

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENTE: Don José Carlos Monsalve Rodríguez

Sesión celebrada el día 16 de junio de 1998, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DÍA:

1. Proposición No de Ley, P.N.L. 759-I, presentada por el Procurador D. Joaquín Otero Pereira, relativa a adhesión al Acuerdo de la Diputación Provincial de León solicitando del Ministerio de Fomento la materialización en autovía y no autopista de la comunicación entre León y Astorga, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 176, de 19 de noviembre de 1997.
2. Proposición No de Ley, P.N.L. 762-I, presentada por los Procuradores D. Felipe Lubián Lubián, D.^a Isabel Fernández Marassa y D. Jesús Cuadrado Bausela, relativa a gestiones con RENFE para el restablecimiento de las paradas de tren entre Puebla de Sanabria y Valladolid en las estaciones de San Pedro de las Herrerías, La Torre de Aliste y Castronuño, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 176, de 19 de noviembre de 1997.
3. Proposición No de Ley, P.N.L. 784-I, presentada por la Procuradora D.^a Leonisa Ull Laita, relativa a actuación urgente para garantizar la conservación y seguridad del Puente Romano sobre el río Duero en San Martín de Rubiales, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 184, de 30 de diciembre de 1997.
4. Proposición No de Ley, P.N.L. 811-I, presentada por el Procurador D. Fernando Benito Muñoz, relativa a realización de la variante de la carretera de Santo Domingo de Silos, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 189, de 2 de febrero de 1998.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diez horas cinco minutos.	10770	En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Zamácola Garrido (Grupo Popular).	10778
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, abre la sesión, y comunica a la Comisión las sustituciones que se han producido.	10770	En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida).	10780
Primer punto del Orden del Día. PNL 759-I.		Intervención del Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista).	10781
El Secretario, Sr. Mesón Salvador, da lectura al primer punto del Orden del Día.	10771	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	10782
Intervención del Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto), para presentar la Proposición No de Ley.	10771	Tercer punto del Orden del Día. PNL 784-I.	
En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular).	10771	El Secretario, Sr. Mesón Salvador, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	10782
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	10772	Intervención de la Procuradora Sra. Ull Laita (Grupo Socialista), para presentar la Proposición No de Ley.	10782
En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Huidobro Díez (Grupo Popular).	10773	En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida).	10782
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida).	10774	En turno de fijación de posiciones, interviene la Procuradora Sra. Cordero Monroy (Grupo Popular).	10783
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Almarza González (Grupo Socialista).	10775	Intervención de la Procuradora Sra. Ull Laita (Grupo Socialista).	10783
Intervención del Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	10775	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	10784
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	10776	Cuarto punto del Orden del Día. PNL 811-I.	
Segundo punto del Orden del Día. PNL 762-I.		El Secretario, Sr. Mesón Salvador, da lectura al cuarto punto del Orden del Día.	10784
El Secretario, Sr. Mesón Salvador, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	10776	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, comunica a la Comisión que este punto del Orden del Día ha sido retirado, mediante escrito, por el Proponente.	10784
Intervención del Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista), para presentar la Proposición No de Ley.	10776	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, levanta la sesión.	10784
En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Zamácola Garrido (Grupo Popular).	10776	Se levanta la sesión a las once horas veinticinco minutos.	10784
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista).	10777		

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

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Buenos días, Señorías. Se abre la sesión. ¿Algún Grupo Parlamentario desea comunicar a esta Presidencia alguna sustitución. Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Zamácola.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Sí, Presidente, gracias. Don Antonio Fernández sustituye a don José Luis Santamaría García.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Por el Grupo Parlamentario Socialista, señor Almarza.

EL SEÑOR ALMARZA GONZÁLEZ: Sí. Don José María Crespo sustituye a don Antonio de Meer.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Entramos en el primer punto del Orden del Día que dará lectura el Secretario de la Comisión.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MESÓN SALVADOR): Primer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley número 759, presentada por el Procurador don Joaquín Otero Pereira, relativa a adhesión al acuerdo de la Diputación Provincial de León solicitando del Ministerio de Fomento la materialización en autovía y no autopista de la comunicación entre León y Astorga, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número ciento setenta y seis, de diecinueve de noviembre de mil novecientos noventa y siete**".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para la presentación de la Proposición No de Ley tiene la palabra don Joaquín Otero Pereira.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, Señorías. El motivo de la presentación de esta Proposición No de Ley, o el fundamento, pues fue un acuerdo que adoptó la Diputación Provincial de León en su día, en Pleno, el veintinueve de octubre del noventa y siete, y que además coincide con lo que a mí partido nos gustaría en cuanto a las comunicaciones entre León y Astorga. El acuerdo de la Diputación textualmente es el siguiente: "La Diputación manifiesta el rechazo unánime a que el tramo León-Astorga sea autopista y no autovía, y ello, además de por el hecho de que se considere un agravio el cobro de peaje en esa zona por tratarse de una provincia que carece de infraestructuras adecuadas, y por los perjuicios que ocasionaría la falta de enlaces o accesos al tratarse de una autopista, por el hecho añadido de que el tramo de autopista de León a Astorga forma parte del itinerario de Astorga-León-Burgos, del que ya se ha realizado, se haya en ejecución como autovía el tramo León-Sahagún -ya está concluido- y ahora está el tramo León-Onzonilla, estando previsto la continuación de autovía hasta Burgos, motivo por el cual debería construirse como autovía el tramo León-Astorga para dar continuidad a todo el itinerario.

Por ello, esta Corporación solicita nuevamente al Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente que el enlace Astorga-León se materialice en autovía y no en autopista".

Dicho acuerdo se basó en el informe técnico que a tal efecto elaboró el equipo de técnicos de la propia Diputación Provincial dirigido por el Ingeniero Director don Pedro Reviriego Reviriego. Precisamente ésta es la base.

Los técnicos de la Diputación entienden que debe ser autovía por razones técnicas; los políticos en León pensamos que debe de ser autovía por razones políticas, fundamentalmente por evitar el cobro de un peaje en una provincia que carece de las infraestructuras más elementales hasta la fecha. Y desde luego, técnicamente, el que fuera autovía permitiría tener tres accesos distintos, a lo largo del itinerario entre León y Astorga, y si es autovía... y si es autopista, perdón, habría solamente un acceso en todo el itinerario.

El peaje blando al que se refiere el Gobierno cuando habla de tal, se sitúa en torno a las once pesetas kilómetro, con lo cual los cuarenta y pocos kilómetros que separan León y Astorga vendrían suponiendo unas quinientas y pico pesetas; para quien tenga que hacer el itinerario de ida y vuelta, que hay una gente que lo tiene que hacer, ya son mil y pico pesetas diariamente.

Por todas estas razones hemos presentado esta Proposición, solicitando pues que esta Comisión se adhiera a lo que acordó, lo que acordaron todos los Grupos en la Diputación Provincial de León, con la confianza de que los políticos del PP de León y de estas Cortes estén de acuerdo y sean coherentes los unos con los otros, lo mismo los del Partido Socialista, lo mismo los de Izquierda Unida, y desde luego, nuestros representantes en la Diputación y las Cortes sí estamos de acuerdo al pedir que sea autovía y no autopista. Nada más por el momento y muchas gracias.

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

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Gracias, señor Presidente. No cabe duda que a todos nos gustaría que nuestra Región estuviera comunicada, todas sus capitales de provincia por autovía o, más que por autovía, por autopista sin peaje. Porque la diferencia entre autovía y autopista es alguna... hay alguna diferencia; no son igual una autovía en el trazado, ni en las condiciones técnicas que en la autopista, y en algunas circunstancias se ha hecho constar.

Como digo, no cabe duda que a nadie le... a todos nos gustaría que eso fuera así. Al Grupo Popular también le gustaría que la León-Astorga fuera una autovía, pero el hecho de que nos gustara no quiere decir que la apoyáramos en este momento. No es la primera vez que se manifiesta en esta Cámara que el Grupo Popular, prefiere lo bueno a lo mejor. Lo mejor, desde el punto de vista del Grupo Popular de León, a quien lógicamente tendremos que apoyar y con el que estamos de acuerdo, porque así se ha manifestado en la Diputación, sería que se hiciera una autopista. Pero lo bueno es que se haga una autovía. Y las razones para que se haga autovía es la diferencia que habría en el tiempo para poder entrar a hacer esta infraestructura.

Desde nuestro punto de vista, tal como está y tal como ha venido desarrollándose la historia de esta infraestructura, cabe la posibilidad de que si pudiéramos que se hiciera una autopista, si pudiéramos el Grupo Popular pidiera al Gobierno que... a la Junta que instara al Gobierno para que reconsiderara y para que mirase la posibilidad de convertirla en autopista, supondría un nuevo cambio en los trámites que se están realizando, lo que supondría que un informe previo que ya se está realizando y que está en camino, y la posibilidad de que a finales del año mil novecientos noventa y nueve se

empiecen las obras en la León-Astorga, se convierta en una indefinición.

Si se convierte en una indefinición, sabemos que se puede convertir en algo más que una indefinición, puesto que tenemos la historia de Ministros anteriores, de Gobiernos anteriores, que a lo largo de todo este tiempo han venido prometiendo y haciendo posible esta autovía, diciendo que luego no se necesitaba, con todos los estudios necesarios; y que, en definitiva, lo que ocurre en este momento es que no existe la autovía.

Nosotros tenemos la constancia de que en un plazo muy breve las obras van a empezar, lo que supondría que León y Astorga estarían comunicadas, y estarían comunicadas con un peaje blanco, como se comprometió la Junta de Castilla y León a realizar las actuaciones oportunas ante el Gobierno de la Nación. Cuatrocientas pesetas, diez pesetas, once pesetas por kilómetro no es un peaje blando. Once pesetas por kilómetro es un peaje normal; y no se sabe cuál va a ser el peaje, lo que sí que es cierto es que no sería un peaje normal.

En cuanto a la posibilidad de que con una autopista haya menos accesos que una autovía, eso es cuestión de trabajar el trazado cuando se esté realizando el proyecto del trazado y admitir todas las posibilidades para que estos accesos que sean necesarios se hagan; no necesariamente desde un estudio técnico se deriva que tenga que realizarse una salida únicamente entre León y Astorga, suponiendo que sea autopista. Tiene algunas ventajas el ser autopista sobre ser autovía. La diferencia entre autopistas y autovías no voy a explicarlas aquí, pero existen: con radios, pendientes, trazados, medianas, hay algunas diferencias. Eso sería una ventaja, lo otro es un inconveniente. Nosotros también pensamos, y digo esto apoyando a nuestro Grupo en la Diputación, que sería bueno que fuera autovía porque así lo quieren los leoneses y porque así lo quiere su Grupo Popular, pero pensamos que entre una autovía no sabemos cuándo y una autopista ya, preferimos una autopista ya; y estudios para la realización de la autopista y para el comienzo de las obras está muy cercano y es seguro, y lo otro; no lo tenemos tan cercano ni lo tenemos tan seguro. Ésas son las razones fundamentales en las que apoyamos nuestra negativa a aceptar esta Propuesta de Ley, sin perjuicio de que la Junta de Castilla y León siga haciendo las gestiones necesarias para que se adelanten -que, según nos cuentan, están muy avanzados los trabajos para la iniciación de las obras-, y para que cuando llegue el momento de la fijación del peaje y del establecimiento de las salidas o accesos a la autopista desde los distintos pueblos del trazado, pueda ser lo mejor posible y no una sola, como hacen los técnicos de la Diputación de León.

Éstas son las razones que tenemos para oponernos, atendiendo o pensando que es bueno que cuanto antes se haga y que es bueno que León-Astorga esté comunicada por una doble vía, es decir por una autopista o una autovía. Gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Huidobro. Para consumir un turno de réplica tiene la palabra el señor Otero.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señor Presidente. Bien, la postura que acabo de escuchar es la que esperaba escuchar, porque es la que se ha mantenido, aunque no creemos que el fundamento que basa esa postura sea exacto.

Vamos a ver, aquí había dos infraestructuras que datan de los pactos de financiación autonómica de mil novecientos noventa y dos y que eran las comunicaciones entre León y Benavente y las comunicaciones entre León y Astorga. En principio, la León-Astorga iba a ser autovía; parece que, en ese momento, el Ministerio pues decía que era más conveniente que fuera autovía, independientemente de los colores políticos en cada momento del Ministerio, y que autopista debería de ser la de León hasta Benavente, siguiendo la autopista que enlaza con Asturias. La presión del Principado de Asturias -tan de actualidad ahora mismo- pues hizo que se cambiasen las alternativas. Se dijo en aquel momento que, claro, que Aucalsa, que es la empresa adjudicataria de la explotación de la autopista entre León y Campomanes, León y Asturias, no podía quedarse sin nada; entonces... que no les iba a parecer nada bien que se quedasen sin León-Astorga y sin León-Benavente. De tal manera que parece que ese cambio de criterio y convertir la León-Benavente en autovía y León-Astorga en autopista se debía a favorecer a la empresa Aucalsa que sería la adjudicataria. No lo sabemos, porque no se ha adjudicado la explotación; lógicamente, así va a ser, fue el rumor que en aquel momento se suscitó y que, desde luego, nadie ha desmentido. Cuando se adjudique la obra pues veremos a ver si el rumor tenía fundamento o no tenía fundamento; de momento, nosotros no lo valoramos más que como eso, como un rumor.

En todo caso resulta curioso que lo que antes era bueno que era la autovía, ahora sea... no malo, pero sea mejor la autopista. Ahí ha habido algo raro, desde luego esa autovía León-Benavente, esa autopista León-Benavente se convirtió en autovía -insisto-, eso sí está claro, fuera por la presión del Gobierno del Principado de Asturias. Y se ve que la poca presión del Gobierno de Castilla y León pues no impidió que se convirtiese ese tramo -por cierto, el único tramo entre León y Astorga que va a ser autopista-, no se pudiera convertir en autovía. En fin, parece que ahí han primado los intereses políticos sobre los intereses técnicos.

Lo cierto es que tenemos la seria preocupación de que se va a crear una barrera por ese tramo de autopista entre León y Astorga, y que hay mucho... mucho tráfico que podría comunicarse perfectamente por ahí, desde Burgos, procedente de Europa o del País Vasco, y que va a optar por el itinerario sur, es decir, por Benavente hacia

Orense, donde no van a tener que pagar ningún peaje por blando que pueda ser este peaje. Desde luego, se ha hablado siempre en torno a las diez, once, doce pesetas, es lo que incluso ha reconocido el Ministro, y no se ha hablado de menos peaje.

En definitiva, extrañas circunstancias y juegos políticos han hecho que lo que iba a ser autovía sea autopista, y lo que iba a ser autopista sea autovía. Y a nosotros, insisto, nos parece mucho más razonable, lo mismo que a la Diputación, que sea autovía y no autopista.

Plazos de ejecución, se van a dilatar. ¿Por qué? Entre León y Benavente va a ser autovía y se va a hacer de inmediato según manifestó en estos días todavía el Vicepresidente del Gobierno, señor Álvarez Cascos, pero de forma inmediata; y va a ser autovía entre León y Benavente. De tal manera que el mismo camino podría llevar, si fuera autovía, entre la León-Astorga. Que a lo mejor hay que retocar el estudio informativo, eso puede ser cuestión de uno, dos, tres meses, cuatro meses a lo sumo. Lógicamente, nosotros también somos partidarios de autopista pronto, mejor que autovía tarde o nunca. Pero es que creemos que puede ser autovía pronto, no hay ninguna razón, las expropiaciones y los trámites expropiatorios serían los mismos. Y por tanto, si el origen de ambas infraestructuras data de los pactos de financiación del noventa y dos han seguido caminos paralelos, al tiempo que se inicia una autovía se puede iniciar otra autovía, y no porque sea autovía pues se va a retrasar más los trámites de ejecución. Esa disculpa que es la que pone el Partido Popular, nosotros no la creemos, y nos da la impresión de que no se tardaría más; a lo mejor, uno, dos o tres meses más, si hubiera voluntad política de poner en funcionamiento esa infraestructura.

Ahí está la discrepancia. No entendemos que siendo autovía se tarde más en ejecutar; se puede tardar exactamente lo mismo, los trámites prácticamente son los mismos. Y al final, lo que parece haber, pues, es una poca voluntad política de la Junta de Castilla y León, o una voluntad de no contradecir al Gobierno de la nación, pues, para evitar posibles problemas que hemos observado en estos días en Asturias. En definitiva, los asturianos presionaron y la León-Benavente en lugar de autopista es autovía. El Gobierno de Castilla y León no presionó y la León-Astorga en lugar de ser autovía es autopista; ésa es la diferencia entre un Gobierno y otro Gobierno autonómico. Muchas gracias y nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, para consumir un turno de dúplica tiene la palabra el señor Huidobro.

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Gracias, señor Presidente. Realmente las manifestaciones que he oído en cuanto a las razones por las que no se va a hacer son razones extrañas. Hay unos intereses, hay unos estudios técnicos que... de los que se deriva que debe de hacerse una autovía en vez de una autopista. Hay una adjudica-

ción, que se va a hacer, que es la que impide que se haga una autovía en vez de una autopista; por medio parece ser que hay una empresa que se llama Aucalsa. Y no habría ningún motivo para que, lo mismo que la León-Benavente se hace ya, pues la León-Astorga también se hiciera ya, si en vez de ser autopista fuera autovía.

No conozco ninguna razón técnica, ninguna razón técnica, para que un tramo de carretera tenga que ser autovía o tenga que ser autopista. En todo caso, habría alguna razón técnica para que fuera autopista, puesto que -como he dicho al principio de la intervención-, las autopistas exigen unas mayores medidas de seguridad en cuanto a diferencias en cuanto a medianas, en cuanto a curvas... los radios de las curvas, en cuanto a pendientes, en cuanto a cerramiento. Pero vamos, ni siquiera eso haría que fuera necesario que técnicamente se decidiera el trazado de una carretera como autovía o como autopista. Por lo tanto, ninguna razón técnica para hacer una cosa u otra.

En cuanto que sea Aucalsa la causa que ha motivado que se modifique. ¡Hombre!, sin saber a quién se va a adjudicar, puesto que habría que... es necesario un proceso previo, me parece arriesgado decir que ha sido el interés para adjudicar la obra a una empresa la que ha hecho que se cambie autovía por autopista. Todo lo contrario; si ése es el rumor que existe, supongo que serán mil los ojos que estén encima de la adjudicación, para ver si hay o no una adjudicación a favor de Aucalsa. Y que si Aucalsa se llevara esa obra, pues sería porque Aucalsa sería la que tenía mejor oferta o la que lo puede haber... porque, si no, suficientes motivos habría, o tendrían, para, aquí, y en el Gobierno de la Nación, y en las Cortes Generales, dar la lata lo suficiente para decir: "Oiga, ustedes han estado haciendo... lo han estado preparando para eso". Por lo tanto, no me parece que ésa sea una razón, ni siquiera que el rumor deba tenerse en cuenta.

"La León-Benavente se va a hacer y no se puede hacer, ¿por qué no se hace con la misma velocidad la León-Astorga?" Pues muy sencillo: porque la León-Benavente era una autovía que estaba prevista en el Plan General de Carreteras -el Plan General de Carreteras todavía vigente-, tenía todos los estudios adelantados, no era necesario hacer ningún estudio previo ni hacer ningún estudio como los que tienen que hacerse para este caso; y, sin embargo, la León-Benavente se puede hacer a mucha velocidad. Es decir, no hay ningún motivo para que la León-Benavente se haga.

Sin embargo, la León-Astorga ha sufrido grandes transformaciones: iba a ser autovía, iba a ser autopista, el cambio de autovía a autopista ha exigido unos estudios previos; la financiación era... iba a ser distinta también, y eso influye de manera importante en que se pueda hacer una autovía o una autopista. Porque si se hace una autopista, a usted no se le oculta que el coste económico

es menor; si el coste económico es menor, la posibilidad... al no estar incluida dentro del Plan General de Carreteras, la posibilidad de hacerlo, desde el punto de vista económico, es mucho mayor.

Y lo que sí que sabemos es que entre una posibilidad de hacerse una autovía y una autopista, los leoneses exigen una autopista... una autovía. Pero entre la posibilidad de hacer una autopista ya y una autovía con un plazo que no sabemos cuál es, los leoneses exigen -sobre todo los leoneses de la zona exigen- que se haga cuanto antes.

Habrá que trabajar en que -como usted dice- los peajes sean lo más blandos posibles, y habrá que trabajar en que los accesos a los pueblos intermedios sean los mejores posibles. Pero nosotros seguimos pensando, como Grupo Popular, que insistir ahora ante la Junta para que presione al Gobierno de la Nación para que vuelva a hacer autopista, cuando fue autovía, luego autopista, luego autopista, luego autovía, lo único que nos llevaría a lo que nos está ocurriendo en este momento, que la infraestructura no está hecha y por ahí no puede circular nadie.

Por lo tanto, nosotros preferimos no presionar al Gobierno de la Nación, que siga con los planes de la autopista, y que sea cierto que en el año mil novecientos noventa y nueve las obras se puede iniciar, que a finales del noventa y nueve las obras puedan estar iniciadas, con lo que supone de ventaja para toda esta zona. Nada más. Muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Huidobro. Entramos en un turno de fijación de posiciones. Para fijar la posición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor García Sanz.

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Muchas gracias, Presidente. Nosotros ya hemos manifestado en diversas ocasiones, y siendo coherente con el acuerdo de la Diputación, pero lo que hemos manifestado aquí en numerosas ocasiones, que resulta absolutamente contradictorio que en la propia Nacional 120 haya un tramo de la León-Burgos, que todo el mundo parece que está de acuerdo, no en la realización de la autovía como se está haciendo ahora en el nuevo tramo, sin su desdoblamiento, y que si... de libre circulación, por supuesto; y que, sin embargo, en el tramo también de la Nacional 120, dentro de esta Comunidad Autónoma, de León a Astorga, pues se ponga autopista, y de peaje. Y eso porque una de las justificaciones, en su momento y constantemente, cuando se habla del desdoblamiento de la Nacional 120, se dice que, además, de prestar un servicio importante para el norte de nuestra Comunidad, pues que sirva de corredor de transportes desde Galicia hacia el resto de la Unión Europea, y del resto de la Unión Europea hacia Galicia, pasando por nuestra Comunidad.

Esto, evidentemente, manteniendo... en el caso de que se vaya a realizar la León-Astorga como autopista, pues lógicamente, se impide; se impide, porque, al final, lo que se va a convertir ahí es un cuello de botella, como en este momento sucede, por ejemplo, en el tramo de Burgos-Miranda, o Miranda-Burgos, que no hay autovía, hay autopista de peaje, y que es el único tramo que no tiene autovía de circulación, pues desde... si quieren ustedes, desde Cádiz hasta Irún; o, por ser más exactos, en toda la Nacional I, de Madrid a Irún. El único tramo -porque está previsto hacer el puerto de Echegarate, también, en el desdoblamiento correspondiente-, el único tramo de la Nacional I, de Madrid a Irún, que no tendrá desdoblamiento y libre circulación será el de Burgos-Miranda. Y ahí lo que sucede es que cuando vienen los camiones, fundamentalmente, lo que hacen no es meterse a la autopista a pagar un peaje, sino marcharse por la Nacional I, que no es de doble... vamos, de desdoblamiento, ni mucho menos, y produce el embotellamiento, el cuello de botella que en este momento se está sufriendo, con una gran accidentalidad.

Pues eso es lo que va a suceder con la León-Astorga, si al final eso se hace autopista y el resto de los tramos será autovía de libre circulación. Ahí, toda la circulación que venga, europea, tanto atravesando nuestra Comunidad Autónoma en dirección Galicia y viceversa, pues al final, cuando lleguen a León, en vez de pagar la... ese peaje de autopista -que no será nunca más barato que el que se paga, por ejemplo, en Miranda-Burgos-, pues se irán por la carretera y, por lo tanto, no se solucionará el problema de la densidad de tráfico que soporta.

Además, hay otra serie de razones, también de carácter medioambiental. Se dicen aquí características técnicas, que ya se ha dicho que no es la disculpa -la disculpa es un problema económico-, pero que -desde nuestro punto de vista- también tiene un peso importante de cara a tomar una decisión en un sentido o en otro, el impacto ambiental mucho mayor que tienen las autopistas, en el sentido de que -también se ha contado aquí- requieren mucha más infraestructura, más inversión y, a la vez también, que no se aprovechan las actuales infraestructuras.

Nosotros creemos que los desdoblamientos se deben hacer aprovechando las actuales infraestructuras de carretera, desdoblamiento en nuevas autovías. Y, en ese sentido, la nueva autopista -en el caso, cuando se vaya a realizar- se hará sobre un nuevo trazado y, por lo tanto, con un mayor impacto ambiental.

Y sobre lo bueno, lo mejor, pues parece ser que a los señores del Partido Popular en la Diputación de León, pues, prefieren lo mejor; y parece ser que no están demasiado lejos esos señores del Partido Popular en León para tener una... un criterio tan dispar como el que aquí se manifiesta por los representantes del Partido Popular. Y parece ser que allí, en lo concreto, de lo que valoran,

de cuáles son las necesidades que aquellos ciudadanos que más directamente van a aceptarlo, lo que necesitan es ¿por qué en otro momento se hacen autovías de libre circulación, y ahora, cuando llega el turno, por ejemplo, a hacer esta León-Astorga, y otras -que ya hemos mencionado aquí- relacionadas con el sur de nuestra Comunidad -por ejemplo relacionadas con Segovia y Ávila-, pues cuando llega el turno a estas localidades, pues, se acaba el dinero y se lo tienen que pagar de su bolsillo? Pues parece que es evidente que cuando a estas personas se habla directamente, dicen: "nosotros, lo mejor, como ha tocado en otras ocasiones a otros ciudadanos".

No hay ninguna justificación, nada más que una razón económica, que cuando llega el turno, llega el momento de a esta Comunidad Autónoma dotarla al nivel de infraestructuras que tienen otras Comunidades, pues parece que se ha acabado el dinero. Y, por lo tanto, si lo queremos, lo tenemos que poner de nuestro bolsillo, pagándolo por doble partida: a través de los impuestos -como lo pagan el resto de los ciudadanos- y, a la vez también, cuando tengamos que utilizar la infraestructura con este momento.

Así pues, es de absoluta... simplemente en base a la política económica que ustedes realizan, y que llega el momento de que a esta Comunidad, cuando llega la oportunidad de dotarla de las infraestructuras necesarias, pues se ha acabado el dinero y, por lo tanto, ustedes interpretan que tiene que pagarse doblemente por parte de los ciudadanos. Y tendrán que explicar en León el por qué esa incongruencia entre lo que aquí... allí aprueban, parece ser por aquello de que tienen una relación directa con los ciudadanos y aparece en los titulares, y esto, pues, siempre tiene, pues, una menor repercusión. Y que, por lo tanto, lo que ustedes aquí están votando, pues, intentarán que no llegue a los ciudadanos de León, con el posicionamiento aquí contrario claramente a los intereses que están

Por nuestra parte, en coherencia con lo que votamos en la Diputación de León y lo que aquí hemos defendido siempre, de ese cuello de botella que se va a producir en la Nacional 120 en el tramo León-Astorga, votamos a favor de esta Proposición No de Ley, porque nos parece que es lo que en este momento se necesita.

E insistimos que en este momento, coincidiendo con lo que se plantea en la propia propuesta de resolución, es que se inste de una manera... lo más rápidamente posible la realización de esta infraestructura. Nada más y muchas gracias.

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

EL SEÑOR ALMARZA GONZÁLEZ: Sí. Gracias, señor Presidente. Éste es un tema que ha hemos traído a

esta Comisión y al Pleno varias veces, y la posición del Grupo Socialista es siempre la misma: es construcción de autovía o autopista sin peaje. Porque las decisiones técnicas no las tenemos que tomar aquí. Aquí hay que tomar una decisión política, y yo creo que el Grupo Popular toma una decisión política en la Diputación de León, en los Ayuntamientos de León, y, sin embargo -en contradicción con sus opiniones en la provincia de León-, en estas Cortes van a decir que sea una autovía... una autopista de peaje.

Por lo tanto, remarcar la contradicción que el Grupo Popular tiene en este tema. Y nosotros, apoyar la Proposición... vamos a apoyar la Proposición No de Ley que presenta el Grupo Mixto, porque es lo que venimos realizando desde toda esta Legislatura, cuando empezaron ustedes a poner la preferencia en lo bueno y lo mejor; lo bueno y lo mejor para los ciudadanos de León es que se haga una autovía o que se haga una autopista sin peaje. Por lo tanto, nosotros seguimos pidiendo lo mejor para León, que supondría que la... una provincia de esta Comunidad con grandes deficiencias en infraestructuras pudiera tener una infraestructura en condiciones y no se condenara a los ciudadanos de León, y sobre todo a los ciudadanos de Astorga que viajan de Astorga a León todo los días, a pagarse 1.000 pesetas de peaje, u 800 pesetas de peaje, sea blando o duro.

Por lo tanto, nuestro apoyo a la Proposición No de Ley del Grupo Mixto.

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

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señor Presidente. Gracias al Portavoz de Izquierda Unida, al Portavoz del Grupo Socialista. Ya inicialmente contábamos con su apoyo, porque, hasta la fecha, lo que apoyan en la Diputación lo vienen apoyando aquí; hasta la fecha, siempre ha ocurrido lo mismo. No el Partido Popular, que ya es la tercera o cuarta vez en la que yo traigo iniciativas apoyadas por unanimidad en la Diputación y aquí piensan distinto. Y además es que yo, la verdad, cada vez lo entiendo menos.

Todos estamos de acuerdo en que lo mejor es la autovía, todos estamos de acuerdo en que... menos el Grupo Popular, en que la autovía no tardaría más que la autopista, si hubiera voluntad política, si hubiera voluntad política de hacerla, como hubo entre la León y Benavente. Y el conformismo del Partido Popular, ¡hombre!, a nosotros, de verdad, no nos parece... no nos parece bien.

En definitiva, los representantes del Partido Popular en León, que viven los problemas de León más de cerca, que conocen la realidad más de cerca -la realidad leonesa-, dicen que autovía. Ustedes dicen que no, que auto-

pista. Ellos no se creen, tampoco, que se vaya a tardar más en hacer una autovía que en hacer una autopista.

Moraleja –para terminar, porque yo creo que el tema está expuesto–, moraleja: si la provincia de León fuera comunidad autónoma, tendría un gobierno que, por unanimidad –incluso el Partido Popular–, presionaría –como lo hizo el de Asturias–, y, probablemente, entre León y Astorga fuera autovía, y los ciudadanos viajarían gratis y con la misma seguridad, porque el tramo es llano y recto. Eso, la seguridad ahí está garantizada; llano y recto es el tramo. No hay beneficios siendo autovía.

El pertenecer a esta Comunidad Autónoma, a los leoneses, una vez más, nos vuelve a perjudicar y nos hace pagar un peaje que no tendríamos que pagar. Ésa es la diferencia y ésa es, al final, la moraleja. Y es que, al final, ocurre siempre lo mismo. Esos argumentos de que en León nos iría mucho mejor siendo comunidad autónoma cada vez se plasma más en la realidad y cada vez los leoneses lo están entendiendo más, con ejemplos como esto, por ejemplo... como este tema de la autovía o autopista entre León y Astorga. Muchas gracias, y lamentar que no se pueda apoyar por unanimidad lo que en León sí se apoyó por unanimidad.

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

El resultado de la votación es el siguiente: votos emitidos, diecisiete; votos a favor de la Proposición No de Ley, siete; en contra, diez; y abstenciones, ninguna. En consecuencia, queda rechazada la Proposición No de Ley debatida.

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

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MESÓN SALVADOR): Segundo punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley número 762, presentada por los Procuradores don Felipe Lubián Lubián, doña Isabel Fernández Marassa y don Jesús Cuadrado Bausela, relativa a gestiones con Renfe para el restablecimiento de las paradas de tren entre Puebla de Sanabria y Valladolid, en las estaciones de San Pedro de la Herrería, La Torre de Aliste y Castronuño, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 176, de diecinueve de noviembre de mil novecientos noventa y siete**".

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

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Muchas gracias, señor Presidente. Existe un tren, que enlaza la villa de

Puebla de Sanabria con la ciudad de Valladolid. Puebla es el centro, es la capital de la comarca de Sanabria, que, como todas Sus Señorías saben, está ubicada en los linderos de nuestra Comunidad Autónoma, en la excusada Raya con Portugal y a las puertas de esa Comunidad periférica que es Galicia.

Ese tren, de unos doscientos kilómetros de itinerario, es deficitario, analizado desde un criterio estrictamente economicista. Y como es deficitario desde ese criterio, es por lo que lo subvenciona nuestro Gobierno Regional, con el dinero –como es lógico– de todos los castellanos y leoneses.

Pero si lo analizamos con criterios sociales, ese tren tiene una alta rentabilidad para localidades perdidas a lo largo de la Sierra de la Culebra, o de Aliste, al conectarlas diariamente con su capital de provincia.

Pero desde hace un año exactamente ahora, un año, hay pueblos de la provincia de Zamora, y alguno también de Valladolid, que han perdido ese servicio. Desde entonces, los ciudadanos de La Torre de Aliste, San Pedro de las Herrerías, Castronuño y sus zonas de influencia, pues tienen un tren que circula por sus territorios sin detenerse. Los vecinos pueden entretenerse contemplándolo cuando pasa, sin prestarle servicio, aunque sí prestándose a ciudadanos de otros pueblos... han de contentarse con contemplarlo, como decimos, sin catarlo. Y tendrán que buscarse un taxi que los acerque a la capital cuando necesiten viajar.

Como nos parece un disparate y un agravio a nuestros ciudadanos del ámbito rural, cometido por mentes pensantes urbanas que ofrecen como mejora del servicio para unos lo que es un perjuicio para otros, es por lo que presentamos aquí, hace siete meses, después de determinadas preguntas parlamentarias y respuestas institucionales que parecían que iban a solucionar el agravio... es por lo que presentamos aquí –como digo– la Propuesta de Resolución que paso a leer: "las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León para que exija a Renfe el restablecimiento inmediato de las paradas del tren entre Puebla de Sanabria y Valladolid, en las estaciones o apeaderos de San Pedro de las Herrerías, La Torre de Aliste y Castronuño". Muchas gracias.

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

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Gracias, Presidente. Como bien dice el Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, Ponente o defensor de esta Proposición No de Ley, este tema se trató en una Pregunta Oral y en una Pregunta Escrita.

La Junta de Castilla y León, a través del Consejero de Fomento y Vicepresidente, cumplió lo prometido al

Procurador en aquella... en aquel Pleno, y reiteró la gestión realizada meses antes con la Gerencia Noroeste de Ferrocarriles de Renfe, al objeto de ver la posibilidad si estas estaciones que el Procurador cita podían ser reabiertas.

En la Gerencia Noroeste de Regionales, y a través de la Comisión de Seguimiento de los convenios que la Junta tiene con Renfe, se les dieron unas razones que yo paso a exponer aquí y que hablan por... por propia cuenta.

Mucho nos gustaría -desde luego- a todos que el tren parara en todas las estaciones, pero éste es un hecho que no ocurre en muchas líneas, no solamente de Castilla y León, sino de España; porque, lógicamente, hay que buscar la máxima rentabilidad al dinero, sin olvidar, evidentemente, el tema social, como yo creo que, a diferencia de lo que ha dicho Su Señoría del taxi, hay otros medios de transporte alternativos, que no son precisamente el taxi, que están funcionando; pero bueno.

Yéndome a la gestión realizada, le dieron los siguientes datos que paso a manifestar a Sus Señorías: en seis meses, desde el uno de enero del noventa y siete al catorce de junio del noventa y siete -repito, seis meses-, en la estación de Castronuño hay un movimiento de cero-un viajero/día; en La Torre de Aliste, en esos mismos meses, hay un movimiento de cero-quince viajeros/día; y en San Pedro de las Herrerías, cero coma siete. Por ejemplo, en la línea Medina-Puebla, y en ese sentido, en esos siete meses suben al tren en Castronuño, en La Torre de Aliste y en San Pedro de las Herrerías nadie; bajan diecinueve en Castronuño, veintiocho viajeros en La Torre de Aliste, y ciento ochenta y uno en San Pedro de las Herrerías. Y en sentido contrario, le puedo decir a usted que suben en Castronuño tres -bajan veinte-, en La Torre suben veintitrés -baja nadie en seis meses- y en San Pedro de las Herrerías suben cincuenta y nueve y bajan tres. Dan esas medias que yo antes he citado a Sus Señorías.

Si comparamos dos estaciones más de ese ferrocarril, en medio de la línea, como son Abejera y Ferrerueta, por ejemplo, en esas dos estaciones se movieron más de tres mil viajeros en esos mismos seis meses.

Bueno, esto es lo que hay, y hay que verlo en la cruda... en la cruda realidad. Evidentemente... repito: mucho nos gustaría que el tren pudiese parar en todas las estaciones y en todos los apeaderos, pero hay un coste tremendo para que esto pueda hacerse. Y, desde luego, si los dineros son escasos, si hay... unas acciones que pudieran hacer el tren en esas paradas... piénsese -y también despacio- que estas paradas afectarían a la principal mayoría que utiliza -y me refiero en cuanto a penalización y en cuanto a tiempo- esa línea. Claro, supone el tener que parar el tren en una serie de apeaderos, donde prácticamente no tienen utilización. Lógicamente, ello conllevaría una pérdida de atractivo del servicio y se agravaría todavía aún más ese déficit.

Su Señoría conoce, por una contestación que le dio... que le dieron, creo que fue en la Pregunta Escrita, en donde a partir de ahora, del horario de verano, se van a poner los trenes nuevos ligeros Diesel, con mucha mayor prestaciones de tiempo y de comodidad, se van a acomodar los horarios de salida y llegada a la mayor demanda del servicio -juzgando la mayoría de la gente que utiliza esa línea- y se van a evitar los transbordos. También le dijeron en aquella ocasión -y yo se lo reitero ahora- que no va a ser posible, debido al muy elevado costo, que lleva el poner en marcha el que pudiesen parar el tren en esos tres apeaderos que cita Su Señoría. Por ahora, nada más, señor Presidente. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Zamácola. Para consumir un turno de réplica, tiene la palabra el señor Lubián.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Renfe suprimió las paradas del tren en La Torre de Aliste y San Pedro de las Herrerías y Castronuño en junio del noventa y siete. Usted ha hecho un recorrido a lo largo del... del tiempo, desde que se formularon preguntas, se contestaron; permítame que yo lo haga también desde otra óptica.

Este Procurador presentó en aquella misma fecha, el mismo día en que el tren dejó de parar en esas estaciones o apeaderos, una pregunta que este Procurador consideraba de actualidad y la presentaba para su respuesta en el Pleno de finales de aquel mismo mes de junio. La Mesa de las Cortes no consideró relevante la pregunta y la rechazó como pregunta de actualidad; quizás porque le pareció improcedente que un Procurador lleve a Pleno un asunto de apeaderos en los tiempos del Tren de Alta Velocidad.

Defraudado por la Mesa, el Procurador mantuvo la Pregunta Oral viva y fue planteada en el Pleno de las Cortes del uno de octubre del noventa y siete. Y el señor Merino -incluso usted lo rectifica- se comprometió a trabajar por el restablecimiento de las paradas; dio prácticamente el asunto por resuelto. Concretamente y textualmente dice: "creo haberle contestado antes del verano que nosotros nos comprometíamos a hacer una gestión en Renfe, para que esas mismas paradas que se hacían solamente cuando había algún viajero, pues que se volvieran a hacer y que no se suspendieran. Desde luego, nosotros estamos de acuerdo con usted en que no se pueden suprimir las paradas, y que si hay algún viajero, hay que recogerlo, porque ya que hay pocos... hay semanas que hay un viajero en toda la semana, o dos. Pues imagínese usted cómo no vamos a querer coger cualquier viajero que pase por allí, en unos trenes que estamos pagando nosotros. O sea, que, en ese sentido, yo estoy de acuerdo con usted".

Y en la última de sus intervenciones dice, única y exclusivamente, lo siguiente: "efectivamente, estoy de

acuerdo con usted y vamos a hacer la gestión, la vamos a reiterar".

En noviembre presentamos la Proposición No de Ley para exigir el restablecimiento inmediato de las paradas, a la vista de que todavía no se había solucionado el problema. Incluso, como hay un determinado atasco a la hora de traer las iniciativas a las Comisiones, y tardan tanto tiempo en aparecer en el Orden del Día, pues, como el tiempo pasaba y el problema no se resolvía, el veintisiete de febrero de mil novecientos noventa y ocho se pregunta por escrito, entre otras cuestiones relativas a las mejoras del servicio, si se iba a reponer el servicio en los apeaderos cuyas paradas fueron suprimidas en mil novecientos noventa y siete; y el señor Merino responde el tres de abril de mil novecientos noventa y ocho, textualmente, lo siguiente: "no está prevista la recuperación del servicio en los apeaderos suprimidos".

Mire usted, esto da lugar a pensar que estaba plenamente convencido el señor Consejero -y usted así también se ha manifestado más o menos, en unos términos parecidos ahora-, pero que Renfe manda mucho, manda más que el Vicepresidente de la Junta, puesto que el Vicepresidente de la Junta estaba convencido y rápidamente se "desconvenció", o lo convencieron de lo contrario.

Y lo que hacen los... las mentes urbanas pensantes de Renfe, que le importan poco los problemas de los ciudadanos del ámbito rural, sobre todo cuando escasean... Porque, fíjese usted, ¿cuántas cartas se recibirán en San Pedro de las Herrerías al año, y sin embargo no se suspende el servicio de Correos? Es decir, hay unos servicios que prestar, aunque... aunque... no, la idea no hace falta darla, porque en ello se está. Y plantear como mejora del servicio la supresión del servicio en algunos lugares, no solamente es paradójico: es también un insulto a la inteligencia de los sufridos ciudadanos de nuestras zonas rurales.

Sepa Renfe, y sepa el señor Merino, y sepa el señor Zamácola, que los alistanos no comulgan con ruedas de molino. El señor Merino mostró una actitud tan favorable a la reposición de las paradas, que aquello parecía que estaba chupado; incluso los medios de comunicación lo recogieron así, que se iba a restablecer. No entendemos por qué ese cambio de actitud, con ese giro total de ciento ochenta grados.

En fin, entre todos pagamos el tren, porque lo estamos pagando entre todos, nos subamos... los que se suben a él, lo pagan, pagan el billete y, además, pagan ese excedente que hay que pagar, esa falta, ese déficit. Éstos pagan sin poder sacar billete. Los más necesitados precisamente del servicio... porque eso de que hay servicios alternativos, mire usted, hay lugares en donde las carreteras están perpendiculares a las vías del tren, hasta para unir una determinada nacional con otra determinada

nacional. Y entonces, hay coches de línea que hacen unos servicios que van haciendo precisamente unos servicios también con subvenciones de la Junta, pero dando unos rodeos del demonio -perdóneseme la expresión-.

Y le puedo decir, por ejemplo, que los viajeros de mi pueblo, que no está afectado por estas paradas -mi pueblo está mucho peor todavía que éstos, y yo no vengo aquí a hablar de mi pueblo, pero lo pongo como ejemplo-, para ir a Zamora, que está a ciento cuarenta y cuatro kilómetros, tienen un servicio de viajeros subvencionado por la Junta, a pesar de que hay ferrocarril; el tren nos lleva para... nos orienta hacia otra Región, ya tenemos su misma lengua y nos orienta hacia aquella otra Región, de lo que tal vez hablemos más tarde.

Pues bien, para recorrer esos ciento cuarenta y cuatro kilómetros, tienen que salir en un coche a las seis de la mañana que los deja en Puebla, pero no en la estación de autobuses, que aún no funciona; ni en la plaza del Arrabal, que es donde sale otro coche de línea que habitualmente ha venido haciendo el servicio ese; ni en la estación de Renfe, en donde sale este tren del que estamos hablando; sino que los deja en otro lugar, en donde pasa otro coche de la misma empresa -también subvencionado por la Junta- y que en lugar de venir por la carretera a Zamora, primero se marcha para el norte, luego cruza la carretera para el sur, y viene haciendo... pues recogiendo viajeros y prestando un servicio -que me parece muy bien- a todos los pueblos que no tienen otro, pero que trae a los viajeros más alejados dando unos rodeos -como decía antes- del demonio para tardar cuatro...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Señor Lubián, quiere ir concluyendo su intervención, por favor.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Ahora mismo. Así es que el decir que existen otros servicios alternativos que se pueden utilizar y que éste no se nota, eso hay que ir y decírselo allí, porque no es cierto. Hay que vivirlo, y ver que no es cierto que esos servicios sean el mismo servicio que prestaba el tren. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Gracias, señor Presidente. Agradezco al Portavoz que presenta la Proposición No de Ley los recordatorios que me ha hecho de las dos preguntas. Yo las tengo aquí, y yo por eso quería... ya que él ha querido precisar, le voy también a precisar.

En la Proposición No de Ley que usted presenta, no se atiende usted a la verdad -o yo, por lo menos, lo entiendo así-, cuando usted en sus Antecedentes dice que

"en respuesta a una pregunta parlamentaria, la Junta se comprometió en el mes de octubre a reponer el servicio de inmediato". Mire usted, señor Lubián, eso es falso. Lo que taxativamente dice y le contesto a usted, que lo ha leído, y yo se lo vuelvo a leer el señor Merino, dice: "vamos a hacer la gestión, la vamos a reiterar". Y usted ha frecuentado muy bien las tres actuaciones parlamentarias suyas: la primera Pregunta, cuando se interrumpe por el tema de Carmen García-Rosado, etcétera, etcétera, que es cuando usted hable con él, le dice ese tema, ¿eh? Luego, posteriormente, cuando presenta otra Proposición No de Ley. Y luego, como esto tarda mucho tiempo, hace usted una Pregunta.

Pues mire usted, yo creo que la Junta ha cumplido en el sentido que se han hecho las gestiones. Yo le he dicho a través de qué organismo: a través de la Comisión de Seguimiento de Convenio con Renfe.

Usted vuelve a reiterar, según la Pregunta, lo que está escrito, de que nosotros no consideramos... lo dice usted al analizar unas razones en aquel momento la Pregunta de Actualidad si la Mesa no lo consideró. Mire usted, la Mesa considera el tema... "no lo consideró relevante". No, señor. La relevancia de las preguntas no tienen que ver con la actualidad. Yo... me gustaría que utilizara, a lo mejor, usted bien los adjetivos. Puede ser muy relevante y no puede ser de actualidad para la Comunidad, o para los criterios que tiene la Mesa para analizar el tema de actualidad; lo cual no quiere decir que no deje de ser relevante. No confundamos el tema de apeaderos con el tema de Alta Velocidad. Señor Lubián, no hagamos demagogia, ¿eh? Usted no conoce, a lo mejor, los criterios de calificación, pero no me utilice usted ese adjetivo, porque no es cierto.

El señor Merino en aquella ocasión se comprometió a trabajar por el asunto, y lo hizo. De hecho, le comenté a usted que ya lo había hecho y que lo iba a reiterar. Y mire usted, nosotros a lo mejor nos diferenciamos de otros en donde en cuanto nos dan unas razones técnicas y económicas de que son inviables y podía poner un ejemplo, absurdo probablemente, de que la parada ahí costara 1.000 millones, un poco por exagerar, pero sabe usted por donde voy, que, pues, realmente, no puede parar el tren. Dice: "hombre, es que usted a esa persona o a esos cero coma uno o doce viajeros que paran en esas estaciones que antes hemos hablado en las cifras que hemos dado se quedan tirados". Mire usted, lo acaba decir ya con el transporte: no se quedan tirados, hay otro medio de comunicación, que no es el taxi además.

Y, evidentemente, la infraestructura que tiene una red de ferrocarril o una línea de ferrocarril es demasiado pesada cuando su utilización es tan baja. Y nos guste o no en esta vida, muchas cosas van por vías económicas y tenemos que analizarlas. Porque si además le vuelvo a repetir a usted las razones, si pararan en esos sitios, incluyendo el coste tan elevado que nos ha comunicado

Renfe, aunque tenga un gran poder y debe ser cierto, me imagino para hacer eso, pues resulta que la inmensa mayoría de otros, de otros viajeros que lo utilizan se vería afectada. Y esto también es un hecho social y real, que mientras yo no deje abandonada a una minoría, deba de hacer lo que pide la mayoría, en todos los órdenes de la vida. Y repito, sin dejarlos abandonados, señor Lubián.

Entonces, usted me puede decir: "¿y cómo en la primera pregunta parecer ser según usted que lo daba por hecho el señor Consejero?". El señor Consejero dijo lo usted acaba de decir al leerlo; o sea que, efectivamente, estaba de acuerdo con usted en recoger a esta gente. Pero cuando luego va, se analiza y se estudia y se ven los costes, no se puede hacer. Y lo ha recibido usted por contestación... por escrito a una contestación posterior, ¿eh?

Y yo le vuelvo a decir lo mismo: mire usted, se va a mejorar este tren. Se analizó. Le estoy diciendo qué tipo de tren se va a poner, más rápido, más cómodo, ¿eh?, se van a evitar transbordos, se va a hacer con horario, ¿con arreglo a qué? A lo que pida la gente. Pero, claro, a la inmensa mayoría que utiliza ese tren. Y vuelvo a decir lo mismo: no dejamos abandonados a la gente, señor Lubián.

Usted antes ha puesto el ejemplo para mí también demagógico de las cartas. Yo no sé las cartas que se reciben allí. Pero hoy en día la gente, realmente, pues tiene un teléfono. Y dice: "¿Y por qué entonces me ponen el ejemplo del teléfono?". Mire usted, eso indica que no están abandonados, ¿eh? No ponga usted el ejemplo de las cartas, de que el correo llega. No se puede comparar un servicio de cartas con una instalación férrea. Eso a lo mejor, cuando llegue usted ahí y lo cuente, pues quedará usted muy bien, ¿eh?, pero, mire usted, también le tengo que decir una cosa y usted es consciente debido al tiempo que se ha producido la tardanza en este tema: las últimas noticias de Renfe es que el número de quejas que hubo en su momento se han quedado muy paralizadas. Luego la gente habrá comprendido, probablemente, que es inviable ese tema. Porque la gente... todos queremos acogernos a todo en esta vida; si es natural, lo llevamos nosotros implícito en nuestros genes. Pero hay una cosa cierta: al final uno se da cuenta... yo estoy en un pueblo en Valladolid y no pasa el tren y me gustaría que pasara. ¿Qué le voy a hacer! ¿Qué quiere usted? ¿Pedir que me lleven la línea? Pues sería una demagogia por mi parte y un absurdo, ¿eh?

Y esto hay muchísimas líneas... usted sabe perfectamente, señor Lubián, que... perdón, hay en numerosas líneas que en muchos apeaderos no se para, pero por condiciones económicas, ni más ni menos.

Es un poco también como el otro día en la Proposición No de Ley que se hablaba también de una serie de transportes en una serie de pueblos, que todos queremos

que por nuestro pueblo pasen el autobús, pare, lo lleve tal hora, tal hora, y eso no puede ser; en unos pasan a unas horas y en otras pasan a otras horas.

Quiero decir con esto que —y con esto yo ya quiero rematar— somos conscientes de ese hecho. Pero quede muy claro en esta Comisión que esa gente no queda abandonada, esa gente no queda tirada; que la gestión y lo que prometió el Consejero se hizo; y que nosotros, de forma distinta a otros Grupos Parlamentarios, cuando hay que enmendar, enmendamos, y cuando hay que rectificar, rectificamos. Y somos, señor Lubián, aunque usted no lo crea, bastante más coherentes con el tema, porque cumplimos lo que decimos; y si las razones nos dicen que lo que pensábamos no se debe hacer, pues damos la vuelta y rectificamos. No como otros que siguen sin *enmendalla*. Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor García Sanz.

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Muchas gracias, señor Presidente. No cabe la menor duda de que lo que estamos debatiendo una vez más, en este caso concreto de las localidades que afectan, es cómo se garantiza toda una serie de derechos a los ciudadanos —como muchas veces hemos dicho— con independencia donde se encuentren. Y aquí no se trata de contraponer lo que la mayoría... en contra de estas minorías, porque la mayoría... la verdad, que la intervención del Portavoz del Grupo Popular no ha tenido desperdicio en cuál es su filosofía: por un lado, a la hora de justificar todo lo que actúan o todas las decisiones que adoptan en base a criterios economicistas y, por otro lado, a contraponer inclusive lo que son derechos fundamentales de las personas en base a que son pocos; y como son pocos, pues habrá que supeditarlos a los intereses de la mayoría. La mayoría de los ciudadanos han dicho que la Constitución —derechos que vienen garantizados en la Constitución—, la mayoría ha dicho que se deben garantizar a todos los ciudadanos, aunque sean pocos o aunque sea solamente uno, con independencia de donde se encuentre ese ciudadano. Y de eso es lo que estamos hablando aquí. Cueste lo que cueste.

Y claro, ustedes dicen: es que si cuesta dinero, hay razones económicas, porque ese derecho no hay que garantizarlo a ese ciudadano. Pues eso va a en contra de la Constitución. Parece ser que eso a ustedes, pues últimamente... no últimamente, sino que cada vez, pues tienen menos rubor —por así decirlo— en decir determinadas cosas como las aquí se ha dejado de decir el Portavoz del Grupo Popular en la intervención que ha realizado.

Y lo que es la propia política de potenciación del transporte ferroviario que aquí ustedes manifiestan, pues es evidente —está claro— que cuando hay determinados servicios que se terminan de dejar de prestar, y cuando,

pues al final, el horario que se presta a los ciudadanos no es el adecuado, pues esos ciudadanos, lógicamente, dejan de prestar en el servicio.

Y aquí ustedes podían, ya que están gobernando aquí y a nivel nacional, etcétera, y tienen las posibilidades de modificar todo lo que quieran, podían tomar como ejemplo, si tendrían voluntad, por ejemplo, de potenciar el transporte ferroviario, de cómo en Francia... cómo se potencia allí y cuáles son los niveles de infraestructura ferroviaria que tienen en Francia, y cómo el ferrocarril llega hasta las últimas localidades, con independencia del número de ciudadanos al que les afecta; que, lógicamente, manteniendo una calidad del servicio, pues esos ciudadanos no dejan de utilizar el tren, como aquí está sucediendo. Si al final el horario no es el adecuado que necesitan los ciudadanos, si al final el tren deja de parar en esas localidades, pues ustedes esta línea ferroviaria terminarán por cerrarla, terminarán por cerrarla. Y algún día tendremos un AVE y será lo único que tengamos a efectos de líneas ferroviarias. Y ésa es su filosofía.

Y luego a ustedes se les llenará la boca en el sentido de que ustedes apoyan el mundo rural. Pero el mundo rural, la única posibilidad de mantener a los ciudadanos en el ámbito rural es garantizándoles toda una serie de servicios de calidad; no de asistenciales, sino de calidad. Luego ustedes se lamentarán de que hay un despoblamiento, de que la Comunidad pierde población, etcétera, etcétera, y que, sobre todo, que hay un despoblamiento y una emigración constante del mundo rural a las grandes ciudades. Pues esto son las causas que provoca... éstos son los polvos que luego nos traen esos lodos como consecuencia. Es decir, que no vengan ustedes luego con lágrimas de cocodrilo, porque ustedes están sentando las bases para que esos hechos se produzcan.

Es decir, política ferroviaria absolutamente desastrosa, atención al mundo rural totalmente desatendida. Y lo que ya es el colmo es que ustedes vengan aquí y ha quedado constancia —porque no lo han negado y además está por escrito— de que la Junta de Castilla y León admitió que eso había que mantener, esas paradas del tren, pero que parece ser que inmediatamente les convencen. Les ponen encima de la mesa razones económicas y, por lo tanto, los derechos de los ciudadanos ya quedan pospuestos y, lógicamente, marginados ante esas razones económicas. Se supone que un derecho al transporte... y en este caso habrá que... ustedes tendrán una prioridad; está claro que tienen la prioridad del transporte por carretera, pero tendrán que reconocer que es mucho más negativo que el transporte ferroviario.

Y antes esas razones económicas que a ustedes les ponen encima de la mesa, pues los derechos de los ciudadanos quedan absolutamente marginados. Y esa dirección ferroviaria, de Renfe en este caso, pues tuviera otro color político, ustedes lo hubieran planteado aquí, encima de la mesa directamente: "nos han dicho y tal

que... que hay razones económicas", y ustedes lo criticarían. Son de su mismo color político y lo justifican absolutamente todo en base a decir que cuesta dinero. Y una vez que cuesta dinero, los derechos de los ciudadanos, pues, ya están situados en una marginalidad absoluta.

Así pues, es bastante insostenible, bastante poco defendible el papelón que le ha tocado jugar hoy -una vez más- al Portavoz del Grupo Popular, en base a lo que debe de ser una defensa y una política ferroviaria adecuada, en base a lo que debe de ser situar servicios de calidad a los ciudadanos en el ámbito rural. Y, en definitiva, una vez más, pues se pierden ustedes por la boca al decir que los derechos de los ciudadanos deben estar supeditados única y exclusivamente a la rentabilidad económica. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para cerrar el debate, tiene la palabra el señor Lubián.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Dice usted, señor Zamácola, que mucho nos gustaría a todos que el tren siguiera parando. Dense ese gustazo; si no estamos obligados a sacrificarnos. Dense ese gustazo ustedes y voten a favor de esto. disfrutamos todos de la prestación de servicios que se hace a los ciudadanos que los necesitan.

Escasez de viajeros. Claro, es que hay escasez de gente. Si el problema es que hay escasez de gente, y donde hay muy pocos habitantes tiene que haber muy pocos viajeros, pero necesitan los servicios.

Esos números que usted ha dicho, números decimales, fíjese que trocean ustedes con los criterios economicistas a los viajeros, los diseccionan y dicen: "cero coma uno, cero coma cuatro". Yo voy a decir las mismas cifras de otra manera, si se me permite la broma -que estoy hablando en tono distendido y creo que es una broma simplemente-, ya sabemos que ustedes no van por ahí cortando ni triturando a los viajeros, pero...

(Murmullos.)

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: ...significa eso ocho viajeros a la semana; ocho viajeros a la semana entre los tres apeaderos: uno en la provincia de Valladolid y dos en la provincia de Zamora.

Y yo reconozco que son pocos viajeros, pero son ocho viajeros que necesitan ese servicio, que multiplicado por cincuenta y dos semanas, son cuatrocientos dieciséis viajeros al año; pocos viajeros. Porque poniendo una media de 500 pesetas por billete, pues estamos en 200.000 pesetas. ¿Y qué es eso, verdad? ¿Qué son 200.000 pesetas, si eso, a fin de cuentas -hablando de sus criterios economicistas-, no contribuye para nada a amortiguar el déficit que tenemos que pagar entre todos?

Pero mire, la madre del cordero parece ser en el coste de las paradas. Pero, ¿cuánto cuesta que pare un tren en la estación? Díganlo con claridad. A mí me decían ya en otros tiempos, cuando yo buscaba que parara un tren que pasaba... había sólo una estación en la que no paraba en todo el itinerario de aquel tren, y al venir yo a Valladolid a tratar de que parara allí y preguntar también en esa misma parte de Renfe, en esa sección de Renfe de la que usted me habla, me hablaban de 30.000 pesetas cada parada de tren, entonces; no sé si habrá subido el IPC ¡30.000 pesetas que pare un tren en una estación! Yo no me lo creí y sigo sin creérmelo. Y no me lo creeré nunca. Pero si, además, el tren que ahora van a poner o que ya está en funcionamiento es como un autobús. Y un autobús es verdad que en arrancar gasta más que si no hubiera parado, pero ¿se puede hablar de 30.000 pesetas? Ya si hubiera personal en la estación para expender billetes, pero es que no hay nada; y estamos hablando de paradas facultativas, que aminora un poco la velocidad y si hay viajeros para o si hay viajeros que tengan que bajar, para; y si no, no para. Estamos hablando de eso. Fíjese de lo que hablamos.

Y nos dicen... pero si el tren ya pasa por allí, no hay que poner las vías, no hay que poner el tren; ya está pasando por allí. Y claro, así, cada vez tendrá menos viajeros y cada vez será menos rentable, hasta que digan "pues habrá que quitar el tren"; para todos, no solamente para éstos.

Y cuando yo hablo del taxi, lo he hablado, lo he hecho porque en otra Proposición No de Ley parecida, en la que se hablaba de que este tren prolongara su itinerario veintisiete kilómetros más, hasta los confines de la... hasta los límites de nuestra Comunidad, entonces, yo sí entendía que eso podía costar mucho dinero, porque era prolongar el itinerario, hacerlo ir más allá; ahora no estamos hablando de eso.

Pero ya entonces usted dijo que es que saldría mucho más barato ponerle un taxi a cada viajero. Y nos lo dijo usted: ponerle un taxi a cada viajero, antes que llevar el tren hasta los linderos de la Comunidad.

Pues mire, pueden ustedes hasta, incluso, proponer no solamente pagarle el taxis, como se trata de ciudadanos de... urbanos, perdón, rurales, que se suelen caracterizar por llevar una boina, pueden comprarle hasta una boina y, tal vez, algún día los podamos correr a gorracos. Porque la verdad es que quitarles el tren que está pasando por allí, por delante de sus pupilas, me parece verdaderamente una aberración.

Y habla usted de demagogia con mucha frecuencia, señor Zamácola; todos los días le oímos la palabra demagogia. Mire, yo estoy hablando aquí en representación de unos ciudadanos y estoy utilizando precisamente sus mismas frases, algunas veces, y estoy hablando desde el dolor que ellos sufren cada vez que se les quita un

servicio. Y usted, cuando hable de demagogia, creo que lo que debe de hacer es una profunda reflexión previa.

Quejas paralizadas; eso también es la madre del cordero. ¡Claro!, es que ya no hay quejas. Mire, estamos hablando de una población muy envejecida, que por eso necesita más del servicio y que, históricamente, han sido muy conformistas; y cuando son ancianos, más todavía. Y entonces, pues, dadas sus características, por eso esta gente pues se ha paralizado. Si a fin de cuentas, quizá, es que tampoco tengan instrumentos, no saben quizá tampoco cómo quejarse; hasta puede ser eso.

Permítame que termine leyéndoles una Resolución o una Moción que ha sido aprobada en el Pleno que se habló del Condado de Treviño y que dice: "Las Cortes de Castilla y León... -se aprobó con el voto de ustedes, si no, era imposible, ¿no?; eso es obvio- las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a promover programas de actuaciones específicas en las zonas situadas en los límites de la Comunidad Autónoma, basadas en la vertebración del territorio, en el acercamiento de la prestación de servicios y en la colaboración de las Administraciones Territoriales vecinas".

Y ya para concluir, de verdad, una frase que le he oído al señor Lucas con mucha frecuencia: "hay que coser los bordes de la Comunidad". Muchas gracias.

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

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

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

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MESÓN SALVADOR): Tercer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley número 784, presentada por la Procuradora doña Leonisa Ull Laita, relativa a actuación urgente para garantizar la conservación y seguridad del puente romano sobre el río Duero en San Martín de Rubiales, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 184, de treinta de diciembre de mil novecientos noventa y siete**".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para la presentación de la Proposición No de Ley, tiene la palabra la señora Ull Laita.

LA SEÑORA ULL LAITA: Gracias, señor Presidente. Señorías, con fecha quince de septiembre de mil

novecientos noventa y siete, el Teniente de Alcalde del Ayuntamiento de San Martín de Rubiales -Burgos- remitió un escrito a la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León, solicitando que, con carácter de urgencia, se realizara una revisión del estado del puente romano sobre el río Duero existente en la carretera que da acceso a dicho municipio. Este puente es el único paso de que dispone San Martín para comunicarse con Roa, Peñafiel, Aranda de Duero.

La Empresa Palentina de Electricidad, al solicitar el Ayuntamiento licencia para ampliar la central de que disponen, puso en conocimiento del Ayuntamiento el estado del puente, totalmente abierto y con un grave riesgo de derrumbamiento.

La solicitud de actuaciones urgentes por parte de la Junta de Castilla y León realizada por el Ayuntamiento, a nuestro juicio, está doblemente justificada: de una parte, se trata de garantizar la conservación del propio puente romano; y, de otra, se trata de evitar los riesgos de aislamiento a que están expuestos los vecinos de San Martín. Y, a juicio de esta Procuradora, hay un... una tercera causa y motivo: es el riesgo de accidente, porque por dicho puente pasan todos, todos, todos los vehículos que van a San Martín de Rubiales; todos: camionetas, camiones, turismos; todos.

Pues, por lo expuesto, se formula la siguiente Propuesta de Resolución: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a realizar, con la mayor urgencia, cuantas actuaciones sean necesarias para garantizar la conservación y seguridad del puente romano sobre el río Duero, existente en el municipio de San Martín de Rubiales (Burgos)". Muchas gracias, Señoría.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para consumir un turno en contra... No hay turno en contra. Vamos a pasar, entonces, al turno de fijación de posiciones. Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor García Sanz.

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Muchas gracias, señor Presidente. En la interpretación que yo hago del Reglamento, cuando no hay turno en contra es que se va a votar a favor; y si no, es porque se hace una... un mal uso de la actividad parlamentaria. En ese sentido, considero que siendo riguroso con la aplicación del Reglamento, entiendo que va a ser aprobada esta Propuesta de Resolución por unanimidad de todos los Grupos. Y en ese sentido, pues, felicitarlos todos porque por fin, pues va a ser atendida una demanda planteada aquí por el Grupo Socialista y que en este sentido se solucionará un problema que viene sufriendo, fundamentalmente, los ciudadanos de San Martín de Rubiales.

En ese sentido, nada más. Congratularnos de esta aprobación y que, lógicamente, Izquierda Unida vamos a votar favorablemente. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Natividad Cordero.

LA SEÑORA CORDERO MONROY: Gracias, señor Presidente. Bien, quiero decir a... en este caso a las personas que componemos la Comisión de Transportes que si utiliza... el Grupo Parlamentario Popular utiliza el turno de fijación de posiciones, porque en el fondo estamos totalmente de acuerdo con la Proposición No de Ley de la Procuradora Socialista en este caso. Es decir, estamos de acuerdo en que hay que proceder al arreglo del puente sobre el Duero en la localidad burgalesa de San Martín de Rubiales. Pero, por otro lado, le tengo que decir "y ahora se lo voy a pasar a exponer", nuestro voto no va a ser favorable por lo que le voy a decir a continuación.

En primer lugar, haciéndose eco la Junta de Castilla y León y, concretamente, la Consejería de Fomento, que ve la preocupación de los vecinos de la localidad de San Martín de Rubiales, ha encargado a una empresa especializada un informe sobre la situación en la que se encuentra en este momento el puente, que tiene efectivamente un deterioro. Pero le voy a pasar a leer a continuación las conclusiones del informe. Y decirle también que Su Señoría puede tener acceso al informe de los técnicos con una simple pregunta parlamentaria, y así hubiéramos evitado el debate de esta Proposición No de Ley.

Entre las conclusiones que se dicen, están las siguientes: "Existe, efectivamente, la necesidad de actuar en el puente; aunque no resulta urgente, no debe demorarse para evitar así daños más importantes".

En segundo apartado: "El puente no presenta en este momento "en este momento" degradación que haga pensar en un posible derrumbamiento"; a no ser... a no ser que exista en la cimentación algún tipo de problema, para lo cual hay que realizar dos estudios: el primero, un estudio subacuático que sólo se puede llevar a cabo en el estiaje, es decir, en los meses de verano; el segundo, un estudio de las condiciones en las que se encuentra en este momento el desagüe del puente, puesto que "Su Señoría lo sabe perfectamente" la presencia del aprovechamiento hidroeléctrico puede incidir en el mismo, aumentando el riesgo de deterioro.

En otro orden de cosas, y el Grupo Parlamentario Popular considera que es una buena noticia, la Empresa Palentina de Electricidad ha mostrado su disposición para, en primer lugar, financiar los estudios que hagan falta y que sean necesarios para valorar los daños que tenga el puente. Y en segundo lugar, reparar los daños que le correspondan en este caso a la Empresa Palentina de Electricidad.

Adicionalmente, esta Procuradora quiere añadir, para que quede constancia en el Diario de Sesiones, que no

hay constancia de que no... que esté catalogado el puente como romano "es simplemente un dato", sino más bien, presumiblemente, de la época medieval. Y Su Señoría es de la zona y lo conoce mucho mejor que esta Procuradora, pero bueno, nos informamos en la medida de lo posible que es... de todos los datos que podemos... nos puedan acercar al problema, que no es el único acceso que tiene San Martín de Rubiales; hay otra alternativa a través... "aunque se dé un rodeo" a través de la carretera autonómica de Mambrilla de Castejón, que va hacia Roa y hacia Aranda de Duero.

Por lo tanto, teniendo en cuenta que faltan dos estudios, como es la inspección de la cimentación de las pilas "como se dice técnicamente" y que se va a realizar en los meses de verano; y segundo, que existe también el otro estudio sobre lo que pueda ser el desagüe del puente; que la situación actual, en tercer lugar, no es de emergencia inmediata, aunque sí se reconoce que hay que tener una actuación puntual en el puente; y en cuarto lugar, que existe la posibilidad de que la Empresa Palentina se involucre financieramente en el problema, sólo procede: primero, continuar con la línea ya de trabajo que está iniciada; segundo, terminar los estudios que están previstos en los próximos meses; y tercero, y en último lugar, como se reconoce en el informe... se reconoce en el informe técnico, actuar en la rehabilitación general del puente sobre el Duero en la localidad burgalesa de San Martín de Rubiales. Nada más, muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. para cerrar el debate, tiene la palabra la señora Ull Laita.

LA SEÑORA ULL LAITA: Gracias, señor Presidente. Señora Procuradora, tengo que decirle que quien decide las iniciativas parlamentarias que esta Procuradora presenta en las Cortes es una misma, y, desde luego, jamás me atrevería yo a decirle a ningún Procurador o Procuradora si procedía o no procedía. Yo creo que ésa es una libertad parlamentaria que tenemos y que me parece de muy mal gusto que haya hecho esa salvedad. Porque a uno no le contestan si no quiere que le contesten. Es decir, ustedes parece que quieren mucha paz, mucha calma en el Parlamento, pero meten los dedos en la boca constantemente para provocar que contestemos.

Yo, con todos los respetos, le digo: yo presentaré, como Procuradora en Cortes, las iniciativas parlamentarias que crea oportunas, en defensa siempre del interés común. Primera cosa.

Y una vez aclarado esto, pues yo me pongo contentísima hoy aquí, me alegro mucho de que todo esté en marcha. Como antes de ayer, o hace cuatro días, está en marcha el arreglo de las carreteras, está en marcha que el autobús pase a todos los municipios y está en marcha el arreglo del puente que, si exactamente no es romano,

la gente de San Martín de Rubiales habla de su puente romano, pues, tan orgullosos, ¿no? Así consta en la documentación que hay en el Ayuntamiento.

Pero a mí me parece que ése no es el problema, que sea romano, o que sea medieval, o que sea un puente de piedra, sencillamente. Yo creo que el problema es que necesita una intervención inmediata, y que dichos informes así lo manifiestan.

¡Hombre!, podemos pensar que "inmediato" para unos es el mes que viene y para otros es dentro de dos años, ¿eh? Yo rogaría que, si como excusa para decir que no a esta Proposición No de Ley -repito, como excusa- es que el informe está en marcha, el posible arreglo está en marcha, y supongo que será este verano cuando hagan las actuaciones que hay que hacer, que tienen que ser en verano... espero que sea este verano. Yo vivo cerca, y lo... haré un seguimiento. Y si no es así, en octubre, esta Procuradora volverá a presentar otra iniciativa parlamentaria. ¿Cuál? Bueno, no sé si tres, una, ocho a la vez o media; la que considere oportuno.

Me alegro muchísimo de que esté en marcha el arreglo del puente. Y -como bien decía usted, señora Procuradora- no es la única vía de acceso. Pero fíjese lo que supone para los agricultores que tienen la tierra para trabajar enfrente... -San Martín de Rubiales está en un alto, el puente hace que se acceda, facilita que se acceda-, y enfrente tienen sus tierras para trabajar; es decir, tienen que pasar por el puente. Por eso le decía que pasan tractores, que pasan todo tipo de vehículos.

¡Hombre!, y a mí me parece que eleva el costo, la peligrosidad y la pérdida de tiempo, la rentabilidad en el trabajo, que haya que dar la vuelta todos los días para ir al trabajo, en el campo, en el medio, pues, agrícola, doce kilómetros. A mí me parece que eso es abocar a la gente, casi casi, a un aislamiento total.

Yo no tengo nada más que decir. Pediré las... los informes a que usted ha hecho mención, y me pondré en contacto con el Ayuntamiento.

Y bueno, pues si ésa es la excusa para no decir que sí a esta Proposición No de Ley, pues acepto la excusa, y deseo que las actuaciones, realmente, se lleven a cabo y sean serias, sean serias.

Agradecer a Izquierda Unida su... bueno, su entendimiento, porque también creo que conocen la situación de este puente. Y nada más. Repetirles una vez más que no tienen ustedes voluntad política para dar solución a los pequeños y grandes problemas. Porque éste no es tan grande como una autovía, como... pero bueno, les falta voluntad política.

Y, Señorías, me gustaría decirles que el Tren del Vino, ese que anunciaron en su día que iba a llegar a San Esteban de Gormaz, pues pasa por San Martín de Rubiales. Y que, claro, supongo que, de la estación al pueblo,

habrá que pasar por la carretera y por dicho puente. Así que vayan ya facilitando las cosas y poniendo en marcha todo ese proyecto, que nos lo hemos creído. Nada más. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Concluido el debate, sometemos a votación la Proposición No de Ley debatida. ¿Votos a favor de la misma? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?

El resultado de la votación es el siguiente: votos emitidos, dieciséis; votos a favor de la Proposición No de Ley, seis; votos en contra, diez; abstenciones, ninguna. En consecuencia, queda rechazada la Proposición No de Ley debatida.

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

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MESÓN SALVADOR): Cuarto punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley número 811, presentada por el Procurador don Fernando Benito Muñoz, relativa a realización de la variante de la carretera en Santo Domingo de Silos, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 189, de dos de febrero de mil novecientos noventa y ocho**".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Secretario. Ha recibido la Mesa de la Comisión de Transportes un comunicado del Procurador don Fernando Benito Muñoz, en el cual pide que se retire el cuarto punto del Orden del Día y que sea incluido en una sesión posterior.

Yo he consultado con el Grupo Parlamentario Popular, y parece ser que estamos de acuerdo. Supongo que el Partido... el Grupo Parlamentario Socialista estará en la misma línea.

Pero antes sí quisiera advertir a todos los componentes de la Comisión que cuando sucedan este tipo de actuaciones o de circunstancias, a ver si se utiliza el conducto reglamentario, que en vez de que sea el mismo... un Procurador a título personal que pida la retirada del Orden del Día, que sea el Grupo Parlamentario, que es así como lo recoge el Artículo 72.2 del Reglamento de las Cortes, porque yo creo que agilizaría y entraríamos de lo que... de una corrección exacta de una... es decir, una lectura exacta de lo que dice el Reglamento de las Cortes. Yo creo que... Nada más es una advertencia que quiero hacer llegar a todos los componentes de la Comisión.

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

(Se levanta la sesión a las once horas veinticinco minutos.)