esquí con nieve, en un anuncio impreso, es obvio que no está dando la situación actual de las estaciones de esquí. Y, desde luego, el que vaya a esquiar en ese momento, que no ha nevado en toda España, creyendo que hay nieve en una estación porque lo dice un anuncio impreso, no se ha dado ningún caso. Por lo tanto, usted se preocupa de algo que no ha ocurrido, cuando podríamos ocuparnos de cosas que sí han ocurrido.

Y eso mismo hacía la Diputación de León, que no quitaba sus anuncios que tiene puestos en todas las carreteras. Y eso mismo hacía el Ayuntamiento de Valladolid, que lo daba a través de su organización juvenil. Y eso mismo hacían todas las estaciones de esquí.

Por lo tanto, es sacar de quicio una cuestión sin ninguna base.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias. Don José Castro Rabadán puede formular su pregunta.

EL SEÑOR CASTRO RABADAN: Señor Presidente, ausente en estos momentos, señor Vicepresidente, pregunta este Procurador que en qué calidad y de qué representación y legitimidad el señor Aznar hizo las declaraciones contrarias a la decisión del Pleno de la Diputación de Zamora, sin hacerlo en su día sobre lo aprobado por la Diputación de Palencia.

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

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE DE LA JUNTA (SEÑOR APARICIO PEREZ): Señor Presidente, Señorías. Únicamente las declaraciones se formulan en su calidad de Presidente Regional del Partido Popular.

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

EL SEÑOR CASTRO RABADAN: Quiero entender que con esta contestación del señor Consejero, Vicepresidente en este caso de la Junta, trata de evitar que haya habido ingerencia en la autonomía municipal, o en este caso de las Diputaciones.

Yo creo que sí ha habido ingerencia en la autonomía de las Diputaciones, pues, de no haberla habido, se

habría llamado la atención tanto a la Diputación de Zamora, como a otras que han tomado los mismos acuerdos. Y se habría llamado la atención a través de los medios internos del Partido Popular, no públicamente.

Por otra parte, nos consta, y aquí hay testigos de excepción, que son los medios, que se ha utilizado la Oficina del Portavoz de la Junta para convocar a los medios y citarlos de que el señor Aznar, Presidente de la Comunidad, iba a hacer unas declaraciones sobre los acuerdos tomados en la Diputación de Zamora; acuerdos que posteriormente, debido a su intervención, tuvieron que ser corregidos en un nuevo Pleno.

Por lo tanto, consideramos que se ha instrumentalizado y se está instrumentalizando a la Junta de Castilla y León de forma partidaria, persiguiendo reforzar la imagen del propio señor Aznar, Presidente de la Comunidad, ante la opinión pública, sin el debido respeto a las autonomías y a la institución y a las instituciones que los castellano-leoneses nos hemos dado en esta región.

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

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE DE LA JUNTA (SEÑOR APARICIO PEREZ): Gracias, señor Presidente. Bueno, por tratar de mantener el mismo esquema mental que ha seguido el señor Procurador. Si no es bueno mezclar las instituciones que gozan de autonomía, pues no me mezcle usted la Diputación de Palencia con la Diputación de Zamora, porque supongo que también a su vez y entre sí son autónomas.

Hombre, yo comprendo que el hecho de ser Presidente de la Junta y Presidente de un partido regional puede suscitar algún tipo de confusión. Pero no he visto hasta ahora que se haya creado ninguna, por ejemplo, cuando alguien se dirige al Secretario General del Partido Socialista, le haya confundido con el Secretario General del Ministerio del Interior, por ejemplo, salvo que sea una persona extraordinariamente suspicaz que quiera ver mucho Secretario General por medio.

Mire, sinceramente, son cuestiones de Partido. Insisto en ello, y yo no creo que esta Cámara, precisamente también por ese respeto, que se ha mencionado, a las instituciones, sea el lugar más adecuado. No hay ningún inconveniente en explicárselo, pero insisto que a lo mejor no es el lugar más adecuado.

Respecto a la calidad o a la legitimidad de los Presidentes, o de los Secretarios Generales de los Partidos, yo creo que esa cuestión se debate y se dirime en su seno, que son los congresos respectivos que cada uno celebra.

En relación, también le digo, y usted lo sabe, con que la Oficina del Portavoz en algún momento haya sido uti-

lizada, mire, yo no tengo la culpa de que ese día coincidieran dos personas del Partido Popular para un tema absolutamente ... del Partido, y prueba de ello es que la reunión se celebra y se celebra con normalidad, y sea el lugar donde les resulta más fácil a los medios de comunicación localizar a ambas personas. Mire, sinceramente, esas dos personas estaban cumpliendo con su obligación, acudiendo a una reunión absolutamente de carácter institucional. Si por dar facilidades a los medios de comunicación en algún momento se les localiza allí, sé que, si se hubiese hecho lo contrario, se nos acusaría de obstrucción a los medios de comunicación.

En consecuencia, poco más puedo añadir respecto a ese tema. Y le digo sinceramente que al menos este Consejero no suele confundir Secretarios Generales con Secretarios de Partido, ni Presidentes de Partido con Presidentes Regionales. Nada más y muchas gracias.

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

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR ELORZA GUINEA): Segundo punto del Orden del Día: "Proposición No de Ley presentada por el Procurador don Isaías Herrero Sanz, instando el pago puntual de salarios y la concesión de anticipos a trabajadores eventuales".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Don Isaías Herrero tiene la palabra.

EL SEÑOR HERRERO SANZ: Gracias, señor Presidente. Señorías, la simplicidad del asunto que me trae aquí obliga a ser breve, y yo lo seré.

Quien les habla ha tenido conocimiento de que hay trabajadores, que son contratados laborales de la Junta de Castilla y León, que perciben sus haberes al cabo de tres o cuatro meses de comenzar la prestación de servicios. Evidentemente, en cuanto tuve conocimiento de este hecho, me precipité a presentar esta Proposición No de Ley, que tiene por objeto el remediar esta lamentable situación.

El derecho que asiste a un trabajador al cobro puntual de su salario es tan evidente que no precisa argumentación, y yo se la voy a ahorrar a ustedes.

El caso que yo conozco es un caso de contrato eventual que realiza la Junta de Castilla y León para realizar determinados servicios de interés para la Comunidad, y que a la vez permiten emplear a trabajadores en situación de desempleo. Este trabajador estaba afectado por un convenio que tenía la Junta con el INEM, y tengo que decir, en honor a la verdad, que la situación

ya se producía con anterioridad a que la competencia fuera asumida, o a que existiera el convenio entre la Junta de Castilla y León y el INEM. Pero si a algo obliga la puesta en marcha del Estado de las Autonomías, es a que este tipo de hechos de retrasos administrativos, que afectan a un colectivo especialmente desfavorecido...

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

EL SEÑOR HERRERO SANZ: ...como es a los trabajadores en situación de desempleo, se remedie lo más rápidamente posible.

Tengo que aclarar que el punto número dos de la Proposición No de Ley no está correctamente formulado y que sobra un "no" en él: cuando habla de "salarios no devengados", debe decir "salarios devengados", y que afortunadamente la diligencia de un Grupo Parlamentario de esta Cámara ha enmendado, y ya adelanto que acepto la Enmienda, así como la Enmienda de adición al punto primero, por entender que, si hay algún otro tipo de trabajadores que se ve afectado por este mismo problema, debe de subsanarse de manera inmediata su situación.

Gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias. Para fijación de posiciones, por parte de los distintos Grupos, comenzando por los enmendantes, el Portavoz del Grupo Mixto, don Rafael de las Heras.

EL SEÑOR DE LAS HERAS MATEO: Tengo que aclarar, señor Presidente, Señorías, que del contenido literal de la Enmienda de don Isaías Herrero, a quien me unen lazos de amistad y de quien únicamente nos separa el ser adversarios políticos en la misma circunscripción electoral, yo había desprendido que se trataba de un personal eventual que fundamentalmente afectaba a las Consejerías de Cultura, de personal de campamentos o de Agricultura, del Fondo de Inversiones de Montes que va contra el Capítulo VI, o de personal que eventualmente se contrata para carreteras, y de una conversación de esta mañana y de su intervención en estos momentos se deduce que es de un personal de sustituciones o algo por el estilo y que efectivamente después he podido contrastar en la propia Administración Regional que efectivamente tarda en cobrar, en algunos casos, eso que se dice en la Proposición No de Ley, incluso algunos meses.

Dado nuestro planteamiento inicial, nosotros -y entendiendo esas peculiaridades de ese personal- entendíamos que mucho de ese personal eventual no puede cobrar dentro del mes porque hasta el día treinta y uno no se hacen las nominillas o las certificaciones correspondientes para cargarlas al equipo... al Capítulo VI, y que, en consecuencia, procedía el que ese personal se

fijara un plazo razonable de quince días del mes siguiente para cobrar sus haberes del mes anterior. Me he introducido la duda en cuanto al personal eventual del que se trata, pero, no obstante, yo creo que el poner ese límite de quince días, porque dentro del mes me parece que en muchos casos va a ser imposible, si se refiere al conjunto de todo el personal eventual.

Asimismo, la Enmienda aceptada al punto primero parece evidente el que, si hay otro tipo de personal interino y funcionario que está en esa situación, pues es lógico que se le aplique el mismo procedimiento de pago lo antes posible.

Y en cuanto al punto segundo, nosotros hemos propuesto la supresión, porque, de acuerdo con los instrumentos jurídicos que disponemos, se desprende de que legalmente no es posible hacer esos anticipos. Y todo ello en función al Real Decreto de dieciséis de Diciembre de mil novecientos veintinueve -la verdad es que es un Decreto que ya ha llovido sobre él-; en cuanto al personal laboral, los pactos laborales de mil novecientos ochenta y ocho, en concreto el artículo 66 del convenio laboral; las instrucciones del Consejero de la Presidencia -en este caso fue el propio señor Nalda el que remitió esas instrucciones-; y por otra parte hemos conocido también un informe de la Función Pública que incluso no permite, de acuerdo con ese informe, los anticipos para los contratados en régimen administrativo. Es decir, que, desde nuestro punto de vista, y si no hay opiniones más fundadas en derecho, no hay un soporte legal que permita el anticipo a los trabajadores eventuales de sus emolumentos en vías a anticipos. Y por eso hemos propuesto la supresión del apartado segundo. No obstante, es un tema que no tiene especial relevancia y, en cambio, sí estoy de acuerdo con Su Señoría, fundamentalmente, en que un trabajador debe cobrar su salario y debe cobrarlo lo más puntualmente posible. Lo único que pretendíamos con nuestra aportación, como siempre, es intentar mejorarla, y en este caso no sé si lo hemos conseguido.

Muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias, señor de las Heras. En representación del Grupo del Centro Democrático y Social, don Juan Durán.

EL SEÑOR DURAN SUAREZ: Señor Presidente, Señorías. Nuestro Grupo Parlamentario se ha visto gratamente sorprendido por la Proposición No de Ley presentada por el Partido Socialista. Y se ha visto gratamente sorprendido -hay que decirlo, hay que reconocerlo cuando una acción tiene una naturaleza positiva, y a nosotros no nos duelen prendas hacerlo-, se ha visto gratamente sorprendido fundamentalmente por el espíritu de la Proposición No de Ley. Lo que ocurre es que, de alguna manera, probablemente por desconoci-

miento de determinados aspectos técnicos con arreglo a los cuales se regula el régimen de retribuciones del personal al servicio de las Administraciones Públicas, la redacción que se ha dado al texto de la Proposición No de Ley no ha sido del todo afortunada. Bien. Lo importante, Señorías, desde nuestro punto de vista, es el espíritu de esta Proposición No de Ley. Y el espíritu no es una cuestión baladí, aunque pudiera parecerlo, el que unos cuantos funcionarios, personal laboral, etcétera, perciban ocasionalmente sus retribuciones con retraso. Creo que una Cámara parlamentaria de vez en cuando debe descender de los grandes asuntos y caer en los pequeños detalles que ocasionalmente pueden agobiar a personas concretas, y agobian a personas concretas pequeños detalles, pequeños detalles aparentemente, como pudiera ser la no percepción en el tiempo de los haberes a los que tienen derecho.

Por eso, nuestro Grupo Parlamentario se ha permitido presentar dos Enmiendas. Una, la primera de ellas, que intenta, de alguna manera, extender el espíritu de la Proposición No de Ley por ustedes presentado, no solamente a los trabajadores laborales eventuales, sino a los interinos, a los contratados interinos, a los que tienen status de interino y al personal funcionario de nuevo ingreso. Se dan casos muy frecuentes en que estos tres grupos de personas, desde el momento en que devengan el derecho a percibir sus salarios, sus retribuciones, hasta que le son hechas efectivas, pasa un tiempo variable, en ocasiones derivado, frecuentemente, de la complejidad del procedimiento administrativo para que en las habilitaciones de personal puedan introducirles en nómina y, de alguna manera, hacerles efectivos sus haberes. Por ello, el texto que nosotros proponemos intenta adicionar, sin ningún tipo de modificación previa, al texto que el Partido Socialista ha propuesto, la extensión al personal interino y funcionarios de nuevo ingreso en la Administración Autónoma lo que puede ser el espíritu general de la Ley.

En segundo lugar, hemos considerado que la redacción del punto segundo tampoco era totalmente afortunada, en la medida en que se prestaba a una confusión entre devengo y percepción; devengo es generar el derecho, percepción es la efectiva realización de ese derecho. Y hemos establecido un texto, que hemos consultado con los habilitados de personal de varias de las Consejerías, que posibilitaría en cualquier momento el que con carácter prácticamente inmediato los haberes devengados pudieran ser hechos efectivos. El texto concreto es que se establezca un procedimiento consistente en anticipos de caja reintegrables –y aquí viene lo importante– para que los salarios y haberes no percibidos puedan ser hechos efectivos en el momento de su devengo. En esto hay una evidente contradicción con la exposición que ha hecho el representante del Grupo Mixto, señor de las Heras, dado que la legislación que ha citado el señor de las Heras hace referencia exclusivamente a los anticipos sobre sueldo, que están absolu-

tamente regulados por el Real Decreto de mil novecientos veintinueve, pero que son anticipos no a cuenta del sueldo no percibido, sino anticipos de sueldos futuros que pudieran percibirse y que se reintegran en doce mensualidades. El caso que aquí nos ocupa es completamente diferente. Es: devengados unos derechos, puedan ser hechos efectivos con carácter inmediato, sin esperar a que la mecánica de tramitación de las nóminas demore en exceso el tiempo de percepción de los mismos, conforme viene ocurriendo.

Por ello, yo ruego al Grupo proponente acepte las Enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario del Centro Democrático y Social, que son absolutamente coincidentes con la propuesta realizada, pero, desde nuestra perspectiva, mejoran notablemente el texto que se propone.

Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias, señor Durán. Para fijación de posiciones por parte del Grupo no enmendante, el Grupo Popular. Señor Jambрина, tiene la palabra.

EL SEÑOR JAMBRINA SASTRE: Señor Presidente, Señorías. A mí me gustaría también, al dirigirme a don Isaías, proponente de esta Proposición No de Ley, utilizar las mismas palabras que ha utilizado el representante del Grupo Mixto. Espero que en breve, porque caminamos en esa línea, podré decir que, aparte de antagonista, seamos amigos también. Yo creo que ya estamos caminando en esa línea.

Pero me da la sensación, y me da la sensación de que estamos como queriendo decir hoy aquí que la policía trate bien a los detenidos. Se da por supuesto. Eso puede conducir a que es que no se está haciendo eso. Y yo lo que quiero dejar constancia en nombre de mi Grupo es de que en la Junta, en el Gobierno actual de la Junta, se está pagando y se está pagando con celeridad. Y entiendo, o entendemos, que esa celeridad se va a incrementar como consecuencia de la descentralización de modificación de nóminas que se producen en las provincias. Cuando se presentó la Proposición No de Ley... cuando, mejor dicho, este Procurador leyó la Proposición No de Ley, lo primero que pensó, quizá sea por lo que se ha hablado sobre el tema, fue en esa ingente cantidad de jornales que se dan, vía Montes, de eventuales. Indagando cómo se produce el pago, hemos visto que dentro de los veinte primeros días del mes siguiente todos están cobrando. Cuando por parte del CDS se introduce una Enmienda en el sentido de ampliar a las distintas situaciones que se pueden dar, hombre, no podemos decir que no estamos de acuerdo con algo que ya estamos cumpliendo, que el Gobierno actual ya está cumpliendo. El introducir la Enmienda al segundo punto en el sentido de que, bueno, pues se busquen fórmu-

las para habilitar aún más rapidez en el pago nos parece perfectamente. Nos parece perfecto. Y por eso, don Isafas, nuestro Grupo, la propuesta de nuestro Grupo, la posición de nuestro Grupo es favorable. Pero queremos dejar constancia muy clara de que cuando se produce algún retraso en el pago de los devengos efectuados no es como consecuencia de burocracia pura y simple; yo diría que es como consecuencia de un cumplimiento de la normativa que, desde la propia Ley de Presupuestos a la Ley de Hacienda, está establecida para hacer el pago efectivo. Y todos sabemos que cuando alguien entra a trabajar en la Administración, no en la Autónoma, en la Central y en cualquier otra, a partir del momento en que se están elaborando... de que se cierran las nóminas va a correr mucho riesgo, por no decir va a tener absoluta seguridad, de que en el primer mes no va a tener habilitado el pago. Pero si existen fórmulas, y yo creo que esa es la voluntad de la propia Administración de la Junta, para poder anticipar, no en el sentido de prestar, como se dijo por parte del Grupo Mixto, de prestar hasta dos mensualidades para devolver en catorce, sino en el sentido de anticipar, pero que también va a tener que cumplir su proceso de fiscalización del gasto; digo, si se produce esa posibilidad, o si existe esa posibilidad, qué duda cabe que nuestro Grupo está porque así se cumpla.

No insisto más en ese sentido, y dejando muy claro que se está acelerando el pago, que se ha acelerado el pago a los trabajadores de la Junta de Castilla y León y que quizá, que quizá el caso concreto que a lo mejor preocupa a Su Señoría hubiera sido más fácilmente explicable si se consulta el caso concreto, porque seguro que tiene una consecuencia, una contestación concreta; quizá a lo mejor con eso se hubiera evitado la Propuesta No de Ley. Pero, no obstante, como todos estamos de acuerdo en que es un derecho que hay que tratar no sólo de respetar, sino de afianzar cada vez más, sin lugar a dudas cuenta con nuestro voto favorable.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias, señor Jambrina. Don Isafas Herrero.

EL SEÑOR HERRERO SANZ: Gracias, señor Presidente. Al señor de las Heras tengo que decirle que seguramente él conoce mucho mejor que yo los vericuetos de la Administración, y eso hace que tenga poca autoridad yo para decir si su Enmienda es buena o no. Únicamente, yo quiero trasladarle que las Cortes no tienen por qué entrar en cuestiones puramente administrativas. Lo que he pretendido al presentar esta Proposición No de Ley es que la voluntad de la Cámara quede manifiestamente explícita de que no puede continuar, no puede seguirse dando la situación de que un trabajador, cuando trabaja durante un mes, al cabo de ese mes no perciba su salario, y yo creo que, al margen de

las dificultades administrativas, con la Proposición quedaba perfectamente clara, salvedad hecha del error que había en el punto segundo.

El despliegue de ciencia que nos ha hecho el señor Durán no se nos ha hecho enojoso. Tengo que decir, como ya he dicho al principio, que sus Enmiendas, de adición en un caso y de sustitución en otro, son aceptadas por el proponente, porque me parece que enriquecen. Es decir, todo aquello que haga que todo trabajador por cuenta de la Junta perciba su salario puntualmente me parece elemental. Hay otros colectivos, tal vez el caso más sangrante pueda ser el de aquellos... me viene a la cabeza un colectivo que me ha citado hace poco un compañero de mi Grupo, cuando decía que los médicos que hacen sustituciones son especialmente perjudicados por esta situación, tardan tres o cuatro meses en cobrar, y me parece que esa situación debe de acabarse.

Al señor Jambrina le diré, empezando por agradecerle su voto, empiezo por decirle que, si no somos amigos ya, es porque él no quiere. Pero me ha preocupado una cuestión que ha planteado en su intervención, y es el no reconocimiento por parte del Grupo Popular, y por tanto entiendo que por parte de la Junta, de que existen estos colectivos que tienen problemas en el cobro de sus haberes, porque si el mal no se conoce no se puede remediar. Yo sé que al señor Jambrina le ha venido esto dado porque desde el primer momento pensaron que esto tenía que ver algo con el asunto agrario, que diría el señor Cortés. No, no; esto afecta a colectivos muy diversos de la Comunidad, y debemos de poner remedio con rapidez. Insisto, se dan este tipo de problemas y por parte de la Cámara, por fortuna, una vez conocida su intención de voto, va a quedar manifiestamente claro que insta a la Junta a que dé con la solución. Muchas gracias, Señorías.

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

Procedemos, en consecuencia, a la votación de la Proposición No de Ley del señor Herrero, incorporando a la misma las dos Enmiendas formuladas por el Grupo del Centro Democrático y Social. ¿Se aprueba por asentimiento? Se aprueba por asentimiento. Muchas gracias, queda aprobada.

El señor Secretario dará lectura al tercer punto del Orden del Día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR ELORZA GUINEA): Tercer punto del Orden del Día: "Proposición No de Ley presentada por el Grupo Parlamentario del Centro Democrático y Social, relativa a medidas para la erradicación definitiva y la prevención de la peste porcina africana en Salamanca".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Para la presentación de la Proposición No de Ley, por parte del Grupo Parlamentario proponente, Centro Democrático y Social, tiene la palabra su Portavoz.

EL SEÑOR DOMINGUEZ SANCHEZ: Señor Presidente.

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

EL SEÑOR DOMINGUEZ SANCHEZ: Señorías. Pasados ya veintiocho años de aislamiento a causa de la peste porcina africana, por la cual no podía exportarse fuera de nuestras fronteras un producto de alta producción como es el cerdo, por fin, debido al acuerdo comunitario del catorce de Diciembre de mil novecientos ochenta y ocho, España es a partir de ese día un país libre de peste porcina, pero con sus excepciones.

Los cerdos españoles, desde las zonas exentas, podrán exportarse a la Comunidad Económica Europea a partir del catorce de Mayo próximo. Esto, por supuesto, no nos lo han regalado los otros europeos, sino que se debe al gran tesón de cientos de personas dedicadas a estas actividades y, en honor a la verdad, también al plante del señor Romero, Ministro de Agricultura, en la Comisión donde se discutió muy intensamente, en dicho Consejo Comunitario, y con una fuerte oposición por parte de intereses creados de otras naciones, como Italia, Irlanda, Dinamarca y Gran Bretaña. Y tienen, después de dicho acuerdo, dichos países un plazo en el cual ellos mismos tienen que adecuar dicha normativa a esta nueva situación que les ha planteado España. Y desde entonces, el noventa y cinco por ciento de los cerdos españoles, concretamente los blancos, equivalentes aproximadamente a trescientos veinticinco mil millones, que son tres veces los presupuestos de esta Comunidad, podrán ser exportados, así como también sus carnes podrán ser mandadas fuera de nuestra Comunidad.

Pero a veces la felicidad, como siempre, no es completa; hay una barrera sanitaria dentro de nuestro país que mantiene limitaciones de exportación, tanto de animales vivos como de sus carnes, en ocho provincias de nuestro país. Y parte de esas ocho provincias, no toda la provincia, es Salamanca. Tenemos que hacer referencia, por supuesto también, al resto, aunque no es tema de estas Cortes, como es Cáceres, Badajoz, Córdoba, Sevilla, Cádiz, Málaga y Huelva. Y precisamente es en esta zona española de Salamanca, juntamente con las otras provincias, las zonas de encinas donde se produce el cerdo ibérico, que, como Sus Señorías saben, es el de mayor calidad, y donde a las explotaciones no les queda más solución que ir a este tipo de ganadería puesto que la encina no permite prácticamente, salvo excepciones, otro tipo de aprovechamiento. Y, precisamente

también, la inquietud de nuestro Grupo Parlamentario, el CDS, es porque en este tipo de explotaciones es muy difícil de combatir dicha peste porcina porque en granjas intensivas -léase de cemento o cerradas- los vectores de transmisión son fácilmente localizables, no así en régimen extensivo, donde el ganado está al aire libre y los vectores de transmisión, como es el jabalí, o como son las aves, o como son los camiones de entrada por toda la finca, son prácticamente imposibles de controlar. Podríamos seguir haciendo análisis o pruebas serológicas en toda nuestra ganadería de porcino y al día siguiente el virus estaría otra vez en la dehesa o en la finca, con motivo de la explicación dada por aves y jabalíes. La solución, por supuesto, no sería eliminarlos, porque tendríamos automáticamente -aparte de ser un disparate- a los ecologistas enfrente. Y esta producción equivale aproximadamente al cinco por ciento del total de españoles.

Esta limitación de exportación, como Sus Señorías se habrán dado cuenta, sólo afecta a esta provincia de Salamanca, y por eso precisamente la traemos acá. Pero el problema es doble o triple para nuestros productores, porque el problema está en que estos señores, estos productores, tenían unos canales de comercialización hacia el país catalán y hacia el país valenciano -sobre todo con los animales pequeños, dígame lechones-, y automáticamente esta exportación interna en nuestro país ha quedado anulada. Por tanto, tenemos aquí un motivo de gran problema para ellos.

Otro de los graves problemas para estos ganaderos salmantinos está en que la montanera está a punto de finalizar -el día quince de Marzo, si mal no recuerdo-, y también la derogación, la normativa de derogación comunitaria prohíbe el transporte o movimiento de este ganado de una finca a otra, bien sea la segunda finca del propietario del ganadero, bien sea por alquiler o arrendamiento de la montanera, con lo cual podremos tener un producto de alimentación en la encina, este año, sin poder ser aprovechado en la provincia de Salamanca.

Y otro de los graves problemas que les afectan es que los productos vendidos y que se hayan hecho ya el sacrificio en las industrias cárnicas, sobre todo de nuestra provincia, tienen que tener la condición sólo y exclusivamente de que ya estén curados, como pueden ser jamones, o lomos, u otros tipos de embutidos. Y que al salir fuera de nuestra frontera -en este caso salmantina- hacia el resto de España, no hacia el resto de Europa, la condición que se impone es que el transporte tiene que ser exclusivamente ese producto y el almacenamiento también, con lo cual las industrias cárnicas o bien de almacenamiento no desean en estos momentos este producto salmantino, y prácticamente el problema está en ser absorbido por el consumo interior, salvo si se realizan unos almacenamientos a uno, dos o tres años, y luego se puede exportar, tanto a nuestro país como al resto de Europa, o inclusive a Estados Unidos,

donde ya han aceptado, por su tecnología más superior a la europea, de que el virus de la peste porcina no afecta a la sanidad humana.

Por eso nuestro Grupo Parlamentario del CDS ha entendido los graves problemas que tienen, en este sentido, dichos ganaderos y ha traído la Proposición No de Ley que voy a leer textualmente por motivo de comparación con la Enmienda presentada por el Grupo Socialista, para luego, a su vez, decirle que no se la aceptamos, porque prácticamente es la misma. Voy a leer textualmente y el por qué luego, contestar al Portavoz del Grupo Socialista el por qué no se la aceptamos. Dice así: "Que las Cortes de Castilla y León insten a la Junta de Castilla y León a emplear con carácter intensivo la totalidad de los medios humanos, técnicos y económicos disponibles, para erradicar definitivamente de Salamanca los posibles restos de la posible peste porcina africana, intensificando igualmente las campañas de prevención".

Y en el segundo punto dice: "Se adopten las más estrictas medidas para que todos los animales porcinos que entren en parte de la provincia de Salamanca afectada, procedentes de otras provincias que tienen el mismo problema, tengan análisis serológicos negativos en relación con esta enfermedad".

Pero, aparte de esto, Señorías, el fondo de nuestra Proposición No de Ley, aparte de la defensa sanitaria, es también en el sentido de que el permiso comunitario es provisional, y un foco en cualquier provincia de las de Sus Señorías que no fuese Salamanca, las otras provincias que conforman nuestra Comunidad, podría ser un proceso que se volviese otra vez a iniciar, pues dice muy claramente el reglamento europeo que hay que tener doce meses sin un solo caso de peste porcina, puesto que si no el proceso se inicia. Y esto Sus Señorías, aunque parece que es partidista la Proposición No de Ley en cuanto al tema provincial, les afecta a ustedes, puesto que... a todos nosotros y a nuestra Comunidad, puesto que el caso es posible que se pudiese volver a dar.

Pero yendo ya, para finalizar, más aún, al fondo del tema, el Grupo Parlamentario del CDS preguntaría, haría dos preguntas a esta Cámara: ¿por qué está ocurriendo esto? y ¿cómo se debe de combatir?

El ejemplo lo tenemos muy claro, puesto que tenemos otra Comunidad más avanzada que la nuestra, como es Cataluña, donde ellos tienen un plan cuatrienal que emplea sólo —sólo, digo— mil ochocientos millones, pero sólo para prevención, puesto que el problema ellos lo tienen resuelto. Y, claro, comparando esta cantidad con la nuestra, de nuestra Comunidad, pues, Sus Señorías, si se han leído los Presupuestos, o los han hojeado al menos, observarán la diferencia.

Y otro de los problemas es cómo se debe combatir. Bueno, pues, para conocimiento de Sus Señorías, que sepan que a nivel nacional se lleva indemnizado unos 12.000.000.000 de pesetas en el muestreo de análisis serológicos; y anteriormente hemos explicado los inconvenientes de dichos análisis, o la dificultad de dar resultados positivos en ganadería extensiva, en la de bellota o dehesa, no en la de granja que, repetimos, es fácil de combatir. Y aunque es cierto que estos millones, miles de millones se han empleado en indemnizar al ganadero, alguna de Sus Señorías dirá: pues, está resuelto el tema. No, porque al sacrificio total de la cabaña, para un ganadero lo que le supone es crear otra nueva cabaña —se tarda muchos años— y volver otra vez a contactar con los canales de comercialización, pues, también. Y entonces, el problema que tenemos a nivel de nuestro país, e inclusive de nuestra Comunidad, son las dos tesis que circulan: una, vacuna no; otra, vacuna sí. El problema, parece ser, en nuestra..., en nuestro país, perdón, se están con una línea de 17.000.000 en investigación para la vacuna de la peste porcina, mientras se han pagado los miles de millones en el otro sentido. Y aquí, precisamente, la tesis oficial está en que si se vacuna, se lograra una línea para conseguir la vacuna, se dice que los otros europeos reconocerían en sus carnes los antígenos vacunales, muy difíciles de detectar si son antígenos vacunales o son antígenos de la epidemia.

No lo entendemos, sinceramente, nuestro Grupo Parlamentario, el CDS, y este Procurador no lo entiende, cómo en pleno siglo XXI, prácticamente, los europeos no entienden que la solución estaría en tener una vacuna conseguida, no aplicarla por ese otro motivo, pero sí tener la solución futura, puesto que puede venir en su día algún gracioso africano, o de viaje por Africa, traer su cochinito en el bolsillo, ponerlo en cualquier Comunidad Europea, y después los europeos se echarían las manos a la cabeza. Solución facilísima: conseguir la vacuna —al menos nuestro Grupo Parlamentario defiende, aunque no se aplique— para evitar futuros riesgos.

Y simplemente, después de lo expuesto, el aclararle al Portavoz del Grupo Socialista que no aceptamos la Enmienda, de verdad, porque se han limitado..., la Enmienda, perdón, de Modificación, porque se han limitado a recoger todo nuestro texto al pie de la letra, pero si nosotros lo tenemos en dos puntos, ustedes lo han pasado a tres; y lo único que modifican, sinceramente, sinceramente, es la orden añadida del MAPA fijando fecha. Nosotros vamos al fondo y hemos eliminado sólo, simplemente, la fecha de la Orden, claro. Y ustedes, en el punto tres, hacen una diferencia respecto a nosotros: que nosotros clarificamos las provincias que son y ustedes hablan del sur, de la línea sur y del oeste, que delimita la orden del MAPA. Es decir, creemos, sinceramente, que somos más concretos nosotros, puesto que aclaramos de qué provincias hay que hacer el análisis serológico de los animales a introducir en es-

ta parte de la provincia de Salamanca, mientras ustedes simplemente van a lugares geográficos: norte, sur, sin concretar nada.

Y nada más, señor Presidente. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias, señor Domínguez. En su calidad de Grupo Enmendante, el Portavoz del Grupo Socialista, don Jaime González.

EL SEÑOR GONZALEZ GONZALEZ: Señor Presidente. Señorías.

En primer lugar, agradecer profundamente la brillante lección que sobre la peste porcina africana, las vacunas, su efectividad, su peligrosidad, etcétera, etcétera, nos ha regalado el Portavoz del Centro Democrático y Social. Muchas gracias.

Y en segundo lugar, al final, le explicaré también alguna diferencia, que yo creo que es sustancial, entre su Proposición No de Ley y la Enmienda que hacemos nosotros, que, a nuestro juicio, lo único que hace es completar la suya, nada más. Y además, le voy a decir más, porque tampoco quiero jugar con cuestiones raras. Nosotros no nos vamos a oponer a su Proposición No de Ley, aunque usted no acepte -no sé por qué- nuestra Enmienda.

Dicho eso... Bueno, efectivamente -y por no repetirnos-, la peste porcina africana todo el mundo sabe que es un problema, ha sido un problema mayor, sigue siendo un problema grave del sector porcino español. Y la verdad es que lo es por razones obvias: hasta el catorce de Diciembre ha prohibido absolutamente las exportaciones de cualquier lugar de España a cualquier lugar de Europa y, prácticamente, a todo el mundo, no sólo de cerdos vivos, sino de carnes y, además, de productos elaborados. Por lo tanto, el sector porcino español, que en esta Comunidad Autónoma, además, es especialmente significativo, sobre todo en algún territorio de la Comunidad Autónoma, concretamente en la provincia de Segovia, etcétera, etcétera, bueno, pues, tenía un desarrollo hacia el exterior totalmente limitado por la existencia de peste porcina africana. Yo creo que, efectivamente, eso se resolvió, en parte, el catorce de Diciembre del año ochenta y ocho, gracias -como usted ha dicho-, entre otras cosas, al Plan del Ministro de Agricultura de todas las Comunidades Autónomas de España, en contra de los intereses, no creados, sino legítimos de algunos países -nosotros, en su situación posiblemente hubiéramos dicho lo mismo-, Dinamarca, etcétera; nosotros hubiéramos hecho exactamente lo mismo que los daneses, en el momento en que nosotros intentamos exportar a Dinamarca un producto en el que ellos prácticamente basan su economía agraria.

Por lo tanto, de intereses -como usted ha dicho- creados, nada; yo creo que intereses legítimos. Lo que

pasa es que, una vez más, ha funcionado el principio de solidaridad y al final se ha llegado a unos acuerdos, en una mesa de negociación, que yo creo que es el camino para conseguir estas cuestiones.

Desde luego, también estoy de acuerdo con usted en que el problema de la peste porcina africana, de la PPA -como se llama vulgarmente- es especialmente grave en una zona concreta de nuestra Comunidad, que es una parte de la provincia de Salamanca, la que, según describe la decisión del Consejo, está al sur y al oeste de determinada línea; exclusivamente por eso ponemos esa descripción, no por otra razón. Y también estoy de acuerdo con usted en que el problema es especialmente difícil ahí, porque el sistema de explotación y el tipo de ganado, también, efectivamente, hacen difícil o más difícil la lucha..., la prevención y la lucha contra la peste porcina africana. Por eso que usted ha dicho también de que los vectores, etcétera, etcétera. Perfecto.

Yo creo que la decisión del Consejo tiene la virtud de que liberaliza el comercio para los animales vivos, para la carne fresca y para los productos elaborados de todo el territorio español, menos una parte, menos una parte. Esa parte coge -como decíamos antes- una parte de la provincia de Salamanca y alguna otra provincia del Estado. Y yo creo que el conjunto del acuerdo es positivo para el conjunto del sector agrario español, y, por supuesto, también positivo para el conjunto del sector agrario de Castilla y León, fundamentalmente para el resto del territorio, o sea, para ocho provincias y media. Y ¿cuál tiene que ser, a nuestro juicio, o a mi juicio, la postura de estas Cortes al analizar este problema? La citada decisión, esa 89-21 que usted conoce, dice en un determinado lugar, concretamente su artículo 4 y voy a leerlo textualmente: "La Comisión seguirá la evolución de la situación y la presente decisión -o sea, la decisión liberalizadora- será eventualmente modificada en función de dicha evolución". Entonces, ¿qué interesa a Castilla y León? ¿Que se mantenga ese acuerdo, o no se mantenga? Lo primero. ¿Se mantenga esa decisión o no se mantenga? A nuestro juicio, que sí se mantenga.

Segunda postura. Nos interesa, además, que la parte limpia -vamos a llamarla así- se amplíe a costa de la parte sucia -también vamos a decirlo así-; no que suceda lo contrario: no que la parte limpia se amplíe a costa de la parte sucia. Luego, nos interesan dos cuestiones: defender la parte limpia, porque ya lo está, y disminuir la parte sucia. Bueno, yo creo que eso lo digo con unas palabras menos técnicas que Su Señoría, pero yo creo que estaremos todos de acuerdo. Y que, a medio plazo, todo el territorio de la Comunidad Autónoma, o todo el territorio español esté limpio y, por lo tanto, esté liberalizado para comerciar con sus productos del cerdo, vivos, carnes y productos elaborados, con el resto del territorio. Eso es lo que nos interesa, a nuestro juicio.

Para conseguirlo ¿qué hay que hacer? Ustedes dicen en su Proposición No de Ley, concretamente, en su punto primero: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a emplear, con carácter intensivo, la totalidad de los medios humanos, técnicos, económicos disponibles..." Es una Proposición un tanto maximalista: "la totalidad de los medios humanos, técnicos y económicos disponibles", pero, bueno, no entremos en esas..., el espíritu lo compartimos y está bien... "para erradicar definitivamente en Salamanca los posibles restos de la posible peste porcina africana -hemos hecho una corrección de la peste porcina africana, quitando "posible", yo reconozco que no tiene ninguna importancia-, intensificando, igualmente, las campañas de prevención". Y nosotros hemos añadido: "y lucha". Yo creo que no sólo es prevención: es prevención y lucha.

Por lo tanto, en el primer punto no podrán ustedes estar en desacuerdo que añadir "y lucha" significa enriquecer, posiblemente, el punto primero de su Proposición No de Ley. Pero yo entiendo que no lo acepten.

El punto segundo, nosotros lo mantenemos exactamente igual que ustedes. Nos parece bien, de acuerdo. ¿Por qué? Porque ustedes, en el segundo punto, que dice textualmente, dice textualmente: "Se adopten las más estrictas medidas para que todos los animales porcinos que entren en la parte de la provincia de Salamanca afectada, procedentes de otras provincias que tienen el mismo problema, tengan análisis serológicos negativos en relación con esta enfermedad". Evidentemente, impedir que la parte sucia de la Comunidad Autónoma de Castilla y León se ensucie más, porque entren productos de las partes sucias de otras Comunidades Autónomas, a mí me parece legítimo, igual que a ellos les parecería exactamente legítimo que no fueran productos de la parte sucia de Castilla y León a sus partes sucias -vamos a decirlo así-.

Dicho eso, dicho eso, nosotros qué decimos. Añadimos un tercer punto a la Proposición No de Ley. ¿Y qué decimos en ese tercer punto? Pues, lo otro: que lo que hay que defender es la parte limpia, que lo que no podemos hacer es, por defender la parte sucia, o sea, defender que esté menos sucia, no protejamos ochos provincias y media de la Comunidad que ya están declaradas limpias, aparte del resto del territorio del Estado. Nosotros añadimos... y yo creo que tampoco Su Señoría podrá estar en desacuerdo con la redacción del punto tercero, por reforzar el control, para que la..... de animales vivos y carnes frescas procedentes de las zonas de España situadas al sur y al oeste de la línea..., etcétera, si quiere podemos poner de la parte de Salamanca... -como usted quiera, eso no es ningún problema, no estamos aquí en cuestiones semánticas- hacia el resto del Estado sea efectiva. O sea, a nuestro juicio, hemos equilibrado la Proposición No de Ley, que también, a nuestro juicio, estaba ligeramente desviada hacia la defensa de una parte y la no defensa de otro. No

tiene otro objetivo. Y repito: nosotros no nos vamos a oponer a su Proposición No de Ley, aunque usted, yo creo que precipitadamente, y le pediría que lo reconsiderara, porque no tiene otro objeto, sino que enriquecerla, reconsiderara su actitud. Porque los objetivos, yo creo que al final son exactamente iguales.

De cualquier manera, yo también tengo que decir una cosa. ¡Hombre!, la Proposición No de Ley, en su primer punto, insta a la Junta a que dedique sus medios... Yo creo que, en estos momentos, la Junta -y yo creo que antes también, pero sobre todo a lo largo de estos últimos años- ha tenido una actuación seria en el tema de sanidad animal: se ha erradicado la aftosa de esta Comunidad y, a su vez, eso ha servido para erradicar la aftosa de toda España -y eso es públicamente reconocido-. Y yo creo que, en estos momentos, la Junta -y me consta, además, porque lo sé, porque esas informaciones siempre se tienen-, pues, está haciendo un esfuerzo importante en la peste porcina africana. Yo creo que tiene, incluso, pues yo diría que casi..., pues, doce o trece técnicos destacados en Salamanca, con libertad absoluta de medios; después tiene unos cuantos señores controladores pecuarios -que se llaman- repartidos por el territorio, y, después, tiene una Sección en los Servicios Centrales destinados... ¡Hombre! si usted quiere más medios, pues, más medios; me parece muy bien, estamos de acuerdo.

Pero, desde luego, si yo leo el artículo 5 y 6 de la orden del MAPA -que usted conoce también, porque usted conoce todo de este tema- del catorce de Diciembre, pues, se lo voy a leer. Artículo 5: "Queda prohibido el movimiento de animales vivos y carnes frescas procedentes de las zonas de España situados al sur y al oeste -al sur y al oeste- de la línea..... hacia el resto del territorio del Estado". Es, prácticamente, lo que nosotros añadimos: que se evite ese movimiento hacia el resto, que no contaminemos la parte limpia.

Y el sexto dice: "Todos los animales con destino al sacrificio situados en la zona señalada en el artículo anterior serán sometidos a control serológico, previo al mismo", que es lo que dice su punto segundo. Luego, nada es nuevo bajo el sol. Su Proposición No de Ley está establecida, regulada por Ordenes ya en vigor. A mí me parece bien que esta Cámara inste a la Junta a que refuerce sus actuaciones en ese tema.

De cualquier manera, anuncio ya que la Proposición No de Ley me parece un poco, pues... no sé, a lo mejor tiene usted algún interés en que... en la parte de Salamanca, no digo interés económico, por favor... Bórrese de su mente cualquier alusión a ese tema, sino que a lo mejor le interesa a usted, pues, que en determinada parte de la provincia de Salamanca sepan que usted ha presentado esta Proposición No de Ley. Me parece muy bien.

Nosotros vamos a votarle favorablemente a la suya. Fijese si somos absolutamente conscientes de que, bueno, está bien. No entendemos sus reticencias a aceptar nuestra Enmienda, que lo único que hace es, a nuestro juicio también, mejorar la suya, exclusivamente. Y, desde luego, esto, pues, nos recuerda alguna contradicción en el debate presupuestario en Ponencia, cuando intentando, precisamente, ampliar fondos, ampliar fondos para la lucha contra la peste porcina africana, el Portavoz del Grupo al que usted representa dijo que eran excesivos ya los fondos que había para eso, que ya había suficientes y que sobraba dinero. Por lo tanto... Y repase usted los..... de la Ponencia, que a veces son muy interesantes.

De todas maneras, y por el ánimo de que esta Enmienda, o esta Proposición No de Ley salga por unanimidad -que yo creo que va a salir de todas maneras-, pues, le pediría que reconsiderara su postura de no aceptar nuestras Enmiendas, que a nuestro juicio -repto- no hacen nada más que completar ligeramente el texto que usted había presentado. Nada más y muchas gracias.

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

EL SEÑOR DE LAS HERAS MATEO: Señor Presidente, Señorías. Para fijar nuestra posición favorable a la Proposición No de Ley presentada por el Centro Democrático y Social y relativa a medidas para erradicar y prevenir la peste porcina africana en una parte del territorio de Salamanca.

No voy a repetir los argumentos que, brillante y exhaustivamente, han puesto los dos Portavoces, del CDS y del PSOE, que hasta el momento presente han intervenido, pero sí quiero relativizar un poco la propuesta que se nos hace por el Portavoz del Centro Democrático y Social.

Primero. En relación con la parte del territorio y cuantitativamente al número de explotaciones, al número de reproductoras y al número de cerdos de ceba, que significa el territorio sucio, y hay que emplear ese argot porque es el término que utilizan en ese medio, en ese sector, pues, aproximadamente es de un setenta y pico por ciento del conjunto de la provincia de Salamanca. Es decir, que ahí, efectivamente, tiene una importancia cualitativa y cuantitativa lo que pesa esa zona, en relación con el conjunto del sector, en Salamanca. Pero si ya eso lo extendemos al conjunto de la Región, nos encontramos con que el peso ya es bastante menos importante, es más relativo: en cuanto a explotaciones censadas es solamente el once por ciento, en cuanto a plaza de reproductoras es el once coma cuatro y en cuanto a plaza de cebo es el diecisiete coma ocho por ciento del total regional.

En consecuencia, efectivamente, aunque el problema es grave porque queda ahí un foco, tiene esas cifras y tiene esa relatividad. Y como consecuencia de esas cifras y de esa relatividad, nosotros estamos absolutamente de acuerdo, y este Procurador, en que se utilicen todos los medios disponibles para erradicar la peste porcina africana en ese territorio y en el conjunto del territorio nacional que todavía queda afectado, que todavía está sucio. Pero tampoco empleando medios excesivos, porque muchas veces los medios excesivos no son buenos, porque una concentración excesiva de medios muchas veces la hace inoperante.

Actualmente, en estos momentos hay diecinueve personas en Salamanca destinadas a estos cometidos en doce equipos, de veterinario y capataz, y se va a ampliar con cinco más. Es decir, que va a haber veinticinco personas en Salamanca.

Y, efectivamente, como se ha dicho aquí, de los Servicios Centrales, prácticamente están dedicados el noventa por ciento precisamente a erradicar la peste porcina africana en ese sector.

Y coincido ahí, puesto que la relación es de un diez por ciento a un noventa, en que tampoco podemos olvidar -y por eso lo dejo para quede constancia en el Diario de Sesiones, independientemente del apoyo a su Proposición-, tampoco podemos dejar aparte u olvidar ese noventa por ciento del territorio de la Comunidad que en estos momentos está limpio y que, desde nuestro punto de vista, tiene que tener los equipos necesarios en función de la proporcionalidad que el sector tiene en esa materia. Y, por ejemplo, nos preocupa Zamora, que es una zona muy peligrosa por las circunstancias geográficas en las que está, y está muy bien que tenga cuatro equipos para lucha contra la erradicación, defensa y lucha contra la peste porcina africana. Y el mantenimiento de las asociaciones de defensa sanitaria, y el control serológico que se viene haciendo del cien por cien cuando se hace el primer control, y del treinta por ciento cuando se hace el segundo control, pero del cien por cien de las explotaciones. Y si no se cuenta con medios en este noventa por ciento del territorio de la Comunidad Autónoma, podemos correr el peligro de que eso que ya se ha conseguido con mucho esfuerzo se nos venga abajo.

Por otra parte, y en cuanto al punto segundo, la verdad es que tanto la Enmienda del Partido Socialista como su propia Proposición obedecen a una copia literal en cuanto a movimiento de animales con vida, a la Orden de la Consejería de veinte de Junio de mil novecientos ochenta y uno, y en cuanto a animales de sacrificio, a la Orden del MAPA del catorce del doce del ochenta y ocho. Son, por lo tanto, bueno, pues, recordarlo no está de más, pero, verdaderamente, ahí está.

Y por último, yo diría al proponente del CDS que, efectivamente, el punto tercero yo creo que sí que aporta alguna cosa más, dado que la coordinación es muy importante, y yo entiendo en ese punto, o quiero sacar del mismo que hay un espíritu de coordinación de todas las Administraciones y de todos los sectores para luchar para la erradicación de la peste porcina africana en esa zona, y, por otra parte, que también es una buena medida la policía sanitaria, que es a lo que se refiere ese tercer punto.

En consecuencia, fijamos, por todas estas razones y con las matizaciones que hemos hecho, nuestra posición favorable a la Proposición No de Ley presentada por el CDS para la lucha y erradicación de la peste porcina africana en una parte de nuestro territorio, en la provincia de Salamanca. Muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias. El representante del Grupo de Alianza Popular, señor Jambrina.

EL SEÑOR JAMBRINA SASTRE: Gracias, señor Presidente. Señorías. Yo creo que en este tema también se ha dicho ya tanto que poco más queda que añadir, y, desde luego, no voy a tratar de hacer competencia a nadie en conocimientos profundos del tema de la peste porcina.

Pero sí hay una cosa que a este Procurador se le ocurre en este momento, y que yo creo que no puede uno sentir mayor satisfacción de decir que va a votar en nombre... que el Grupo al que representa va a votar que sí a algo que la Junta, como ya se ha reconocido por quienes me han antecedido en el uso de la palabra, está haciendo ya, y de una manera muy seria, como ha dicho el Portavoz del Grupo Socialista, en el tema de la lucha y la prevención de la peste porcina.

Yo quiero decir aquí que en esta ocasión tenemos motivos más que suficientes para felicitarnos de lo que es una verdadera coordinación. Y creo que ha sido una verdadera coordinación la que ha existido entre las Autonomías, todas, y el Gobierno Central en la lucha contra la peste porcina. Y eso no es sólo -y hay que poner a cada uno en su sitio-, no es sólo una función importante por parte del Ministerio, sino también ha sido un trabajo absoluto y dedicado por parte de las Autonomías afectadas principalmente por este problema; y me refiero a Castilla y León, me refiero a Extremadura y me refiero a Andalucía. Y eso ha dado como resultado que, afortunadamente, afortunadamente en un caso, porque es una coincidencia de fechas importante: ¡hombre!, el catorce D se para España y se ponen en marcha los cerdos; ffjese... de cara a Europa, se entiende. Es importante, y es importante que ese camino no se pierda. Pero insisto, señor proponente de esta Pro-

posición No de Ley, que ese trabajo serio, que ese trabajo con toda la dedicación de medios, sin escatimar, porque no lo escatima -y hay que decirlo- en absoluto el Ministerio de Agricultura, de medios económicos, está llevándose a cabo con una intensidad y con una seriedad a nuestro juicio muy importante.

Usted ha dicho que es muy distinto combatir, e incluso prevenir el tema de la peste porcina africana en las ganaderías de régimen extensivo -vamos a decirlo así- y en las que están bajo cubierto, es decir, en aquellas que están más controladas, porque los propios vectores que inciden en el tema, incluido el chinchorro -que se le ha olvidado-, no son tan fácilmente controlables.

Y yo creo que eso es lo que ha hecho, eso es lo que ha hecho que de dos años a esta parte el número de equipos destinados a este tema se ha multiplicado por dos y medio, y que -todos lo han dicho ya y, afortunadamente, tenemos las mismas fuentes de información- hay once equipos, de los veinticinco que existen, hay once equipos dedicados a Salamanca, once equipos; y el resto se dedican al resto de las provincias o al resto del territorio, en consonancia o de acuerdo con los censos de porcina que en cada una hay. Porque mal favor haríamos si, como ustedes dicen en su Proposición No de Ley -que entiendo y quiero dejar constancia que vamos dedicados más al espíritu que al puro texto- de que "todos los medios se dediquen a...", entonces, albergaríamos el temor del Procurador del Grupo Mixto, en el sentido de que podría venirnos por la propia casa, pero por otra puerta el problema. En ese sentido, yo creo que está perfectamente entendido el tema, e, insisto, nada es más agradable para nosotros que votar algo que el propio Gobierno está haciendo ya en este momento.

Yo creo que usted también, Señoría, sabe, porque lo dice la propia normativa que al efecto existe, que se están haciendo ya los controles serológicos del ganado que entra en montanada, del ganado que va a matadero e, incluso, se está insistiendo en el tema de la comercialización de la carne, tanto en fresco como en productos elaborados. Y que ahí también, estoy convencido que va a existir, sin lugar a duda, una magnífica coordinación con los representantes de la Administración Central correspondientes, para tratar de conseguir incidir en ese comercio de carnes, y que no se nos produzca que a nadie se le caiga un cochinito del bolsillo, aunque venga de África; y si se le cae, que lo cojamos antes de que llegue al suelo.

En resumidas cuentas, usted sabe, afortunadamente, y creo que toda la Cámara ya, que no hay limitación de medios, que el tema se ha tomado muy en serio, porque el paso que se ha dado es importante y no nos podemos permitir el lujo de retroceder.

Y, para terminar, le diría... No quiero pensar, como mis antecesores, que puede haber alguna particularidad que a usted le haya hecho, que a su Grupo le haya hecho traer este tema con tanta incidencia en Salamanca, y por otra parte es lógico. Yo le diría, para terminar: Señoría, no le eche usted la bronca a los que vienen a misa diciéndole de aquéllos que no vienen. Estamos en misa; no nos eche usted la bronca a nosotros. Salga a la calle y dígaselo a los que están en la plaza. Estamos totalmente de acuerdo, no sólo así, sino que lo estamos practicando. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias, señor Jambrina. Don Manuel Jesús Domínguez, como Portavoz del Grupo Proponente, tiene la palabra.

EL SEÑOR DOMINGUEZ SANCHEZ: Gracias, señor Presidente. Voy a intentar contestar a los tres Portavoces de los tres Grupos. En primer lugar al del Partido Socialista, en tono distendido, indudablemente, al Grupo -perdón- del Partido Socialista, que en tono distendido me ha hecho la siguiente pregunta: "¿Tendrá usted algún interés económico?" Simplemente, aclararle en este tema que este Procurador no es ganadero, es agricultor, no tiene absolutamente ninguna cabeza de ganado; tal vez alguna cabeza de topillo, discutido en la Comisión con el señor Consejero, pero salvo eso, ninguna. Y, por supuesto, tampoco somos de dicha zona afectada, sino de otra bastante lejos, en la otra zona de Salamanca.

¿Que mi Partido Político o mi Grupo Parlamentario, el CDS, puede tener interés? ¡Hombre!, claro que sí. Por supuesto. Insistimos, y usted lo sabe muy bien, que mimamos, mimamos el tema agrario en nuestro Partido. ¡Ojalá!, de verdad, lo hubiesen mimado ustedes con tanto interés desde el poder central y desde el poder autonómico en su día. No lo hicieron mal del todo en este tema en cuanto al autonómico; mucho, por supuesto, a nivel nacional. Y que mi partido, indudablemente, ha tomado conciencia... y en esto contesto un poquito también al Portavoz del Grupo Popular, diciéndole que sí es cierto, que están ustedes, la Junta, haciendo todo lo posible; pero nuestra inquietud en estos momentos ha sido que por ser la única provincia afectada en el tema de exportación y en el tema sanitario de peste porcina, no es con un interés localista, señor Jambrina, no es con un interés localista, es por reducir de una vez la peste porcina, puesto que el problema, como usted muy bien sabe, de Salamanca es también la frontera portuguesa, donde ellos están más a la baja en este sentido que nosotros. Y el motivo de dicha Proposición No de Ley, indirectamente, repito otra vez, es que no surja otro foco de infección de peste porcina...

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

EL SEÑOR DOMINGUEZ SANCHEZ: ...en cualquiera de las otras provincias de nuestra Comunidad Autónoma. Es una defensa del último foco de peste, para intentarla erradicar, prever, por supuesto, en las otras provincias, y que, indirectamente, con esta Proposición No de Ley y esta medida, señor Jambrina, mejoramos indudablemente al resto de provincias de nuestra Comunidad Autónoma.

Respecto al Portavoz del Grupo Socialista, que en su tercer punto insiste que mejora nuestro texto. No, señor Portavoz, no, porque simplemente, lo único que aclaran, dicen: "de carnes frescas". Y usted muy bien lo sabe, lo sabe muy bien, muy bien por su experiencia, que no afecta para nada. Entonces, habría que hacer unos análisis serológicos que no dispondría la Junta y el señor Consejero de Agricultura de personal, el controlar todos los camiones que de otras provincias de España vienen hacia acá. Sería muy difícil. Y sabe usted perfectamente que la única solución sería ir al célebre mazo de quimosis para resolver el problema; mientras, si no, sería imposible.

Por tanto, le vuelvo a insistir, señor Portavoz del Grupo Socialista, no le aceptamos la Enmienda.

Respecto al Grupo Mixto, el señor de las Heras, pues, simplemente el decirle que bueno, que sí, que es cierto que dispone de personal la Junta. Pero no es lo mismo, señor de las Heras, el personal que se necesita, y por sus experiencias en su provincia lo sabe, el controlar al ganado porcino bajo cubierto, que en los miles de hectáreas de zonas adhesionadas; se necesita más personal, tal vez hasta tres veces o cuatro veces más personal para controlar el mismo número de cabezas, señor de las Heras. Por eso ha sido nuestra insistencia.

Y sí es cierto que sea tal vez maximalista en la primer parte de nuestra Proposición No de Ley, al decir que desde todos los medios. Por supuesto, el tiro ha ido alto para que el señor Consejero de Agricultura, el disparo o tiro le salga en diana. También lo reconocemos. Y que estamos seguros, Señor Consejero, que usted va a poner todos los medios, y de hecho en este tema sí lo está haciendo también bien, pero, a partir de esta Proposición No de Ley, estamos convencidos en el Grupo del CDS que usted lo va a hacer mejor.

Y, respecto a la última expresión, señor Jambrina, en tono jocosos de que estamos en misa. Pues sí, señor Jambrina, tal vez se pueda estar en misa; pero en misa se está de muchas formas: de monaguillo, de ofertante, etcétera, etcétera.... Y hasta en el campanario, señor Jambrina. Muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias. Vista la posición mantenida por los distintos Grupos, si bien el Grupo del Centro Democrático y Social no ad-

mite las Enmiendas presentadas por el Grupo Socialista, se somete a votación por asentimiento. ¿Se aprueba por asentimiento? Se aprueba por asentimiento. Queda aprobada la Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario del CDS, relativa a medidas de erradicación definitiva y prevención de la peste porcina africana en Salamanca.

El señor Secretario dará lectura al cuarto punto del Orden del Día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR ELORZA GUINEA): Cuarto punto del Orden del Día: "Debate de la comunicación relativa a infraestructura del transporte viario y ferroviario".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Tiene la palabra, en representación de la Junta de Castilla y León el Consejero de Fomento. Señor Posada.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR POSADA MORENO): Señor Presidente. Señorías. La Comunicación que la Junta ha mandado a las Cortes de Castilla y León en el tema de infraestructura viaria, comenzaba así: "La política de obras públicas, con inversión creciente por todas las Administraciones competentes en los últimos años y la de remodelación de la trama ferroviaria, hoy en estudio, incidirá decisivamente en el desarrollo de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, así como en su ordenación territorial.

Pero esa influencia puede ser muy negativa si se traduce en una marginación de nuestra Comunidad de las grandes rutas de tráfico de carácter europeo, o en una dificultad de acceso de nuestra población, especialmente la rural, a las vías principales de tráfico en condiciones adecuadas de coste, comodidad y eficacia.

La tendencia natural de los flujos económicos, unida a una actuación pública equivocada sobre la infraestructura, puede acentuar las diferencias de desarrollo entre otras regiones y Castilla y León, y entre las provincias del interior de ésta".

Esta es la situación de partida en estos momentos en Castilla-León. Indudablemente, la posición de Castilla y León como Comunidad Autónoma es una posición central en España, una posición estratégica importante. Pero, al mismo tiempo, la red viaria que la atraviesa, la red ferroviaria, ha sido diseñada en la mayor parte de los casos para servir de paso a la región, no para servir auténticamente a los intereses de la región.

Por eso, lo que ocurra en el futuro con Castilla y León, con su red viaria y ferroviaria, es fundamental no sólo ya para esta Comunidad Autónoma, sino para las regiones del noroeste de España: Galicia, Asturias, Cantabria, que pueden sufrir un aislamiento muy peli-

groso si las tendencias actuales no se cambian, sino que se intensifican.

La integración en la Comunidad Económica Europea ha supuesto un cambio importante en esa posición estratégica. Ciertamente, el tráfico por nuestras carreteras se ha incrementado de forma muy sustancial, más sustancial que la media nacional en donde también se ha incrementado. En tráfico pesado podemos estar hablando, en ciertas grandes ejes de comunicación, de incrementos del orden del veinte al treinta por cien de toneladas/kilómetro. Sin embargo, puede ocurrir perfectamente que ese tráfico aumente, que las rutas naturales de esa integración en Europa, no sólo de España sino de Portugal, pasen por Castilla y León, y que, sin embargo, las inversiones que acompañan o que deben acompañar a ese tráfico se desvíen a otras zonas y terminemos quedando marginados por un tráfico artificialmente conducido en otra dirección que no es el paso por Castilla y León.

La integración en el Mercado Común, en la Comunidad Económica Europea, supone algo muy importante para la política del transporte. Es preciso realizar, y a veces no nos damos cuenta de ello, una política integrada de transportes de los doce países miembros de la Comunidad Económica Europea. Por ello, la importancia de esa política, de ese objetivo básico, deriva de ser, junto con la política agraria y la política de comercio exterior, uno de los tres pilares que soportan la eliminación de fronteras, la libre circulación, la libertad de establecimiento, y, en definitiva, la unidad económica como paso hacia la unidad política.

Ello exige, por un lado, necesidad de planificar las redes viarias comunitarias, y con una visión global de Europa. Por otro lado, optimizar el uso de las infraestructuras con un reparto intermodal ferrocarril-carretera que España tiene que primar de una forma absolutamente importante, porque es que es el Estado que menos utiliza el ferrocarril, un siete por cien frente a un treinta por ciento de media.

Y tenemos ejemplos, tenemos ejemplos de que esa política comunitaria de transportes no se está llevando a cabo en España. Hay un Reglamento del Consejo, el número 4.070, de veintidós de diciembre de mil novecientos ochenta y siete, sobre concesión de ayudas, de una ayuda a proyectos de infraestructura del transporte. Esa ayuda financiera es del 25% del coste de cada proyecto, y se significa en cada país qué proyectos tienen esa ayuda.

Pues bien, de los tres que tienen la ayuda concedida para España, o para la Península Ibérica, mejor dicho, uno es construcción de una línea ferroviaria Lisboa-Madrid-Barcelona; y otro, modernización de la línea ferroviaria Lisboa-Oporto-España por; y otro, construcción de la autopista Madrid-Bur-

gos-Francia. Por fin, tras muchos esfuerzos, se está haciendo una autovía, o nuevamente, y lo repetiremos más adelante, sólo ya por esa actuación europea es preciso ir a la autopista Burgos-Madrid.

Pero en lo que quiero insistir fundamentalmente esta tarde es de que este tema de las comunicaciones, de las infraestructuras, es un tema crucial y trascendental para Castilla y León. Por eso es importante que, al tratarlo, seamos conscientes de que debe tener un tratamiento político, pero no un tratamiento partidista.

Ciertamente Castilla y León en el tema de infraestructuras, y de infraestructuras ferroviarias muy especialmente, puede presentar un memorial de agravios a la Administración Central. No tengo que recordar la muchas veces mentada cierre de líneas de primero de enero del ochenta y cinco. Pueden, ciertamente, hablarse de situaciones en las que no se ha tratado a Castilla y León como merecía en este tema del transporte, pero no creo que debamos hoy centrarnos, ni mucho menos, en un tema de qué agravios se han establecido con esta Comunidad, qué agravios han existido con otras, con la Administración Central.

Tenemos que establecer aquí una posición firme, una posición meditada, una posición constante, que se mantenga durante años y años. Las decisiones sobre infraestructura son decisiones que exigen meses, meses de deliberaciones para tomarse, pero luego años para ejecutarse, y decenios, en donde influyen en la vida económica de los pueblos.

Por eso no podemos, no debemos, al tomar las decisiones, pensar en cuál es nuestra posición en la Cámara, ni siquiera cuál es la posición de cada uno de los partidos en el Congreso de los Diputados en España. Antes de que se comiencen muchas de las obras que aquí se van a contemplar habrá habido cambios en la Cámara nacional y, probablemente, en la Cámara autonómica. Habrá otras mayorías y habrá otros gobiernos. Y, desde luego, es seguro que los habrá después de que se acaben las obras. Por lo tanto, lo importante es que nosotros seamos conscientes de que aquí lo que hoy decidamos es lo más importante para Castilla y León.

Y eso, defendiendo los intereses de Castilla y León, y no permitiendo tampoco que intereses partidistas de otras Comunidades Autónomas o de la Administración Central puedan afectarlo. Y lo digo muy claramente. Yo he tenido noticias, como han tenido noticias Sus Señorías, de unas reuniones en el País Vasco entre la Administración Central y el Gobierno del País Vasco en el que se habla verdaderamente de cientos de miles de millones de pesetas. No sé el alcance de esas conversaciones. Creo que no lo sabe ninguna de Sus Señorías, porque se ha explicado me parece ayer en el Parlamento Vasco. Pero, ciertamente, nosotros, como Castilla y León, que no queremos hacer de estas cuestiones polí-

tica partidista, tampoco podemos admitir que a Castilla y León se le deje injustificadamente a un lado.

Si vamos entrando en un estudio más pormenorizado de la infraestructura, comenzaremos por las infraestructuras de carreteras. Ciertamente, el Plan General de Carreteras 84-92, cuando comenzó, comenzó de una forma totalmente distinta a como ha ido discurriendo.

Al principio, los nuevos rectores del Ministerio de Obras Públicas creían muy poco en las autovías, no creían nada en las autopistas, pensaban que había una excesiva inversión en infraestructura, y ello motivó que durante una serie de años fuera lánguidamente avanzando ese Plan General de Carreteras, los tramos de autovía se construían muy despacio, y se creara verdaderamente una saturación de tráfico que explotó, porque estas cosas hay un momento que explotan, que explotó en la Semana Santa del año pasado. Ciertamente -y eso hay que reconocerlo- a partir de ese momento ha habido un cambio importante en la Administración Central; se ha visto con claridad que ese retraso en las infraestructuras estaba generando unos auténticos costes no ya sólo económicos, sino sociales para el desarrollo de toda la Región, y hoy parece que hay un cierto avance, un nuevo ritmo en la construcción de esas infraestructuras. Por eso, y en base a ese nuevo ritmo y a esa nueva perspectiva a partir del año noventa y dos de nuevos planes e incluso adelantamiento para el año noventa y dos de planes que ahora mismo no están aprobados, nosotros, como Castilla y León, necesitamos algunos ejes de una forma absolutamente vital. El primero sería ese eje Francia-Portugal, que es la continuación de la autovía de Castilla, desde Tordesillas a Salamanca y Fuentes de Oñoro, el eje internacional E-80. Pero al mismo tiempo, y admitiendo la buena noticia de que la autopista o la autovía Madrid-Tordesillas llegue a Benavente, debe continuar Benavente-Onzonilla. Porque eso es algo más que vertebrar el noroeste de España, es algo más que dar una comunicación a Asturias: es el poder establecer esa línea marítima, en la que también participa la Junta de Castilla y León, entre Gijón y el norte de Europa y que permita que Benavente se convierta en el gran receptáculo de mercancías de toda la parte oeste de España, no sólo ya de Castilla y León y Portugal, sino de Extremadura y Andalucía, y que, a través de Benavente, salgan a Gijón mercancías para Europa. Es una alternativa completa a esas comunicaciones terrestres entre Francia y Portugal. Y, por supuesto, la autopista, porque la propia Comunidad Económica Europea lo establece en una concesión, la autopista Burgos-Madrid. Ciertamente, se está haciendo una autovía que en algunos casos, o en bastantes kilómetros tiene características similares a una autopista. Pero no basta. Ese es un trayecto que tiene un interés absolutamente europeo, que permite comunicar a Madrid con el resto de las capitales europeas y tarde o temprano tendrá que tener unas características similares a las de una autopista, se llame como se llame.

Ciertamente, hay otras actuaciones del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo que son importantes para la Región. En un caso serán autovías lo que será necesario, en otro vías rápidas que a su vez tengan tramos de vías lentas que permitan una fluidez de tráfico suficiente. Pero no podemos olvidar ni la N-630, la Ruta de la Plata, ni el Camino de Santiago, la N-120, ni, sobre todo, la N-122, Zaragoza-Portugal, que atraviesa y que vertebrata toda la parte sur de Castilla y León, o la unión de Burgos con Cantabria.

Pero de la misma forma que nosotros pedimos al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo que haga el esfuerzo que debe por Castilla y León, nosotros también, como Junta de Castilla y León, como Cortes de Castilla y León, debemos, a su vez, aplicar nuestro propio esfuerzo a conseguir la accesibilidad y la comunicabilidad de todos nuestros núcleos. No basta sólo con grandes ejes que vertebran el territorio. Eso es necesario; pero es preciso también que desde cada núcleo de Castilla y León, que en las relaciones entre núcleos intermedios en Castilla y León haya una fluidez tal que no se produzcan ahí unas deseconomías tan graves que por cierta forma compensen las ventajas de las grandes líneas de las que hablábamos antes.

Por ello, yo quiero aquí mencionar el programa operativo de carreteras del Plan Regional de Carreteras que hemos... que se ha incorporado al Plan de Desarrollo Regional. El esfuerzo es muy grande, los incrementos destinados a la inversión de carretera año tras año suponen incrementos superiores, como media, al 10%. Y hay una decisión verdaderamente crucial, decisión que las Cortes deben, pienso yo, conocer y opinar sobre ella, que es destinar todos los años, de los 5.000.000.000 que se crean, que se generan de remanentes genéricos, 3.500.000.000 al Plan Regional de Carreteras. Con ello, con las cantidades que salen, resulta que en cinco años la inversión será de 60.000.000.000 de pesetas. Un esfuerzo verdaderamente notable y que yo creo que nos capacita para poder pedir a la Administración Central que haga un esfuerzo, si no semejante, por lo menos parecido, o muy parecido al que nosotros estamos haciendo.

Pero al mismo tiempo existe en nuestra Región una red muy amplia de las Diputaciones Provinciales y, si la Junta y las Cortes hacen ese esfuerzo en nuestra red regional de carreteras, también estas Cortes, también la Junta, pero sobre todo también las Cortes van a hacer un esfuerzo para esa red de carreteras de las Diputaciones Provinciales. Anunció ya el Consejero de Economía y Hacienda que aquí, a las Cortes, iba a venir un proyecto de ley para aumentar en 5.000.000.000 la cantidad destinada este año a los 1.300 que ya aparecen en el Fondo de Cooperación Local para carreteras y a los 3.500 que las carreteras... que las Diputaciones dedican a carreteras todos los años. Un total, pues, de 10.000.000.000. Y que esos 1.300.000.000 iban a mante-

nerse año tras año y que se iba a producir la reincorporación de los remanentes FEDER, porque ello iba a ir a un programa operativo a Bruselas. En total, 40.000.000.000 de pesetas en cinco años. Creo que las Cortes de Castilla y León, como representantes del pueblo castellano-leonés, se muestran generosos, como debe ser y es su obligación, con las Diputaciones Provinciales y que las Diputaciones Provinciales, a su vez, hacen un enorme esfuerzo, no sólo financiero, sino técnico y de personal, para poder llevar a cabo este Plan de Carreteras. Yo quiero aquí, como representante de la Junta y de la Consejería de Fomento, ofrecer a las Diputaciones Provinciales, para ese esfuerzo, nuestra ayuda técnica en todo lo que podamos y nuestro deseo, que ellas han recogido aceptándolo, de reestructurar la red regional y provincial de tal forma que ciertos tramos pasen a las redes provinciales, ciertos tramos de nuestras carreteras, y a su vez ciertos tramos de las suyas se incorporen a la nuestra.

Y debemos tratar ahora las actuaciones ferroviarias. Ciertamente, partimos -y estamos hablando quizá de hace seis meses, un año- de una situación de desequilibrio total. Como decía antes, el tráfico total por la red ferroviaria, considerado mercancías y viajeros y haciendo una aplicación de suma de ambos, no llega al 10%. Esta es una situación verdaderamente notable, incluso en los países... comparado con los países de Europa, en donde el ferrocarril tiene menor importancia. Pero en este momento, cuando se ha aprobado el plan de transporte ferroviario tras una gran discusión en el Congreso y que suponía un billón de pesetas, se produce una auténtica revolución en nuestra red ferroviaria. La adopción del ancho de vía europea para toda la red y al mismo tiempo la instauración de un tren de alta velocidad, del que ya parece que está construida la parte más importante, entre Madrid y Córdoba, pero de la que debe hacerse -por la aprobación de Mayo de este año- el Madrid-Barcelona, ha creado tal confusión dentro de la propia red que puede ocurrir cualquier cosa. En estos momentos, ciertamente, es una decisión difícil, ha sido una decisión quizá valiente, pero, desde luego, lo que es claro es que ha sido decisión poco meditada. Y no sabemos qué puede ocurrir, cómo puede funcionar una red con estaciones en las que llegan dos tipos distintos de ancho de vía, donde hay material rodante de tres tipos distintos o incluso cuatro, según se considere el tren de alta velocidad; en donde no se sabe muy bien cuál va a ser el procedimiento para transformar, en cuánto tiempo y con cuánto coste, cuánta parte de la actual vía a ancho europeo; en donde el nuevo trazo de ancho europeo que se superpone con el tren de alta velocidad exige actuaciones que en las ya decididas, en las ya decididas, como, por ejemplo, la Madrid-Barcelona, se actúa de tal forma que sale como una especie de mango de un tridente que atraviesa el Guadarrama, la variante Guadarrama, sale hacia Sepúlveda, sale una rama hacia Galicia -que es la que pasaría por Valladolid-, otra hacia Burgos y otra hacia Barcelona. Eso ya de por

sí indica un cierto desconcierto, porque, claro, para ir a Barcelona tener que salir a Sepúlveda, pues desconcierta un poco geográficamente. Pero es que además hay un túnel que hay que atravesar, que es de ocho kilómetros y medio. Entonces, tal como está el estado de la técnica mundial, no puede perforarse ese túnel a un ritmo superior a ochocientos, novecientos metros al año. Eso atacando por los dos lados. Con lo cual suponría que en el mejor de los casos esta línea, que ya hemos decidido que se haga, que es la Madrid-Barcelona, entraría en funcionamiento probablemente el año dos mil, dos mil uno. Entonces, la preocupación es: ¿y las vías que ni siquiera se han decidido que se hagan? Aunque se decidiera que se hicieran, ¿cuándo entrarían? Pues podrían ser a lo mejor el año dos mil diez o dos mil cinco. Para entonces, ¿qué ha ocurrido con todo el resto del transporte ferroviario? Es decir, la situación es verdaderamente preocupante. Porque, claro, estos nuevos trazados -y tenemos ejemplos por lo que ha ocurrido en la Comunidad Autónoma de Madrid y en la nuestra, incluso-, estos nuevos trazados suponen actuaciones, por lo menos, discutibles, desde un punto de vista ecológico; no voy a decir malas, pero sí discutible. Qué va a ocurrir. Lo que sí es cierto -y yo creo que en eso todas Sus Señorías coincidirán conmigo- es que Castilla y León no puede quedar al margen de esta reestructuración ferroviaria; sería gravísimo. Ciertamente, una idea, o actualmente se está haciendo, o se pretende hacer ese túnel de Guadarrama que facilitaría la relación Madrid-Valladolid. Pero la relación que para nosotros es crucial, que es fundamental, es la misma que es importante en la carretera, que es Irún-Burgos-Valladolid-Salamanca-Fuentes de Oñoro-Oporto. Esa es la que nosotros tenemos que volver a pedir. ¿Qué ocurre? Que es la petición que todos nos hacen. Yo creo que si Sus Señorías han, simplemente, leído los medios de comunicación, aunque no hayan prestado especial atención a este tema, habrá visto que es que se han reunido cámaras de comercio de todo el noroeste de Europa para pedir esa línea; se han reunido sindicatos, por ejemplo, Comisiones Obreras, que esta mañana me ha llegado la petición que han hecho todos ellos, todo el noroeste, pidiendo esa línea; lo han pedido comisiones provinciales y locales, como la de Valladolid. Es decir, hay un movimiento del ciudadano para pedir esa línea. Y nosotros, la Junta como tal, ya tiene muy avanzado -porque está encargado desde hace dos o tres meses- un estudio para presentar al Ministerio de Transporte, en el cual demostraremos con datos y demostraremos fehacientemente algo que yo creo que todos estamos convencidos, y es que Castilla y León no puede quedar, en absoluto, al margen de esa nueva reestructuración ferroviaria. De todas formas, y eso hay que pensarlo, una línea de este tipo tiene economías y tiene deseconomías. En ciertos aspectos, una línea así es una barrera; como es una línea para un tren de alta fidelidad, tampoco puede pensarse que el tren para en todas las estaciones. Es decir, no es una decisión fácil, ni si-

quiera a nivel ciudadano. Pero yo sigo pensando que Castilla y León no puede quedar al margen.

Asimismo, algo que quizá en otras regiones no sea tan importante, en otras Comunidades Autónomas, aquí sí lo es, y es nuestra petición de que la RENFE, FEVE, la red ferroviaria mantenga los actuales servicios. Porque nosotros tenemos el recuerdo, precisamente, de Enero del ochenta y cinco, y sabemos que hay una serie de servicios que de pronto, por motivos puramente economicistas, se cierran, y no sabemos cómo va a evolucionar el tráfico ferroviario. Puede ir a más; todos deseamos que así sea, porque sería absolutamente necesario para un desarrollo armónico del transporte en España. Pero puede ocurrir que las mismas dificultades en las que está inmensa la red, la red ferroviaria, lleven a un retroceso todavía mayor de viajeros y mercancías viajando por tren; y podemos encontrarnos con que, en vez de un futuro a más utilización ferroviaria, nos encontremos con un cierre de líneas en Castilla y León, otro nuevo cierre de líneas. Por lo tanto, pienso que las Cortes de Castilla y León deben manifestar, de forma clara y tajante, que están en contra de cualquier estudio, de cualquier actuación que conduzca a un cierre de un servicio en Castilla y León. Y -y no podemos olvidarlo- hay una pretensión de estas Cortes, que aquí ha sido debatida, que aquí ha sido apoyada, que es abrir algunos servicios de los que desaparecieron en Enero del ochenta y cinco, por mucho que se transforme la red. Por mucho que queramos darle un -y debemos dárselo- una visión europea, un servicio diferente al que ahora tiene, hay unos servicios que se daban en unas determinadas poblaciones de la Ruta de la Plata que no podemos olvidar; la Junta no lo ha olvidado y en su Presupuesto tiene una cantidad para abrir ese ferrocarril. Nosotros debemos recordar a la RENFE, y yo ya lo he hecho hace una semana en una carta al Presidente de RENFE, en la que le volvía a decir que ahí estaba nuestro compromiso para seguir adelante.

Ciertamente, pues -y con esto termino mi exposición-, Castilla y León está en un momento históricamente importante. Desde un punto de vista de red viaria y de red ferroviaria, hay posibilidades para Castilla y León, posibilidades importantes, pero al mismo tiempo hay peligros. Existe el peligro de que una vez más quedemos marginados, de que el noroeste español sea desplazado por un Mediterráneo y por un sur de España en donde, precisamente por tener esa red de infraestructura, llega la inversión. No podemos ni debemos tolerar eso. Debemos firmemente, tenazmente, sin estridencias, sin buscar enfrentamientos partidistas que a nada conducen, el buscar lo que Castilla y León nos está demandando en infraestructura viaria y ferroviaria. Muchas gracias.

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

ñor Consejero. Tiene la palabra el representante del Grupo Socialista.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Gracias, señor Presidente. Señoras y señores Procuradores. La Junta de Castilla y León remitió, allá para el treinta y uno de Enero, una Comunicación, al amparo del artículo 137 del vigente Reglamento de la Cámara, para debatir en este Pleno la política a seguir, o la problemática -quien sabe- de la infraestructura viaria y ferroviaria. He de reconocer, señor Consejero, que el texto de la Comunicación que vamos a debatir se nos remitió a los Grupos Parlamentarios con celeridad, y por parte de ese Consejero, del Consejero de Fomento, incluso se nos llamó para intentar presentarnos como primicia cuál era el texto que la Junta de Castilla y León había tenido a bien presentar, incluso oír la opinión de los Grupos Parlamentarios al respecto.

Permítame, señor Consejero de Fomento, con el aprecio que sabe que le tengo, que, conocida la trayectoria que tiene la Junta de la que usted forma parte, no me encajase fácilmente el texto de la Comunicación con los objetivos que subliminalmente se podrían conseguir. Recuerde que en aquella reunión, ya por parte de mi Grupo, se hizo la salvedad de que -y creo que fue compartida mayoritariamente, incluso por el señor Consejero-, de que se intentase lograr el máximo consenso, el máximo acuerdo, un acuerdo unánime o quizá mayoritario, al objeto de que la política actual y futura en una materia como ésta, de infraestructura del transporte, que por su complejidad y por muchas razones... Quizá la primera razón para buscar el consenso es que quizá haya más que nunca una oportunidad de lograrlo, una oportunidad política de lograr un consenso de todos los Grupos Parlamentarios, y segunda razón, quizá, lo que usted exponía: creo que estamos hablando de una materia que implica multitud de inversiones, compromete inversiones de Corporaciones Locales, compromete inversiones de la propia Comunidad Autónoma, del Estado e incluso compromete subvenciones e inversiones de la CEE, y que por tanto sería la ocasión política para intentar lograr el consenso. Yo creo que esa referencia que usted ha hecho anteriormente la compartimos mi Grupo plenamente.

Y también por otra razón a que usted hacía referencia: al frente de cada una de las Administraciones, hoy día, hay personas con una determinada adscripción política, y hay que admitir -y en eso creo que estaremos de acuerdo todos- que la regla del juego democrático puede producir, sobre todo en un tan largo período de tiempo como el que implica una planificación de esta materia, pues cambios en el signo político de las instituciones, y donde hoy gobierna uno pues mañana podrá gobernar el contrario, y viceversa. Sin duda alguna, creo que este es otro motivo, como usted muy bien decía, para intentar lograr un consenso en esta Cámara.

Permítame -y se lo digo con todo el respeto- que le diga, señor Consejero, que la fórmula pretendida y buscada, que es enviar una Comunicación en virtud del artículo 137 del Reglamento de las Cortes, quizá, quizá no haya sido la más idónea. Porque como usted bien sabe, y así lo dice el Reglamento, debatimos aquí, se produce una breve interrupción para presentar las propuestas de resolución, y mañana tendremos que votar propuesta a propuesta; quiere decir ello que las posibilidades de acuerdo son pequeñas, porque todos sabemos -y yo creo que con una perspectiva normal- cuál va a ser el posicionamiento de cada uno de los Grupos políticos, lo sabemos de sobra, y sin embargo, quizá, usted, señor Consejero, tendría que haber buscado la fórmula, que creemos que no es la más idónea ésta, para haber sentado a los Grupos políticos y a la luz de sus propias propuestas, a la luz de sus programas políticos, a la luz de sus estudios técnicos y, evidentemente, asesorados por la propia Administración Regional, haber intentado llegar a un consenso.

Créame, señor Consejero, que por nuestra parte entendemos que no ha habido una voluntad decidida, más que sus palabras, de haber logrado ese acuerdo parlamentario que yo consideraría histórico, histórico: haber cerrado el debate en esta Comunidad Autónoma, con una visión regional, con una visión española y con una visión europea, haber cerrado un debate que durante los últimos años ha hecho correr ríos de tinta y tinta en este Parlamento. Yo lo siento, y bien que lo siento, que usted no se haya podido apuntar ese tanto, y que nosotros ya le anunciamos -como le dije hace más de un mes y medio- que estaríamos dispuestos a buscar ese sacrificio político, que es renunciar a parte de nuestros planteamientos en favor del consenso general de la Cámara.

Y permítame también que le haga reflexionar nuevamente en este punto, y que le haga meditar, al objeto de intentar recuperar esa iniciativa, que me da la sensación que es una iniciativa nacida de la Junta sin el -diríamos- total espaldarazo de su departamento. Una iniciativa con un contenido marcadamente político, marcadamente coyuntural, posiblemente oportunista, pero muy poco integrador de todas... para todas las fuerzas políticas. Con ello, sin duda alguna, señor Consejero, todos, en primer lugar los ciudadanos, hubiesen y hubiésemos salido ganando; quizá todos... quizá menos a lo mejor el señor Consejero de Economía, que con un acuerdo unánime de la Cámara difícilmente se podría sacar de la manga un plan regional de carreteras de 41.000.000, ante la sorpresa y bochorno de todos, incluido, señor Consejero, probablemente incluyéndolo a usted.

Sin embargo me va a permitir que, haciéndole esta pequeña reflexión y, evidentemente, mostrando nuestro desencanto por haber perdido esta oportunidad ya anunciada, que nosotros le mostremos y le digamos con

valentía cuál es nuestra alternativa, que le digamos puntualmente qué es lo que queremos en materia de política viaria y ferroviaria en nuestra Comunidad Autónoma; política viaria y ferroviaria que ha estado perfectamente definida a lo largo de los años y que se encaja, sin duda alguna —no lo puede olvidar, señor Consejero de Fomento—, se encaja con una política global del Estado de España y una política global de la Comunidad Económica Europea de la que formamos parte. No tendremos ningún inconveniente en poder expresarlo. Yo creo que en ese sentido, señor Consejero, he de decirle que me ha defraudado personalmente, me ha defraudado su intervención, porque nos ha parecido que quería poner una vela a Dios y otra al Diablo. Creo que gobernar es tomar decisiones, es, en definitiva, optar por diversas alternativas, y, en definitiva, optar sabiendo las fuerzas, los recursos y, en definitiva, buscar lo mejor en cada momento para los ciudadanos a los que usted está gobernando.

Y como usted sabe, si nos centramos en la política ferroviaria, que mi Grupo ha defendido siempre, en los cuatro años anteriores que gobernó, ha defendido una política integrada de transporte. Y, en concreto, en materia de transporte ferroviario, ha defendido, ha hecho una defensa en su momento, en la elaboración y ahora, una vez que ha sido aprobada, y ha sido aprobada por el Parlamento del Estado, del plan de transporte ferroviario que marca el horizonte de lo que debe ser el ferrocarril en España desde mil novecientos ochenta y siete, fecha en que se aprobó, hasta el año dos mil aproximadamente. Ese plan de transporte ferroviario, como saben Sus Señorías, contempla, además de aspectos financieros, pretende conseguir que el ferrocarril se convierta en un servicio competitivo, tecnológicamente avanzado y de calidad y que contribuya a un mayor equilibrio social y territorial, y prestando una especial atención a las infraestructuras que potencien la integración de España en la Comunidad Económica Europea.

En síntesis, este plan que concreta en una serie de actuaciones, que según el objetivo a que primordialmente sirven, se pueden resumir en tres aspectos distintos. Por un lado, unos destinados a resolver los problemas de saturación de la red; un segundo aspecto de medidas o conjunto de medidas relacionadas con la mejora de los servicios de cercanías; y un tercer aspecto o conjunto de medidas relativas a la mejora de la calidad y seguridad del servicio.

En el primer supuesto, medidas destinadas a resolver los problemas de saturación de la red, se incluye una propuesta que hacemos nuestra, que se va a hacer, señor Consejero, que es la nueva variante de Guadarrama; la nueva variante del Guadarrama que parece que la decisión ya definitivamente adoptada es la que unirá Villalba, atravesar la Sierra de Guadarrama a través del Túnel de la Peñota, vía Miraflores saliendo al Valle de Lozoya, a la altura más o menos de Arcones en la pro-

vincia de Segovia, y que tendrá una longitud de aproximadamente ocho kilómetros. Yo, sinceramente, en fin, no quisiera discutir en eso porque en eso usted tendrá mucha más experiencia y, evidentemente, conocimientos que yo; pero yo le haría una reflexión: ese túnel o similares se contemplaban ya en el plan de transporte ferroviario, antes de que se tomase la valiente decisión del cambio de ancho de vía y la implantación del tren de alta velocidad; ya se contemplaba en una primera fase, en una primera fase de realizaciones. Difícilmente podemos decir que la ejecución de ese túnel se va a ir al año dos mil no sé cuantos cuando, por ejemplo, por ejemplo el túnel del Canal... bajo el Canal de la Mancha, en el año mil novecientos noventa y tres —y es mucho más complejo técnicamente—, en el año mil novecientos noventa y tres estará ya puesto en funcionamiento. Difícilmente podemos pensar que no hay medidas técnicas para resolverlo en el tiempo previsto, que en definitiva no es otro que el horizonte del año mil novecientos noventa y cinco.

Evidentemente, una vez llegado a la altura de Arcones, ahí sí que se va a producir esa desviación: una ahí... evidentemente, una con salida a través de la provincia de Soria con llegada a Zaragoza, y otra que es la que uniría con Valladolid a través... conexiando con la línea actual a través de, más o menos en el punto de la localidad de Matapozuelos. Evidentemente nosotros defendemos, y lo decimos con valentía, sin poner ningún pero a qué dirán algunos, si perjudicará la ordenación del territorio en no sé qué punto, o si dirán los de no sé qué ciudad que no para en su pueblo, con valentía decimos: defendemos totalmente la nueva variante de Guadarrama a su paso —parece que es el punto técnicamente más adecuado—, a su paso por el túnel de la Peñota. Y no ponemos ningún "pero"; lo defendemos, porque sabemos que esa es la solución para Castilla y León, la solución para que se integre en una línea europea de alta velocidad, que conexas, además, con las provincias de esta Comunidad Autónoma, conexiones con todo el noroeste y el norte, con Galicia, con Asturias, con Cantabria y con el País Vasco. Lo defendemos, y lo diremos en cualquier forma, y lo dirán también los socialistas, en los foros centrales donde tenga que debatirse el tema.

Pero no sólo defendemos éso. Evidentemente, es la obra más importante, con mucho, que se va a hacer en esta Comunidad Autónoma, y quizá la segunda más importante, o tan importante como la que se está realizando ahora en la variante de Andalucía por Brazatortas. No sólo defendemos eso, señor Consejero; eso sería insuficiente. Consideramos que es prioritaria, necesaria y condición "sine qua non" para el desarrollo ferroviario de Castilla y León la variante ésa, pero defendemos otras cosas y se las digo. Defendemos la adecuación modernización, para alta velocidad, del tramo de Valladolid-Burgos-Vitoria-Irún, Valladolid-Burgos-Vitoria-Irún; y lo defendemos y lo defendemos en cual-

quier momento y en cualquier punto. Y defendemos la adecuación de las líneas que, quedando al margen de las de alta velocidad, tuvieran que remodelarse para llegar a velocidades más competitivas, de mayor calidad: ciento sesenta, ciento ochenta o doscientos por hora. Estoy pensando en las ciudades de Avila y en la ciudad de Segovia. Y defendemos, como no puede ser menos, señor Consejero, y dentro de un Programa Europeo defendemos la conexión de Irún con Fuentes de Oñoro; y lo defendemos y lo defenderemos también en Portugal. Porque, evidentemente, de acuerdo con los planes europeos -usted lo ha dicho muy bien aquí-, para que esa línea tenga su sentido tiene que integrarse en programas europeos y tiene que integrarse en el programa ferroviario portugués, que en estos momentos está contemplado, pero relativamente, porque, como usted muy bien sabe, los portugueses han dado un período mayor de tiempo para meditar su situación. La lógica -y de eso usted sabe mucho-, la lógica de transportes dice que, dada que la conexión natural para viajeros y para mercancías de Francia con Portugal, es la línea de Valladolid-Medina-Salamanca-Fuentes de Oñoro; es que por muchas decisiones políticas importantes, inevitables, y que defendemos, de conectar las capitales europeas -léase el tramo Madrid-Lisboa-, es lógico que la Comunidad Económica Europea defienda eso, es lógico; sus compañeros en Europa también lo están defendiendo, porque hay que unir las capitales europeas para integrar Europa. Pero, a pesar de eso, diríamos, el tramo más importante económicamente es el tramo de Salamanca-Fuentes de Oñoro-Oporto.

Y nosotros defendemos eso. Y pedimos, y pediremos e insistiremos en cualquier foro, de que se adecúe, se modernice con ancho internacional el tramo Medina-Salamanca-Fuentes de Oñoro, porque eso nos va a integrar..., va a integrar a Portugal, evidentemente, pero a nosotros nos va a dar salida hacia un país en el que nuestros programas políticos, de todos los Grupos políticos que estamos aquí, defendemos de una forma clara.

Y también defendemos la modernización del tramo Valladolid-León, como conexión hacia Asturias y hacia Galicia. Y lo defendemos, en el tiempo que corresponde en esos planes de inversiones, defendemos ese.....

Por tanto, nuestro Programa Ferroviario no es otra cosa que la adecuación a la decisión valiente, histórica, histórica por lo menos..., ya no sé si acertada o no -yo entiendo..... pero histórica en cuanto a que es de esas decisiones que se toman una vez cada cincuenta años en un país, de cambiar el ancho de vía europeo, el ancho de vía y adecuarla a las redes europeas.

Por tanto, defendemos el Plan de Transporte Ferroviario aprobado en mil novecientos ochenta y siete, adecuado a la nueva decisión del Consejo de Ministros de Diciembre del ochenta y ocho, de alta velocidad y an-

cho europeo en los tramos que realmente corresponde adaptar. Y, evidentemente, un tramo que es contundente, que es clave para Castilla y León, es la unión con Madrid, y de Valladolid, a su vez, con Irún, vía Burgos y Vitoria. Y defendemos la integración de Europa, de Europa, concretamente de Portugal, a través de la conexión de Salamanca-Medina-Valladolid.

Cuando usted ha hecho referencia también a la política de carreteras que se ha llevado en los años anteriores en esta Comunidad Autónoma, nos ha parecido un tanto suave; yo creo que si hay una cosa que decir en esta tribuna, sea quien sea quien lo haya hecho, es que Castilla y León ha salido muy bien parada en los planes de inversiones del Estado en materia de carreteras; muy bien parada.

Le relato: "El vigente Plan de Carreteras ha permitido que se hicieran en nuestra Comunidad Autónoma las siguientes autovías: Madrid-Burgos"..., que nosotros defenderíamos la autopista, lo que pasa que no vemos ahora, en el tiempo, un gran sentido de modificación de autovía a autopista siendo tan reciente, siendo tan reciente, y no nos imaginamos una autopista paralela a una autovía, financiadas ambas con fondos públicos y haciéndose competencia; no lo acabo de entender. Defendemos cualquier solución de integración europea vía autopista. "El tramo Burgos-Tordesillas, actualmente en ejecución, a punto, a punto de finalizar; el tramo Adanero-Benavente, en ejecución; el tramo Madrid-Zaragoza, el tramo de la provincia de Soria, tan especialmente querida por el señor Consejero. Todos estos tramos, que suponen inversiones cuantiosas y que nos colocan comparativamente a esta Comunidad Autónoma -por razones evidentemente de localización geográfica, sin duda alguna, pero que también nos ha permitido integrar nuestro territorio-, nos coloca a esta Comunidad Autónoma en un sitio privilegiado de las inversiones que se han realizado en este país, desde que el Gobierno Central -Socialista, casualmente- planificó, por primera vez, planificó un Plan Nacional de Carreteras y Autovías. Después de una década, de los sesenta, sobre todo del año setenta y uno a setenta y tres, y los primeros años del ochenta, donde no se había invertido un duro en carreteras en este país y, desde luego, lo que se había invertido no se había planificado.

Aparte de eso, ha habido una serie de ejes horizontales importantes, como es el Camino de Santiago, el eje del Duero, la Ruta de la Plata, contempladas en esas inversiones del Plan Nacional de Carreteras. Y luego ha habido actuaciones puntuales en redes arteriales, como han sido variantes de Palencia, Salamanca, León, Valladolid..., en fin, sin duda alguna omitiría muchas.

Creo, en conclusión, que nuestra Comunidad Autónoma no ha salido perjudicada, sino, más bien, ha salido beneficiada -hasta este momento- en los planes de

la Administración Central en materia de carreteras y autovías.

El problema actual que se plantea, evidentemente, es qué va a ocurrir a partir de ahora. Pues, evidentemente, lo que vaya a ocurrir a partir de ahora -yo también se lo adelanto-, es que si seguimos gobernando los socialistas a nivel del Estado, seguirá habiendo planificación, y habrá un nuevo Plan de Carreteras y un nuevo Plan de Autovías. Y nosotros, los Socialistas, en Castilla y León, sobre ese nuevo Plan de Carreteras y Autovías ¿qué vamos a defender? ¿qué defendemos? Con valentía -y lo decimos aquí- y lo defenderemos en cualquier foro, en cualquier foro del Estado, pues, mire usted, defendemos, porque lo consideramos absolutamente prioritario para esta Comunidad Autónoma y lo consideramos prioritario para un país integrado, como nosotros, en Europa, el desdoblamiento en autovía de la Nacional 620, en el tramo Tordesillas-Salamanca-Fuentes de Oñoro. Y lo defendemos sin ningún tapujo; no pasa nada. Lo defendemos a ultranza, porque sabemos que es clave para Castilla y León, es clave para la provincia de Salamanca puntualmente, y, sobre todo, es clave, es clave, por las mismas razones que en el ferrocarril, para el país portugués.

Y defendemos también, dentro de la ampliación del Plan Nacional de Autovías, la terminación -sin ninguna duda, señor Consejero-, la terminación del tramo Benavente-León. ¿Para qué? Entre otras cosas, entre otras cosas, para dar sentido a la autopista -heredada, evidentemente, por la Administración Socialista-, dar sentido a la autopista de Asturias; defendemos ese tramo. Y defendemos el tramo de la Nacional-VI hasta el punto de Galicia -y luego ahí ya será otro problema, evidentemente, de ordenación del territorio de los gallegos-, de Benavente-Villafranca del Bierzo; lo defendemos en su desdoblamiento en autovía, y lo defendemos sin ningún tipo de duda. No nos atendremos a pronunciarnos por dónde tiene que ir luego, a partir de Villafranca del Bierzo; es un problema de ordenación de territorio del Estado y de los gallegos.

Y defendemos, sin ningún tipo de duda, el tramo León-Astorga, el tramo León-Astorga en el Camino de Santiago; autovía León-Astorga. Y defendemos el tramo Benavente-Sanabria en autovía.

Y estas son, diríamos, nuestra prioridades. Evidentemente, luego habría que colocarlas en el tiempo. Y, evidentemente, si hubiésemos tenido ocasión de haber debatido, en esa oportunidad que se nos habría brindado a esta Cámara, ampliamente las posiciones de unos y otros, evidentemente, hubiésemos llegado a un acuerdo en cuanto a las fechas y programación.

Y hemos hablado de competencias del Estado. Evidentemente, hasta aquí, nosotros no sabíamos qué opinaba la Junta, la Junta actual, en materia de política e

infraestructura, hasta que ha salido el señor Consejero y, más o menos, nos ha dicho qué es, tibiamente, lo que meditaban, lo que pensaban.

Pero ¿qué pasa con las competencias de la Junta en materia de carreteras? Mire usted, nosotros, en su momento, elaboramos el Plan Regional de Carreteras -que tuvimos ocasión de debatir en este foro-, y luego, posteriormente, pues, tenemos que decir, señor Consejero, que se ha actuado, por parte de la Junta, con una cierta precipitación y, yo diría, con alguna confusión.

En Abril del año ochenta y ocho se presentó la revisión de ese Plan Regional de Carreteras y se contemplaban -recuérdelo, señor Consejero-, en aquel momento, 100.000.000.000 de pesetas a invertir en diez años; 100.000.000.000 en diez años. Todo esto, en Abril de mil novecientos ochenta y ocho. Sin embargo, esa cifra no coincidía, en absoluto, en la programación, con el primer Proyecto de Presupuesto que fue rechazado por esta Cámara. Pero, desde luego, mucho menos encajaba con el segundo Proyecto de Presupuesto. Pero cuál es nuestra sorpresa que luego, al final, esas cifras que se contemplaban en el plan revisado de carreteras, en absoluto coinciden con el Plan de Desarrollo Regional, y aparece un nuevo documento entregado precipitadamente, últimamente -y al que usted hacía referencia hace unos minutos-, que es el Programa Operativo de Carreteras que contempla la inversión de 100.000.000.000 de pesetas en cinco años.

Permítame, señor Consejero, que le diga una cosa, con todo el cariño y afecto que le tengo: a mí me da la sensación que el Consejero de carreteras en esta Comunidad Autónoma es el señor Consejero de Economía. ¿Por qué? Pues, mire usted, porque al final estamos siendo sometidos, esta Cámara, al vaivén de las cifras que, bien mediante conversaciones, acuerdos presupuestarios, etcétera, con el CDS -Partido bisagra de esta Cámara-, estamos sometidos a unos cambios en una política que es de ordenación del territorio -no lo olvide-, por mor de las cifras que en cada momento se manejan.

Yo creo, señor Consejero, que usted -y se lo digo convencido de que usted, en ese sentido, lo va a hacer muy bien-, usted debe tomar las riendas de la planificación en materia de carreteras en esta Comunidad Autónoma; no esté al..... de lo que el señor Consejero de Economía esté negociando en cada momento, que esa evolución de cifras están afectando clarísimamente a las líneas maestras de la política de carreteras de esta Comunidad Autónoma. Y tráigalo aquí, que aquí lo debatiremos y aquí habrá posibilidad -no lo dude, señor Consejero-, posibilidad de llegar a ese consenso.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR ESTRELLA HOYOS): Ruego a Su Señoría vaya finalizando la intervención...

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Sí. Termino ya, señor Presidente.

Simplemente, resumiendo la idea central de lo que hemos pretendido que sea nuestra intervención.

En primer lugar, lamentamos, señor Consejero -y yo creo que está a tiempo de rectificar-, lamentamos que usted no haya movilizado la posibilidad del consenso parlamentario entre todos, de que tenía una oportunidad histórica, y que nosotros se la anunciamos hace un mes. Es una oportunidad única de que estas Cortes debatan y lleguen a un acuerdo, con una visión castellano-leonesa, española y europea, del problema de las infraestructuras viarias y ferroviarias; sin ningún problema. La oportunidad es única, es única, por las razones que usted argumentaba.

Y, en definitiva también, señor Consejero, pues, pedirle que asuma -como decía anteriormente- las riendas de la política de carreteras en esta Comunidad Autónoma y podamos debatir, coordinando la política de carreteras de las Diputaciones, podamos debatir en este foro cuál es el futuro de las carreteras que no son titularidad estatal, que no son de interés europeo y que, en definitiva -yo creo que lo podemos decir-, existe en estos momentos una gran descoordinación entre la política de la Junta, la política de las Diputaciones, en definitiva, creando una cierta incertidumbre para conectar la política de infraestructuras de esta Comunidad Autónoma con la del Estado y, no digamos ya, con la política de la Comunidad Económica Europea.

De acuerdo, muchas gracias, señor Presidente, por su amabilidad, haciéndome esta concesión de diez minutos. Muchas gracias.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Gracias, señor de Lorenzo. Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Mixto, señor de las Heras.

EL SEÑOR DE LAS HERAS MATEO: Señor Presidente, Señorías. A estas alturas del debate va a ser difícil introducir alguna aportación a lo que ya se ha dicho aquí en relación con la Comunicación del Gobierno en relación con la infraestructura regional del transporte viario y ferroviario.

Una Comunicación que, mediante cuatro premisas y siete propuestas, pretende sentar las bases de lo que debe ser la política, a entender de este Procurador, que alcance el máximo consenso posible. Y yo diría que en esta ocasión estamos obligados a encontrar el consenso global para plantear nuestras aspiraciones como Comunidad a la Administración Central y al Consejo de Ministros de la Comunidad Económica Europea.

Y la verdad es que hasta el momento presente hemos debatido en esta Cámara mucho del cierre de lí-

neas y mucho de la posibilidad de la apertura de alguna de ellas, y la verdad es que a eso hemos dedicado poco tiempo, hemos dedicado mucho tiempo. Y hemos dedicado, por el contrario, poco tiempo, Señorías, a definir cuál era nuestra política en esta materia, y quizá hoy empecemos a saber que somos una Región con proyección atlántica, que nos relaciona con Portugal y con América, una Región dirigida al norte y a Europa, y también, por qué no decirlo, un territorio tributario de un gran mercado, que es Madrid.

Yo creo que de todas las exposiciones, tanto del Consejero como del Portavoz del Grupo Socialista, se desprende que, dada la configuración y la posición geoestratégica de la Comunidad Autónoma de Castilla y León en el marco de la Comunidad Económica Europea y de España, se desprende que somos todo eso a la vez. Y, en consecuencia de que somos todo eso a la vez, hay que, naturalmente, hacer que las infraestructuras ferroviarias y las infraestructuras de carreteras respondan a esa definición de nuestra Región.

La verdad es que a este Portavoz, señor Consejero, le hubiera gustado disponer, pues, del Plan Nacional de Carreteras y el de la Comunidad Autónoma revisado, como se prometió en el Debate de Inversión; del Acuerdo del Consejo de Ministros de Transportes de la Comunidad Económica Europea sobre financiación de las infraestructuras de interés europeo; del Plan de Transporte Ferroviario y del Contrato-Programa Estado-RENFE que lo va desarrollando cuatrienalmente, y, por otra parte, del acuerdo concreto del Consejo de Ministros de nueve de Diciembre, que introduce el ancho europeo en nuestra red en todas aquellas líneas -esto hay que señalarlo, porque creo que éste es el contenido del Consejo-, en todas aquellas líneas de nueva construcción y alta velocidad, que da prioridad a la construcción de la línea Madrid-Córdoba-Sevilla, e igualmente a la Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, y que, asimismo, establece a RENFE un plazo de seis meses para que analice las consecuencias, precisamente, del resultado de este Acuerdo del Consejo de Ministros de nueve de Diciembre.

Y no nos queda más remedio, si queremos llegar a ese consenso, bien sea en el debate de hoy con las propuestas que después resulten, o buscando otro procedimiento, al que este Procurador, desde luego, no se opone, considerar ese Plan de Transporte Ferroviario y considerar el Contrato-Programa que en estos momentos está vigente entre Estado y RENFE.

En este Plan de Transporte Ferroviario, en este Contrato-Programa y en el Acuerdo del Consejo de Ministros se introduce un nuevo concepto, que es la alta velocidad, es decir, las velocidades por encima de los doscientos cincuenta kilómetros por hora, que hay un antecedente en Europa: la primera línea París-Lyon, y que, evidentemente, hay un Programa de incardinación

de todos los países europeos: enlaces con Italia, enlaces con Alemania, Bélgica e incluso con Gran Bretaña, a través de ese túnel del Canal de la Mancha que ya un Portavoz ha mencionado aquí.

Un Plan que tiene su diseño en el horizonte con el año dos mil, con unos Programas cuatrienales, que empieza en el ochenta y ocho-noventa y uno, y con una inversión prevista de seiscientos seis mil millones de pesetas.

Se establecen unas actuaciones de ruptura -así las llaman-, y ahí es donde se incardina la política de... o debe incardinarse la política de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, que son los nuevos accesos a Andalucía, con la variante de Brazatortas, cuya explotación está prevista en mil novecientos noventa y dos, y que de acuerdo con ese Plan dice que solventa uno de los principales estrangulamientos de la Red Ferroviaria actual, que son los accesos al sur. Otra variante de acceso norte-noreste, variante del Guadarrama, que sería una nueva línea Madrid-Valladolid, que, realmente, como se ha señalado aquí -y no voy a insistir en los argumentos-, es la que a nosotros, junto con otras, nos importa de una manera importante, porque además nos comunica con Comunidades Autónomas, o da pie para la comunicación con otras Comunidades Autónomas (Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco, Navarra, La Rioja, etcétera), y que está previsto su comienzo en mil novecientos ochenta y nueve. Y por último, dentro de la línea Madrid-Barcelona, la variante Zaragoza-Lérida, que es una línea doble de alta velocidad, y que pretende, indudablemente, comunicar las dos poblaciones más importantes de nuestro país, y que, por lo tanto, se puede suponer que significan la mayor demanda potencial de esta clase de red ferroviaria de alta velocidad.

Y después hay unos Planes de Cercanías, pero el Portavoz Socialista ha hecho referencia a ellos, pero que se refieren, desgraciadamente, en lo que conoce este Portavoz, a Madrid, a las redes arteriales ferroviarias de Barcelona, de Sevilla y de Córdoba, y, efectivamente, una mejora en la seguridad de todo el conjunto de la línea.

Es cierto que cuando esto se ha debatido en el Congreso de los Diputados y en las Comisiones ha habido una gran insatisfacción por parte... o sea, dicho por parte de las Comunidades Autónomas se han señalado algunas insatisfacciones. Y yo no las voy a hacer referencia aquí.

En lo que a nosotros nos respecta, la variante del Guadarrama, hay una previsión -y esto lo dice el Ministro del ramo correspondiente- que se mantiene, de Madrid-Valladolid; tiene un trazado posible que permite utilizar un tramo con un tronco común, para tres de las grandes opciones en materia ferroviaria, de setenta kilómetros, un tronco común de setenta kilómetros, y que

permitirá los accesos a Galicia, Asturias, Cantabria, al País Vasco y, por otra parte, hacia Zaragoza.

No señala, pues, la variante o el tramo de Valladolid-Salamanca, o Valladolid-Medina-Salamanca-Fuentes de Oñoro, que, efectivamente, sería nuestra comunicación de la Comunidad Autónoma y de Valladolid en la línea Irún-Burgos-Valladolid-Fuentes de Oñoro-Oporto.

Y hay que decir que esta conexión, Madrid-Valladolid-Irún, interesa más a las regiones desarrolladas de Portugal, que realizan una mayor parte de los intercambios comerciales terrestres a través de la aduana de Fuentes de Oñoro, y de ahí la conexión, también, cuando hablemos de carreteras, de la potencialidad de esa vía y de la necesidad de su desdoblamiento.

Y hay, incluso, una diferencia en la que, en kilómetros, es más corta que la de Port Bou e, incluso, tiene un mayor tráfico de mercancías y permite, por otra parte, la integración también con Galicia, con la Cornisa Cantábrica. Es decir, que es una red que tiene, además, esa importancia que ya aquí se ha señalado, y que, por lo tanto, debe de tener una gran preferencia. Pero hay que decir que ni en el Plan de Transporte Ferroviario, ni en el Contrato-Programa con RENFE, ni en el Acuerdo del Consejo de Ministros se hace referencia como prioridad a esta línea, sino que las declaraciones del Ministro son de que nuestra conexión con Portugal, de acuerdo con los acuerdos que se han tomado en la Comunidad Económica Europea y de los contactos y acuerdos -dice el Ministro-, acuerdos con Portugal, la conexión se hará desde la variante de Brazatortas a -me parece que es- Badajoz, y ya para ir hacia Lisboa, atravesando por Elvas y otros puntos portugueses. Eso es lo que se dice; no, realmente, lo que ha dicho el Portavoz del Grupo Socialista; porque esto es lo que se está manifestando por el propio Ministro en sus comparencias en el Congreso.

Hay que decir, también, que hay que señalar que en el momento presente, como decía el señor Consejero, nos vamos a encontrar con una línea con tres anchos de vía: uno sesenta y siete ancho español, las vías estrechas (FEVE) y las vías de ancho europeo; y eso plantea problemas, y de ahí que se haya pedido a RENFE, en un plazo de seis meses, que diga qué consecuencias va a tener eso. Y, por lo tanto, tampoco es baladí el señalarlo.

Es cierto también, incluso, que se ha hablado de cómo se va a hacer la financiación de ese Plan, si se va... se ha hablado de privatización, incluso, de esas líneas. Después, el propio Ministro ha dicho que no; la solución podría ser un consorcio financiero a asimilar al que se está ejecutando en el Canal de la Mancha.

Y, y por otra parte, preocupa a este Procurador, aunque, efectivamente, dentro de la solidaridad inter-

territorial comunitaria –si se quiere–, de la Comunidad Económica Europea, de nuestro país, y dentro de nuestro país en nuestra Región, evidentemente, hay provincias que verdaderamente pasa el tren por ellas, pero no se detiene, y, al pasar por ellas y no detenerse, constituye una barrera arquitectónica importante, e incluso constituye problemas ecológicos de magnitud, que hay que considerar, que no por mantener un tema no hay que considerar. Y hay que considerar, además, en función del cumplimiento de las Leyes aprobadas por el Gobierno, y de los Reglamentos correspondientes, como por ejemplo el Reglamento que determina la ejecución del Real Decreto Legislativo 1.303, que señala en qué condiciones hay que hacer los planes de impacto ambiental. Y por lo tanto, si hay, por ejemplo, para la variante del Guadarrama cinco itinerarios, no se puede, como se ha hecho, adjudicar la obra del anteproyecto de una en concreto de esas variantes sin haber estudiado, como determina esta norma, la comparación del impacto ambiental que, comparativamente, tienen esas cinco alternativas. Porque eso es importante para algunos territorios. Y, mire, nosotros vamos a ser solidarios, y, efectivamente, por Segovia pasará el tren y tendrá esa barrera arquitectónica y tendrá que cargar con ella, porque es interés de la Comunidad Económica Europea, es interés nacional y es interés de la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Pero, naturalmente, debe de exigir que se hagan estos estudios en la forma que determina la propia legislación. Y no se ha hecho así, y usted lo sabe, porque aquí tengo el contrato de adjudicación del proyecto de una única de las variantes y no de las cinco que se contemplan.

Por otra parte, eso significa, también, que, junto con esta política importante de estructuración, de vertebración de nuestra Región en el conjunto nacional, hay que establecer unos mecanismos de compensación para esas otras provincias que reciben los inconvenientes y que no tienen las ventajas, y que pueden venir por la unión, por ejemplo, mediante el desdoblamiento del tramo San Rafael-Segovia, para que las posibilidades de acceso de los segovianos a una estación donde hay un tren de alta velocidad, pues, sea mucho más fácil, o el desdoblamiento de la CL-601, que nos una con Valladolid y que podamos acceder a ese tren de alta velocidad. Podría ser ése un sistema.

Pero también hay que contemplarle paralelamente. Porque, efectivamente, hay provincias como la de Segovia, Avila y Soria que, efectivamente, están descolgadas, tanto de los planes de infraestructura ferroviaria, el Plan de Transportes Ferroviarios, como del Plan Nacional de Carreteras, como de la sustancia y de la importancia del Plan Regional de Carreteras. Y esto hay que tenerlo en cuenta como medidas compensatorias, como medidas de verdadera vertebración regional.

Yo no voy a insistir en el tema de carreteras... porque me enciende la luz el Presidente, como primera me-

da. Y en segundo lugar, porque, efectivamente, yo creo que ahí casi estamos todos de acuerdo, y se puede decir que hay un consenso en cuanto al desdoblamiento Tordesillas-Salamanca-Fuentes de Oñoro; desdoblamiento Benavente hacia el Bierzo, y, por otra parte, hacia León, para comunicarnos con Asturias; autopista o autovía de Burgos-Madrid; los ejes transversales del Plan Regional de Carreteras y de los Planes Provinciales de Carreteras. Y, a mí me gustaría añadir la integración de Segovia, Avila y Soria en el conjunto de esas infraestructuras, tanto viarias, planes de carreteras, como ferroviarias, que en estos momentos han quedado un poco descolgadas.

Como es norma en este Procurador, hará todo lo posible por aportar su granito de arena, dentro de este marco y de estas ideas generales que defiende también con convencimiento, para, dejando a lo mejor algunas de ellas, podamos llegar al consenso de un proyecto que debe ser de la Cámara, que debe ser de los agentes sociales: empresarios, trabajadores, cámaras, ayuntamientos, instituciones...; que debe ser de todos, porque si no sería la mejor coartada que podíamos dar a las Administraciones que están por encima de nosotros, para que una vez más la Comunidad Autónoma de Castilla-León quedara descolgada de este proyecto global.

Y ése es un tema que han repetido todos los Grupos, pero luego hay que hacerlo posible; y para hacerlo posible tendremos, naturalmente, que hacer o dejar parte de nuestras pretensiones para poner, en el común de todos, lo mejor para Castilla y León. Nada más, señor Presidente. Muchas gracias.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Muchas gracias, señor de las Heras. Tiene ahora la palabra el Portavoz del Grupo Parlamentario de Centro Democrático y Social. Señor Sagredo.

EL SEÑOR SAGREDO DE MIGUEL: Gracias, Presidente. Señorías, señores Procuradores. Realmente es curioso que en un tema tan importante como éste, el CDS, que quisiera ser, según el PSOE, el Partido bisagra, en estos momentos ganaría la votación en esta Cámara. Y yo deseo que ni ese vaticinio se cumpla, como tampoco se va a cumplir el otro vaticinio del cambio de tono y del partido alternativa.

Señor Consejero, la realidad es que a través de oír las intervenciones, tanto la suya como de otros Grupos, se ha puesto de manifiesto que este procedimiento no le ha gustado al Partido Socialista. Y yo lo entiendo. Pero no me resisto a comentar que, por lo menos, ha tenido una repercusión inmediata, porque en un día yo he recibido una catarata de información, y hay que ver lo que en un día o dos días ha viajado algún representante del Grupo Socialista para intentar vender este tema que pensaban que quería vender usted.

Es verdad que este procedimiento de la Comunicación, a través del artículo 137 del Reglamento de las Cortes, ha sido, o es, un procedimiento que realmente no aclara mucho, no facilita el que se hubiera llegado a una elaboración, y en eso sí tiene razón el Portavoz del Partido Socialista, para llegar a unas Propuestas de Resoluciones más trabajadas y más pensadas. Es verdad que es una Comunicación de buenas intenciones; no concreta prácticamente nada. Es, yo diría que "un brindis al sol", con buena intención. Pero, ¿no brinda en el ruedo nacional desde los medios el Partido Socialista? ¿Por qué no va a brindar la Junta en el ruedo regional, aunque sea cerca de las tablas? ¿Por qué no? Es absolutamente defendible.

No voy a recoger en absoluto ninguno de los datos, para aburrir a Sus Señorías, en algo que todos conocemos y que todos estamos de acuerdo. Por eso, me han chirriado al oído esas manifestaciones de algún Portavoz, desde esta tribuna, diciendo que Castilla y León ha sido un lugar privilegiado de las actuaciones del Gobierno en materia de comunicaciones. Lo he anotado casi literalmente, porque no me atrevo a decirlo, porque creo que hasta me tengo que equivocar. Pero la realidad es que me parece que ha sido efectivamente privilegiada.

Y otra cuestión, que me parece que de alguna manera encaja con ésta. Creo haberle oído al señor Consejero decir que la Junta tiene que demostrar, en el plazo de un mes o de unos días, que Castilla y León no debe quedar discriminada. Eso es tan obvio que, realmente, yo me rebelo ante esta situación. Y, únicamente -yo creo que sí es perceptible desde sus escaños-, solamente observar este mapa en un medio de comunicación, en el que parece que España se termina en Tordesillas y en Benavente.

Y este es el Plan del Partido Socialista de los dos mil cuatrocientos kilómetros de autovías prometidos. Lógicamente, pensar que Castilla y León es una región privilegiada en este tema, me parece que es absolutamente pretencioso y no es verdad.

El tema de las comunicaciones, si nos... estamos de acuerdo en absoluto que nuestra situación es mala, que hay que actuar de una manera muy enérgica, sería sentarnos a ver quién debe de hacerlo, cuándo se debe hacer, cómo se debe hacer, quién lo debe hacer... Esas decisiones de competencias entre la Junta y el Gobierno Central.

Y en lo que se refiere a nosotros, en cuanto a la Junta, yo quiero recordar que no hace tan siquiera un mes que hemos hablado de Presupuestos -ya lo ha dicho el Portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra-, y el tema de las comunicaciones, concretamente el Plan de Carreteras, un Plan ofertado por el Presidente regional del CDS, ha sido vapuleado, denostado, yo diría

que, inevitablemente, aprobado a trancas y barrancas; algún medio de comunicación ha dicho, quizá con gran acierto, que ha sido por la puerta falsa.

En el ferrocarril, y en cuanto a las competencias de la Comunidad, el Consejero se queja, y se nos han facilitado las cartas de respuesta del Presidente de la RENFE, de que no ha habido ninguna contestación, tan siquiera habiendo asumido el cien por cien del déficit de los gastos de explotación.

Es posible, señor Consejero, que ahora que ha cambiado el tono del Partido Popular, no en este caso, porque cuando se llega a las realidades, el tono es la pura realidad, y ahí no hay elucubraciones; pero como dicen que ha cambiado el tono, y que el PSOE desea que ustedes sean un partido de alternativa, es posible, y yo no sé cómo habrá ido hoy la conversación o la entrevista, tan retrasada, del Presidente del Gobierno con el Presidente de la Junta; pero usted, seguramente que tendrá información, quizás sean buenos indicios, y ahora sería quizá otra vez el momento de esperar la contestación del Presidente en la reunión.

Ha dicho uno de los Portavoces que me ha precedido en el uso de la palabra que esto no es un problema sólo de esta Cámara. Y es verdad. Quizá con las ausencias -en este momento lo estamos justificando-, que no entendemos quizá el absoluto interés que este tema tiene para la Comunidad, y que además de nosotros, de los representantes que estamos en esta Cámara, hay una gran inquietud manifestada a través de asociaciones, sindicatos, cámaras de comercio, etcétera, etcétera, que podemos suscribir absolutamente todas, porque suscribimos las peticiones de la Junta, y también suscribimos eso que dicen que va a proponer el Partido Socialista. No tenemos ningún inconveniente. Podíamos suscribir, y si les leo a ustedes -y no lo hago porque seguramente obra en su poder- la resolución sobre la situación de la Comunidad de las Uniones Regionales de Comisiones Obreras de Asturias, Cantabria, País Vasco, Galicia y Castilla-León, seguramente podíamos asumir prácticamente todas.

Entendemos que no es cuestión de que nos pongamos a discutir si es interesante o no; sabemos que sí. Pero lo curioso es, y ya digo que su Comunicación ha tenido la virtud de servir de resorte para que en un día se produzca esta catarata de información, en la que ya se nos habla de desdoblamiento de la 620, aunque en esa ampliación de los 476.000.000.000 del Plan General de Carreteras de hace cuatro meses, que fue una ocasión ideal, no se contempló. Se nos habla del TAV, del tren de alta velocidad, quizá deseando, y a mí me parece que es muy buena idea, deseando que esta Comunidad pase de un tren impresentable a un tren de alta tecnología que exige el ponernos a la altura de los dos únicas experiencias que hay sobre este tema en el mundo, como son Francia y Japón.

Creo que el salto es tan de pirueta de circo que no me resisto a leer un análisis que sobre el Plan de Transporte Ferroviario se ha elaborado en el CDS. Y dice, en resumen, así: "El Plan de Transporte Ferroviario, aprobado por el Consejo de Ministros en abril del ochenta y siete, debatido en las Cortes un año después, con 2,1 billones de pesetas, queda a los pocos meses desbordado, hasta tal punto que, en la práctica y en el momento presente, entendemos que se carece de una auténtica planificación ferroviaria. Conviene señalar, en el estado actual de la tecnología ferroviaria, la velocidad de doscientos kilómetros por hora constituye límite de lo que se puede denominar ferrocarril convencional, y que por encima de esta velocidad, que es la alta velocidad, se entra en el campo de que son precisas tecnologías nuevas y diferentes. Por encima de esta velocidad las condiciones varían radicalmente, la tecnología es diferente, inexistente en España, muy escasa en el mundo -con esos dos casos que yo he citado de Francia y de Japón-. Pese a ello, y sin soporte técnico conocido, el Vicepresidente del Gobierno, en un discurso en Sevilla, comunica que la línea Madrid-Córdoba se realizará a doscientos cincuenta kilómetros o más. Prácticamente coincidiendo en el tiempo, la Generalitat propone, apoyándose en un estudio detallado -ahí sí lo hay-, la construcción de una línea de alta velocidad -vía de ancho internacional- entre Barcelona y la frontera francesa. Y el Gobierno reacciona y en marzo del ochenta y ocho, se ha cumplido ayer el año, el Presidente de RENFE responde al CDS, en el Congreso de los Diputados, diciendo y manifestando su cerrada oposición al ancho de vía internacional.

Esto se ha dicho, y está en el Diario de Sesiones, y es abril del ochenta y ocho. Y esto me lleva... y después continuaré, aunque entiendo que al Consejero quizá le pueda interesar, y se le pueda facilitar el terminar esta sesión, que este diálogo en este momento en esta Cámara es muy difícil, como es muy difícil cuando se entra en el terreno de las realidades. Hay intereses que no son compartidos, y estamos, lógicamente, en un diálogo distorsionado.

No hay fórmula de entender que todas las fuerzas políticas tenemos que estar absolutamente de acuerdo en sacar a Castilla y León de la dependencia que tiene, en el subdesarrollo en que nos movemos, y en pensar que, de alguna manera, Castilla y León tiene que ser pieza importante en el desarrollo de la España futura. En él estamos, y lo hemos dicho en todas las Comisiones de Transporte y el señor Consejero es testigo de excepción: estamos mal comunicados entre nosotros, mal comunicados con nuestro país, mal comunicados con Portugal y mal comunicados con el mar, que creo que hoy se ha hecho poca incidencia en el tema. Por eso, frente a esa petición o ese proyecto de esa línea cantábrica, entiendo que seguramente a nuestros vecinos los gallegos, los astures, los cántabros y los vascos les interesa comunicarse con nosotros. Y quizá por ahí puede

haber otra fórmula de colaboración intentando que nuestra petición sea mejor atendida, no en competencia, sino porque hay confluencia de intereses. Y por ahí podemos conseguir más fácilmente ese desdoblamiento de la 620, todos esos proyectos que el señor Consejero ha manifestado, esa Ruta de la Plata que, confluendo en Benavente, pudiese abrirse en otra "y griega" hacia Galicia y hacia Asturias, hacia Gijón, y todos aquellos proyectos que no me importaría, a través de la responsabilidad que pueda tener en el CDS de suscribir con el PSOE en beneficio de la Comunidad. Pero los intereses son distintos y por eso el diálogo es difícil.

La posición del CDS para no aburrir a Sus Señorías, en definitiva, con los dos temas estrellas que pueden suponer el ancho de vía internacional y el tren de alta velocidad. Somos absolutamente decididos, estamos decididos a colaborar con todas las fuerzas políticas y sociales, con todos los sindicatos, cámaras, etcétera, etcétera, para intentar el ancho internacional en toda nuestra red ferroviaria. Somos partidarios, lógicamente, de la incorporación de trenes de alta velocidad. Pero ello, todo ello, todos estos estudios, no por un brindis al sol; en el marco de una planificación correcta, estableciendo prioridades, ejecutando la transformación con el mínimo de traumas posibles, y entendemos que la decisión de transformar esta red al ancho internacional condiciona totalmente el sistema de prioridades, las interconexiones modales, etcétera, etcétera. Todo eso que estamos de acuerdo y se ha expuesto en muchas ocasiones en la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

Yo quería terminar por, de alguna manera, recordar a un amigo humorista que tengo, que me está llamando durante estos días con más frecuencia cuando ve el movimiento que ha originado su Comunicación y todas estas promesas rapidísimas, valientes, del Partido Socialista en los medios de comunicación o a través de los medios de comunicación, de unos versos por todos conocidos, pero que a mí me los vende de la siguiente manera: "españolito que vienes, una de las dos Españas rinde culto al peatón".

Muchas gracias.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Muchas gracias, señor Sagredo. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Marcos Oteruelo.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Sí. Gracias, señor Presidente. Señorías, voy a ser muy breve por varias razones. La primera es que el debate se está alargando más de lo que yo pienso que debe alargarse un debate. En segundo lugar, porque tendría que repetir bastantes de los datos que aquí ya se han facilitado y que, por otra parte, ya conocen Sus Señorías. Y, en tercer lugar, y sobre todo, porque a mí me parece que la

exposición que ha hecho el señor Consejero ha sido no solamente oportuna, no ha sido oportunista, ha sido oportuna y ha sido valiente y pedagógica, de tal manera que no solamente quienes ocupamos escaños en esta Asamblea Legislativa, sino que creo que todos los ciudadanos de Castilla y León pueden haberle entendido.

Esto ya me resulta un tanto dudoso si tuvieran estos ciudadanos que entender también cuanto ha dicho el Portavoz, mi querido amigo Juan Antonio de Lorenzo, del Partido Socialista. Porque hay que ver, señores, la imaginación, el talento que nos ha demostrado don Juan Antonio Lorenzo para ser capaz ha demostrar en esta Asamblea, primero, que no estamos discutiendo los principios básicos con los cuales el Gobierno Autónomo debe afrontar de una vez por todas, con el tiempo necesario y el apoyo necesario, la solución de nuestra marginación regional, sino que parece ser que a lo que venimos aquí es a enumerar un catálogo de pequeñas realizaciones de tramos de carretera y a la vez, de paso, de paso, decirle a los castellanos y leoneses algo que les va a resultar difícilísimo creer: señores, resulta que Castilla y León es una Comunidad privilegiada en el orden de las comunicaciones. Yo diría más bien que sólo como un ataque de ironía finísima se puede entender. Porque yo creo que es lo contrario. Hay unos hechos. A estos hechos tenemos que atenernos.

Nosotros estamos aquí hoy, primero, para estudiar la Comunicación que nos ha traído la Junta; oportuna, repito. Segundo, sobre esa Comunicación hacer un análisis de los hechos fundamentales que describen el estado, desgraciadamente marginal, de nuestra Comunidad y después señalar los objetivos a conseguir y las medidas a utilizar. Y, en último término, a mí me parece que si somos sensibles a la opinión popular, lo que esperan de nosotros, señores Procuradores, los castellanos y leoneses es, sencillamente, que demos un respaldo al Gobierno que tenemos, que ahora es del Grupo Popular, pero que antes era del Grupo Socialista y mañana, pues, a lo mejor es del CDS y no pasa nada. Debemos... los ciudadanos lo que quieren es que el Gobierno que tenemos se sienta respaldado en temas en los que difícilmente pueden entender que aflore el partidismo. Si hay algo en la vida política en lo cual el partidismo no debe aflorar, digo yo que será las carreteras, los ferrocarriles, el desarrollo y la economía de la Región.

Y ya, en este contexto, quiero decir que lo que debe hacer la Cámara y lo que yo pido es que se recapacite, por parte de quienes parece que no están dispuestos al consenso; que recapaciten, que miren a ver si no es, por una vez, rentable, incluso políticamente y electoralmente, ceder, ceder, protagonismos partidistas en favor del bien de la Comunidad y prestar un apoyo desinteresado al Gobierno, que es el encargado de sacar adelante este problema. Recapaciten a ver si esto es posible, porque no es cierto que el sistema haya sido malo; si se tra-

ta de los principios generales sobre los cuales se puede fundar la solución de la infraestructura de nuestro transporte viario y de nuestras comunicaciones, qué mejor que una Comunicación a la Cámara. Y si, además, el Consejero o la Junta ha tenido la delicadeza de conversar previamente con todos los Grupos para anunciarles el texto que va a traer, y ha habido un tiempo suficiente para que todos estos Grupos hayan expresado su opinión, pues, me parece que todavía la oportunidad crece, si es que es posible que crezca en este sentido.

Creo que, siendo así las cosas, los hechos de los que partimos, no voy a repetirlos porque son conocidos, pero, bueno, en términos generales, digamos que es un hecho que vivimos en Castilla y León, es un hecho que Castilla y León ocupa un lugar estratégico dentro de nuestra península y dentro de Europa, es un hecho evidente, palmario y de perogrullo, que es la Comunidad más extensa de Europa; es un hecho que, siendo la Comunidad más extensa, es una de las menos pobladas. Y ¿por qué ocurre esto? ¿Por qué siendo una Comunidad muy extensa es una Comunidad muy despoblada, fuente de emigración? Porque de aquí emigra todo: emigra la energía, emigra el trabajo, y los pueblos se quedan desiertos. Pues bien, el ciudadano quiere que se rompa, que se rompa esta alternativa, que, de una vez por todas, la Comunidad más extensa de Europa no sea también la más despoblada, y si es la más despoblada se debe sencillamente a que las condiciones de habitabilidad de sus ciudadanos no son las mejores, porque si no no emigrarían. Y yo creo -y ustedes, Sus Señorías, estarán de acuerdo conmigo- que no hay posibilidad de un desarrollo social, necesario para que crezcamos también en población, y de un desarrollo económico, si no se sustenta en unas infraestructuras modernas para las comunicaciones, llámese... hoy no hablamos de transporte aéreo, pero, por lo menos, llámese carreteras y llámese ferrocarriles.

Y puestos en ese trance, he aquí que la Junta ha elaborado unos principios, que ya ha expuesto el señor Consejero y que no hace falta que yo repita, unos principios que, bien desarrollados y con el respaldo necesario de la Cámara, pueden resolver este problema. Y estos principios no son otros más que, sencillamente, fomentar los ejes transversales, porque, además, resulta que, además de estar mal comunicados con el exterior, nuestras propias provincias están mal comunicadas entre sí. Hay también que establecer unas buenas y fluidas comunicaciones por carretera y ferrocarril con la cornisa cantábrica. Hay que establecer la comunicación con Europa partiendo de Irún-Valladolid-Lisboa. A mí me parece que esto es fundamental. En general, todos los planes que el Gobierno y que el Gobierno Socialista ha iniciado y que tiene trazados de autovías, eso hay que mantenerlos, y hay que apoyarlos, y hay que desarrollarlos, y hay que mejorarlos. Lo que no podemos es dejar a nuestra comarca aislada, aislada de los trenes

de alta velocidad, aislada del ferrocarril del ancho europeo, y aislada de todas las comodidades que tienen las comunicaciones modernas.

Así pues, si queremos ser prácticos, dejemos por una vez, si es posible, si es posible, dejemos por una vez el deseo de ser protagonistas, porque no siempre se va a ser protagonistas; los socialistas ya son a nivel nacional protagonistas, que no lo sean en Castilla y León no pasa nada, y, sobre todo, cuando a lo mejor el ceder hoy en ese protagonismo les trae protagonismo para mañana. Siendo las cosas así, a mí me parece que nuestros conciudadanos nos agradecerán muchísimo que en esta tarde, dejándonos de ir dando detallitos de tramos que se han hecho y miles que se han invertido y vías que se pueden desdoblar, etcétera, si en esta tarde les damos, a la Junta de Castilla y León le damos lo que nos pide, que no es otra cosa que el respaldo de la Cámara para gestionar -ella será la que gestione-, coordinar y animar a los demás, a las demás entidades, que, en este caso, no solamente estará la estatal, sino también las locales, digo yo que también habrá que subrayar el deseo expresado por el señor Consejero de apoyar los planes de carreteras provinciales con las Diputaciones. Es decir, que la Junta coordine todas las tareas necesarias para que pueda mejorar de verdad el transporte y la infraestructura, la infraestructura del transporte en Castilla y León.

Nada más. Muchas gracias.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Muchas gracias, señor Marcos Oteruelo.

¿El señor Consejero desea contestar a las intervenciones de los distintos Portavoces? Tiene la palabra el señor Consejero de Fomento, don Jesús Posada.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR POSADA MORENO): Señor Presidente. Señores Procuradores. Lo primero quiero que sea un agradecimiento a los Portavoces de todos los Grupos, a los cuatro Portavoces que han intervenido, porque han recogido esta idea de consenso y esta idea de buscar acuerdos -otra cosa es que llegemos o no a ellos-; pero el reconocer que es bueno, y es muy bueno para Castilla y León que llegemos a esos acuerdos, me parece un primer paso positivo.

Me gustaría defender el procedimiento elegido por la Junta para provocar este debate y para buscar ese consenso; el Portavoz del Partido Popular lo ha hecho ya, y yo añadiré algún argumento. A mí no me parece, no me ha parecido mala idea el que esa Comunicación general, amplia, de la Junta, que yo discutí con los Portavoces de los Grupos y tuvimos la fortuna, además, de discutirlo en presencia de la propia... de los propios medios de comunicación social a los que dejamos -y ade-

más con gran agrado- sentarse con nosotros, ya provocó una reflexión dentro de los Partidos en Castilla y León. Como ha dicho muy bien el Portavoz del Grupo del CDS, ha habido una auténtica avalancha de pronunciamientos de grupos sociales, de grupos sindicales, empresariales, de todo tipo, ciudadanos, sobre este tema, lo cuál quiere decir que, quizá impulsados por ellos, o quizá ellos impulsados por nosotros, ha habido un movimiento muy importante en el que todo el mundo ha querido buscar ese consenso. Y hoy, aquí, la Comunicación que yo he hecho he pretendido que fuera lo suficientemente amplia como para que cupieran en ella todas las posiciones ideológicamente distintas que debe de haber lógicamente en esta Cámara; pero, al mismo tiempo, lo suficientemente concreta para que llevara un consenso a unos puntos verdaderamente útiles para el desarrollo de las infraestructuras de Castilla y León.

Y creo, por las intervenciones que he escuchado, que ese consenso está muy plenamente conseguido, o en gran medida conseguido. Porque el Portavoz del Grupo Socialista, que ha dicho desde el primer momento que se ha perdido una oportunidad histórica para lograr un consenso en los temas que se habían planteado, yo tengo que decir que en ese momento temí gravemente haber planteado temas que eran totalmente fuera de la lógica, totalmente distintos a lo que aquí se ha planteado reiteradas veces, y que ello provocaría un rechazo total. Pero si repasamos su intervención, vemos que en el tema de transporte ferroviario lo único que hace es, con una decisión de verdadero valor -la suya sobre todo-, defender la actuación ferroviaria en general de la RENFE en Castilla y León con esos cierres, etcétera (bien, es una pequeña disgresión).

Pero él nos habla del PTF con el que estamos plenamente de acuerdo y la variante de Guadarrama que nos gusta. Ciertamente, como leía el Portavoz del CDS, ¿qué ha pasado con el PTF en estos últimos meses? ¿Ha saltado por los aires? Estas nuevas decisiones que se han tomado, ¿cómo le van a afectar? Pero aceptemos que no le afecten. Pues bien, esa variante de Guadarrama es una variante importantísima para Castilla y León; estamos plenamente de acuerdo. ¿Quién está poniendo pegos? Pues, un compañero mío de cargo y compañero suyo de partido, que es el Consejero de Ordenación del Territorio de Madrid, que dice que no lo ve; o sea, en ese foro no dicen lo mismo que en otro sitio, lo cuál me parece muy bien porque debe haber distintas opiniones. Pero luego cuando ya se centra más en el planteamiento que yo he hecho resulta que está totalmente de acuerdo en tren de ancho europeo y alta velocidad desde Irún a Valladolid, y tiene que haber ancho europeo, aunque no sea de alta velocidad, de Valladolid a Fuentes de Oñoro. Bueno, pues eso coincide plenamente con la petición más importante que hacíamos, desde el punto de vista ferroviario, en la Comunicación de la Junta. Estoy seguro que el señor Lorenzo

no es partidario de que se cierren servicios en Castilla y León, porque cuando se cerraron en el ochenta y cinco -y tengo que decirlo aquí porque yo estaba sentado en esos bancos- hizo todo la oposición que podía hacer un Consejero de un Gobierno que estaba con un Partido que también cerraba, pero hizo una oposición; por lo tanto, me consta que no querrá que se cierren nuevos servicios. Por lo tanto, hay un acuerdo bastante grande.

Llegamos a carreteras, y lo que puede ser discutible -y ya lo han dicho los Portavoces del CDS y del Partido Popular- que les ha parecido, incluso un poco les ha sonado raro, el decir que es un lugar privilegiado Castilla y León por las inversiones que se han hecho, bien, ésa es la típica discusión partidista a la que yo hacía referencia antes. Eliminémosla. Eso es lo que se ha hecho. Vamos a mirar hacia el futuro. Y entonces resulta que me habla de Tordesillas, Salamanca, Fuentes de Oñoro, desdoblamiento, que es lo que aquí se ha hablado; me habla de autopista Burgos-Madrid, que la autovía actual casi es una autopista; que hubo un momento que se pudo decidir una autopista y al mismo tiempo tener una carretera; ahora, con una autovía en muy buenas condiciones, lógicamente, no se pide que se haga una autopista de más. ¿Qué es lo que hay que hacer? Una autovía que sea prácticamente ya una autopista.

Luego me habla de Benavente-León, y no sólo eso, sino que dice Benavente-Villafranca del Bierzo, León-Astorga, que yo no he querido ahí; he dicho que había que actuar, pero no he querido decir que fuera a través de autopista. Bueno, pues resulta que estamos plenamente de acuerdo con la Comunicación. Pues, estamos consiguiendo mucho consenso.

Hablamos del Plan Regional de Carreteras. Yo el Plan Regional que hizo la Junta anterior, lo mantuve y lo declaré reiteradas veces. Aquí, en este foro, este Plan no se habló, se habló en la Comisión de Transportes y lo hablamos. También hablamos de la revisión del Plan reiteradas veces en la Comisión de Obras Públicas. Se ha terminado la revisión del Plan. Se pretendían 100.000.000.000 en diez años, y el primer año, ciertamente, no había 10.000.000.000; pero hay ahora una transformación que yo creo que es positiva, y que toda la Cámara estará de acuerdo para que podamos llegar a 60.000.000.000 en cinco años, con un esfuerzo mayor. Bien, hay consenso. ¿Dónde es el único punto en donde en el fondo el Portavoz del Grupo Socialista no quiere consenso, no tiene consenso? Pues, precisamente, en el punto que no ha hablado, porque como se le acababa el tiempo, ése es al que menos tiempo ha dedicado, que es en el de las Diputaciones Provinciales. Ahí parece que es donde hay una disensión con lo que aquí se propone. Y puedo asegurarle, puedo asegurarle que la política de carreteras la lleva el Consejero de Fomento, y la marca el Consejero de Fomento, y se hace desde la Consejería de Fomento. Otra cosa es que se haga una u

otra en función de los recursos que se tengan, se hacen más obras o menos obras, se actúa de una forma o se actúa de otra; yo no estoy sobre qué recursos tengo, pero cuando tengo los recursos yo marco la política. Pero lo que sí puedo decirle, como resumen, es que hay un consenso muy grande y un acuerdo muy grande entre lo que se ha planteado aquí por la Comunicación y lo que habla el Portavoz del PSOE.

En cuanto al Portavoz del CDS, el señor Sagredo, quiero decirle que, por supuesto, por supuesto que nosotros vamos a seguir insistiendo con el Presidente de RENFE en los temas que tenemos con él. Que hay un nuevo clima; pues, quizá lo haya. Esos nuevos climas tampoco son los cambios como meteorológicos, que de pronto termina de llover o empieza a llover torrencialmente. Va cambiando poco a poco. Yo creo que habrá un nuevo clima y aprovecharemos ese nuevo clima. Y, desde luego, hay que buscar la fórmula para que esta actuación que estamos haciendo desde Castilla y León tenga el máximo apoyo de otras Comunidades Autónomas, y precisamente aquellas de la franja cantábrica que nos permitan salir al mar.

Yo en estos momentos estoy convencido de que los Grupos -y ésa es la labor de los Grupos y ésa ya no es la labor de la Junta-, con lo que aquí se ha expresado, con la Comunicación de la Junta se pueden perfectamente hacer unas resoluciones que tengan -yo diría- un apoyo unánime y que sean, al mismo tiempo, esperanzadoras, imaginativas hacia el futuro, pero concretas en las peticiones que hacen las Cortes de Castilla y León a la Administración Central, a la propia Junta, a las Diputaciones Provinciales, es decir, a todo Castilla y León para su futura red de transportes.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR ESTRELLA HOYOS): Muchas gracias. ¿Algún Portavoz desea consumir turno de réplica? Señor de Lorenzo, por diez minutos, en nombre del Grupo Socialista.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Gracias, señor Presidente. Yo querría decir, en primer lugar, que, bueno, que la intervención del señor Consejero en este turno de réplica no tiene nada que ver con la primera parte. Da la sensación de que la Junta de Castilla y León aprueba una Comunicación a las Cortes por el artículo 137 del Reglamento para que se debata aquí; sale... en la Comunicación no dice absolutamente nada, dice generalidades en las que todo el mundo puede estar de acuerdo o desacuerdo, porque son tan generalidades, se prestan a tantas interpretaciones que, evidentemente, no podemos saber exactamente qué es lo que pretende la Junta. Sale el señor Consejero, dice cuatro generalidades matizadas, impactos, no sé qué, en no sé qué sitios puede haber problemas de que protesten, y cuando el Grupo Socialista se define textualmente, punto por punto, en cada uno de los proyectos que cree que tiene que defender en un horizonte a medio plazo, sale

el señor Consejero -cosa que yo celebro, desde luego, como no podría ser menos- y dice: oiga, si es que estamos de acuerdo en todo, o básicamente en todo; pues, estupendo. No puede decir que se ha buscado el consenso, porque el consenso, precisamente, lo ha provocado el Grupo Socialista al definir puntualmente, con valentía -como no podía ser menos-, puntualmente cada uno de los proyectos.

Recuerde y repase el Diario de Sesiones, cuando termine esta sesión, y verá como no ha pronunciado prácticamente ninguna de las alternativas que la Junta defendería, tanto de cara a las inversiones del Estado o comunitarias, como las inversiones de la Junta. Creo que en su caso -y nos parece muy bien- parece que es precisamente aquí donde la alternativa socialista, que, evidentemente, no es nueva, toda vez que queda perfectamente engarzada en algo que nosotros defendemos, que es el Plan de Transporte Ferroviario; Plan de Transporte Ferroviario que hemos defendido aquí y que de alguna forma obligó en su momento a que esta Comunidad Autónoma saliera perjudicada -no lo podemos negar-, saliera perjudicada con el cierre de algunas líneas. Perjudicada -entre comillas- porque, realmente -y eso creo que tuvimos ocasión de debatirlo en su momento-, había líneas que se cerraron que no tenían... no cumplían ninguna función, ni de ejes de integración, ni como transporte de viajeros, ni como transporte de mercancías. Hubo alguna otra que, evidentemente, cumplía alguna función de esas y, por tanto, la defendimos con ahínco.

Nunca dije, señor Sagredo, nunca dije que Castilla y León fuera especialmente favorecida en el conjunto de las comunicaciones. Dije textualmente "que en materia de inversiones en el Plan Nacional de Autovías -de autovías, no de otra cosa, de autovías- Castilla y León estaba comparativamente muy bien". Y eso, las cifras cantan. Yo le recomendaría al señor Sagredo que se cogiera las cifras globales del Plan Nacional de Autovías del Estado Español, viera las que se han... las obras realizadas, ejecutadas o programadas en estos momentos en Castilla y León, y verá como mi afirmación es absolutamente exacta. Y es más, señor Sagredo, le reto a ello, le reto a ello.

Por tanto, creo que si al señor Posada dice que se suma a nuestras pretensiones básicamente, evidentemente, el consenso lo provocamos nosotros. Por parte de los señores del CDS, la verdad es que no me he enterado muy bien qué es lo que querían, es decir, que estaban de acuerdo con una cosa, con otra, o con la contraria realmente; es la permanente indefinición en la que se mueve el CDS. Y parece que nos ha sacado un cierto acuerdo o comunicación de algún consejo político o sectorial del Centro Democrático y Social; la verdad es que con un gusto regular sólo, señor Sagredo, porque da la sensación de que ustedes parece que quieren hacer borrón y cuenta nueva como organización po-

lítica. Yo sólo les diría que, precisamente, si en estos momentos España y Castilla y León están, en estos momentos, con dificultades en materia de infraestructura viaria y ferroviaria fue porque en el periodo en que su Presidente del Partido era Presidente del Gobierno aquí en este país no se hizo nada, ni se planificó ni se invirtió. Así que, por tanto, no intentemos borrar pasados, porque no es buena cosa. Realmente, uno de los atrasos considerables que tiene España, no lo podemos negar, es en materia de infraestructuras y todo proviene, fundamentalmente, a que en la segunda década de los años sesenta y primeros de los años ochenta no hubo ni planificación, ni viaria ni ferroviaria, ni hubo, por tanto, inversiones al respecto.

Por tanto, sí podemos... si podemos llegar a alguna conclusión en estos momentos es que, evidentemente, nosotros hemos defendido una postura concreta en materia de transporte ferroviaria, en materia de política ferroviaria en Castilla y León que pasa por la ejecución, evidentemente, compleja y delicada de algo tan ambicioso como es el Plan de Transporte Ferroviario adecuado a las nuevas... a los nuevos acuerdos del Gobierno de la Nación, en cuanto a alta velocidad y ancho europeo, y defendemos clarísimamente la segunda parte del Plan Nacional de Autovías y Carreteras, que entendemos que puede tener unas previsiones considerables para nuestra Comunidad Autónoma, para integrarla y para conexasarla con Europa y, concretamente, para conexasarla con Portugal.

Por tanto -y con ello quiero terminar-, en nombre de mi Grupo, celebrar, en cierto modo, el acuerdo que a posteriori se ha conseguido; reiterar que no ha sido la mejor forma de intentar conseguir el consenso; que, en su caso, veremos a ver mañana las mociones que nos presenta el Grupo Popular, o el Grupo del CDS, o el Grupo Mixto, veremos a ver qué grado de acuerdo ha habido. Porque, realmente, aquí los únicos, prácticamente, que han dicho temas puntuales donde se debía incidir, tanto las gestiones de la Junta como las inversiones de la Junta, es el Grupo Socialista, y a lo mejor, mañana resulta que todos coincidimos, a posteriori, sobre las inversiones precisas para conexasar nuestra Comunidad Autónoma al conjunto del Estado Español, y las inversiones precisas para intentar articular lo mejor posible nuestro territorio con un Plan Regional de Ferrocarriles y de Carreteras adecuado.

Muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): A usted, Señoría. Señor de las Heras, renuncia al turno de réplica. Señor Sagredo, tiene la palabra, en nombre del Grupo de Centro Democrático y Social.

EL SEÑOR SAGREDO DE MIGUEL: Gracias, Presidente.

Lógicamente, no voy a entrar en el terreno del Portavoz del Grupo Socialista, que cuando ha pasado por mi lado me ha dicho que no me iba a aludir; desde ahí hasta aquí ha cambiado de opinión; no en balde es el Partido del cambio.

Le voy a leer los últimos acontecimientos, ¿le parece bien? El señor Ministro, en Junio del ochenta y ocho -quiere decirse no hace más que nueve meses-, desencadena eso que usted ha llamado "valiente decisión"; la valiente decisión -y lo ha dicho muy bien otro Portavoz que me ha precedido- es la suya al decirlo. Solicita de RENFE, en Octubre del ochenta y ocho, fíjese qué planificación... Digo que no me va a llevar a su terreno, porque yo no tengo nada que ver con lo que usted aludía antes, y tampoco estamos discutiendo eso. Estamos discutiendo el futuro. No voy a entrar en lo que hicieron en las décadas del setenta, del ochenta ni del sesenta. Vamos a discutir lo de ahora y desde ahora. Y le voy a contar después una maledicencia, para terminar. Pero le voy a leer los últimos acontecimientos.

Solicita de RENFE, digo, su Ministro, el Ministro de Transportes y Comunicaciones, que se le dé, en el plazo de un mes, un informe sobre la viabilidad del ancho internacional en España; y, repentinamente -eso es lo que piensa el CDS-, RENFE y su Presidente -por eso le digo, señor Consejero, que es posible que ahora tenga otro clima, como usted dice, si el señor Presidente de la Junta ha notado otro tono, pues, seguramente estaremos en ese camino- se convierten a la nueva religión. Se solicita, además, un estudio de alta velocidad de la Madrid-Barcelona-frontera, y se ponen al frente de la manifestación -y esto no lo he querido decir antes-. Estas solicitudes conducen simultáneamente a la congelación del contrato del siglo, correspondiente a esa adquisición de veinticuatro trenes de alta velocidad, de setenta y cinco locomotoras, etcétera, etcétera, que usted conoce. Y el Consejo de Ministros, que adopta las decisiones antes citadas a propuesta del Ministro de Transportes, se celebró por la mañana del mismo día en que estaba previsto celebrar el Consejo de Administración de RENFE que adjudicará el concurso del TAP y locomotoras con ancho nacional. La Resolución hubo de posponerse en el último minuto. Esto es la programación y planificación de que usted presume; yo no discuto ni defiendo lo demás.

Y el nueve de Diciembre, el Consejo de Ministros acuerda la construcción de la nueva línea de Andalucía con ancho internacional, y la de una nueva línea no prevista hasta ese momento, no prevista hasta ese momento, también de alta velocidad y ancho internacional, de Madrid a Barcelona y a la frontera francesa. Acuerda encomendar a RENFE un estudio sobre transformación del resto de la red al ancho internacional, considerando las condiciones de transición, plazos, presupuesto, etcétera. Como consecuencia de este acuerdo, ampliamente publicitado por el Gobierno, se desblo-

quea la adjudicación del contrato del siglo y esta adjudicación se produce, finalmente, el veintitrés de Diciembre, y se adquieren veinticuatro trenes de alta velocidad y setenta y cinco locomotoras, todas ellas de ancho internacional. Y el dieciséis de Diciembre, el Consejo adopta otro acuerdo complementario que echa agua a ese vino, diciendo que hay que ver las disponibilidades financieras.

No le voy a leer más, pero sí me voy a detener, únicamente, en que ya me dirá usted, cuando me lo tenga que decir, -y yo le deseo que me lo diga desde unas altas responsabilidades- qué van a hacer ustedes con los veinticuatro trenes y las setenta y cinco locomotoras; me lo va a contar usted.

Y la maledicencia final. ¿Sabe usted lo que el PSOE pensaba en el año ochenta y dos, en aquella época que usted decía -que yo recuerdo muy bien, pero de la que no me responsabilizo en absoluto y no voy a entrar ahí; entran otras personas en ese juego, yo no-, decía el PSOE sobre el tren de alta velocidad? Se lo voy a leer literalmente: "Es un intento de dar satisfacción a los tecnócratas presurosos".

Nada más. Muchas gracias.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR ESTRELLA HOYOS): Muchas gracias, señor Sagredo. El Grupo Popular renuncia a turno. Señor Consejero, para turno de dúplica, puede hacer uso de la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR POSADA MORENO): Voy a hacer uso de la palabra desde aquí, señor Presidente, si me lo permite.

Señor Portavoz del PSOE, cuando he estado interviniendo, al presentar la Comunicación, le miraba a Su Señoría preocupado, porque le he visto hablando mucho con sus compañeros y no me estaba siguiendo en lo que yo decía. Entonces, decir ahora que ha sido usted el que ha hecho esas propuestas, cuando toda la Cámara ha oído la Comunicación mía, me causa asombro. Pero es que, claro, consulto mis notas, que no he leído textualmente, pero con las que yo seguía, y claro, cuando llegamos al Plan de Autovías, pues, resulta que estaba Autovía de Castilla, desde Tordesillas a Salamanca y a Fuentes de Oñoro; Benavente-Onzonilla, es la Benavente-León; Autopista Burgos-Madrid; luego, quizás sí o no autovías, Ruta de la Plata- Camino de Santiago, Zaragoza-Portugal, Burgos-Cantabria. Luego, hablamos de temas ferroviarios. Bueno, y es que ahí se llama eje Irún-Oporto -se llama mi nota-, y dice: una línea Irún-Burgos-Valladolid-Salamanca-Fuentes de Oñoro-Oporto, con tren de alta velocidad y ancho europeo.

Es decir, que yo es que creo que cuando yo decía estas cosas usted no me oía, y dice, mira, no ha dicho nada, le voy a sorprender con algo. He dicho exactamente lo mismo que le he repetido luego, y en la réplica no

he querido utilizar este procedimiento, digamos, parlamentario, pero me ha causado un cierto asombro que usted dijera que era imposible el consenso y repitiera mis palabras. Cuando usted lea el Diario de Sesiones se va a llevar una sorpresa.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Muchas gracias. Concluido el debate, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 138 del Reglamento de esta Cámara, se abre un plazo, que finali-

zará mañana a las nueve treinta horas, para que los distintos Grupos puedan presentar Propuestas de Resolución a la Comunicación que acaba de ser debatida.

Se suspende la sesión hasta mañana, que la reanudaremos a las once y treinta horas de mañana, viernes, once y media.

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