



# CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

## DIARIO DE SESIONES

---

Año 1989

II LEGISLATURA

Núm.: 43

---

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

**Sesión Plenaria núm.: 43**

**Celebrada el día 3 de Marzo de 1989, en Fuensaldaña**

**(Continuación de la sesión del día 2 de Marzo de 1989)**

---

### 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 Corte, núm. 76, de 21 de Febrero de 1.989.

2.- Proposición No de Ley, P.N.L. 89-I, presentada por el Procurador D. Isaías 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 pes-

te 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 reanuda la sesión a las doce horas dieciocho minutos.	1325	En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Marcos Oteruelo (Grupo Popular).	1336
El Presidente, Sr. Sánchez-Reyes de Palacio, reanuda la sesión, y abre el turno de presentación de las Propuestas de Resolución presentadas por los distintos Grupos Parlamentarios.	1325	Intervención del Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	1336
Intervención del Procurador Sr. de las Heras Mateo (Grupo Mixto), para presentar sus Propuestas de Resolución.	1325	Intervención del Procurador Sr. Marcos Oteruelo (Grupo Popular), para presentar las Propuestas de Resolución de su Grupo.	1338
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Sagredo de Miguel (Grupo de CDS).	1326	En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. de las Heras Mateo (Grupo Mixto).	1338
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. de Meer Lecha-Marzo (Grupo Socialista).	1326	En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Sagredo de Miguel (Grupo de CDS).	1339
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Marcos Oteruelo (Grupo Popular):	1326	En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. de Meer Lecha-Marzo (Grupo Socialista).	1339
Intervención del Procurador Sr. de las Heras Mateo (Grupo Mixto).	1326	Intervención del Procurador Sr. Marcos Oteruelo (Grupo Popular).	1340
Intervención del Procurador Sr. Sagredo de Miguel (Grupo de CDS), para presentar las Propuestas de Resolución de su Grupo.	1327	El Secretario, Sr. Elorza Guinea, da lectura a las Propuestas de Resolución suscritas por todos los Grupos Parlamentarios.	1340
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. de las Heras Mateo (Grupo Mixto).	1328	Intervención del Procurador Sr. Cortés Martín (Grupo Popular), para hacer una rectificación.	1340
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. de Meer Lecha-Marzo (Grupo Socialista).	1329	El Presidente, Sr. Sánchez-Reyes de Palacio, somete a votación las Propuestas de Resolución. Son aprobadas, por asentimiento.	1340
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Marcos Oteruelo (Grupo Popular).	1330	El Presidente, Sr. Sánchez-Reyes de Palacio, somete a votación las Propuestas de Resolución mantenidas por el Grupo Parlamentario Popular.	1340
Intervención del Procurador Sr. Sagredo de Miguel (Grupo de CDS).	1331	El Presidente, Sr. Sánchez-Reyes de Palacio, somete a votación las Propuestas de Resolución mantenidas por el Grupo Parlamentario de CDS.	1341
Intervención del Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista), para presentar las Propuestas de Resolución de su Grupo.	1332	El Presidente, Sr. Sánchez-Reyes de Palacio, somete a votación las Propuestas de Resolución mantenidas por el Grupo Parlamentario Socialista.	1341
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. de las Heras Mateo (Grupo Mixto).	1334		
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Sagredo de Miguel (Grupo de CDS).	1335		

	<u>Págs.</u>
El Presidente, Sr. Sánchez-Reyes de Palacio, somete a votación las Propuestas de Resolución mantenidas por el Grupo Parlamentario Mixto.	1341
Intervención del Sr. Aparicio Pérez, Vicepresidente de la Junta de Castilla y León.	1342
El Vicepresidente, Sr. Estella Hoyos, comunica a la Cámara que ha sido retirado el quinto punto del Orden del Día.	1342

	<u>Págs.</u>
Sexto punto del Orden del Día. Pp. L. 6-I-	
El Secretario, Sr. Elorza Guinea, da lectura al sexto punto del Orden del Día.	1342
El Vicepresidente, Sr. Estella Hoyos, somete a votación la Toma en consideración de la Proposición de Ley. Es aprobada.	1342
El Vicepresidente, Sr. Estella Hoyos, levanta la sesión.	1342
Se levantó la sesión a las catorce horas diez minutos.	1342

(Se reanuda la sesión a las doce horas dieciocho minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Se reanuda la sesión. Procedemos al debate de las Propuestas de Resolución presentadas por los distintos Grupos Parlamentarios en relación con la Comunicación de la Junta de Castilla y León debatida en el día de ayer. Para hacer una exposición global de las Propuestas de Resolución conjuntas presentadas por todos los Grupos y las mantenidas por cada uno de ellos, se inicia con el correspondiente turno por parte del Grupo Parlamentario Mixto.

EL SEÑOR DE LAS HERAS MATEO: Sí. Señor Presidente, los Servicios de la Cámara aún no nos han pasado las Resoluciones conjuntas.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Pues, un segundo. Vamos a ver si... No han pasado todavía... Esperamos un momento.

Señor de las Heras, puede iniciar su intervención cuando lo desee.

EL SEÑOR DE LAS HERAS MATEO: Señor Presidente, Señorías. Para defender y fijar posición en relación con unas Propuestas de Resolución Transaccionales, a las que han llegado por consenso todos los Grupos Políticos de la Cámara y que, en principio, para este Procurador suscitan un sentimiento de satisfacción, tal y como ya decíamos en el debate de ayer.

Ha habido un consenso posible en tres temas de especial relevancia para la Comunidad Autónoma y para el conjunto de la Nación, y a nosotros nos satisface apoyarlos; y es, en concreto, que en el proyecto de transformación de la línea férrea y establecimientos de líneas de alta velocidad se incluya el eje ferroviario Irún-Burgos-Valladolid-Salamanca y Frontera Portuguesa, tema en el que coincidimos ayer todos los Grupos que era muy prioritario, o prioritario para nuestra Comunidad. Que, por otra parte y en un plazo razonable, esté fina-

lizado el desdoblamiento de la carretera nacional 620 en el tramo Tordesillas-Fuentes de Oñoro; y por último, el que en el Plan de Autovías se deba incluir, en el Plan de Autovías que en estos momentos se está ejecutando por el Gobierno de la Nación, se deba incluir, además de las ya incluidas, las Autovías de Benavente a León, de Benavente a Villafranca del Bierzo, de Benavente a Galicia por Sanabria y de León a Astorga.

Verdaderamente, yo creo que se ha conseguido un consenso en una parte fundamentalísima de la infraestructura viaria y ferroviaria de la Comunidad Autónoma de Castilla y León y, por lo tanto, no procede extenderse más en la defensa de esos... de esas Propuestas de Resolución.

En relación con la Propuesta de Resolución que, en concreto, ha planteado ya este Procurador, la defendemos en los siguientes términos: la Dirección General del Medio Ambiente del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo ha remitido a las Administraciones la memoria-resumen del proyecto de nuevo acceso ferroviario al norte-noreste, al objeto de que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 13 del Real Decreto 1131/1988, de treinta de Septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo de veintiocho de Julio de Evaluación del Impacto Ambiental, se puedan efectuar por las Administraciones sugerencias relativas al impacto ambiental que pueda derivarse del Proyecto citado, es decir, el nuevo acceso ferroviario norte-nordeste, y formularse cualquier propuesta al respecto a algún contenido específico que se estime necesario incluir en el mencionado estudio de impacto ambiental, y habida cuenta de que el citado Real Decreto especifica que los proyectos de obra de construcción de líneas de ferrocarril de largo recorrido -caso en el que estamos contemplando- que suponga el nuevo trazado deberán incluir un estudio de impacto ambiental en el que deberá evaluarse, al menos, la estimación de los efectos sobre la población humana, la fauna, la flora, la vegetación, la gea, el suelo, el agua, el aire, el clima, el paisaje y las estructuras y función de los ecosistemas presentes en el área afectada, así como la incidencia sobre las relaciones sociales,

previéndose que para facilitar su elaboración se efectúen consultas a las Administraciones previsiblemente afectadas por la ejecución del Proyecto con relación al impacto ambiental.

Y, efectivamente, hay aspectos específicos que requiere incluir el referido estudio, el cual, una vez elaborado, deberá ser sometido a información pública, y, dado que el trazado previsto en la memoria-resumen remitida atraviesa importantes zonas de pinares de la Comunidad Autónoma declarados de utilidad pública en una gran parte, este Procurador –y además, también sigue el curso del río Cega y puede afectar a infraestructuras importantes, como son los embalses sobre este río Cega y sus aprovechamientos de regadío y de abastecimiento de agua a las poblaciones–, en atención a todo eso, este Grupo Parlamentario, este Procurador hace las siguientes propuestas concretas, puesto que, además, es una obligación que imponen los Reglamentos de la Comunidad Europea, la Legislación estatal española y que, naturalmente, si el Proyecto, que va a ser cofinanciado con Fondos Europeos, no lleva estos requisitos, que son absolutamente necesarios, podríamos, incluso, perjudicar a la propia realización del Proyecto.

En consecuencia, propone: "Que se analicen con especial atención los efectos que se producirán sobre las zonas de la Comunidad Autónoma de pinares, declaradas en la mayoría de utilidad pública, y sobre el cauce del río Cega. "Que se estudie el impacto ambiental –que es la parte segunda– sobre los distintos trazados alternativos a la variante propuesta". Y una tercera, también en cumplimiento de la Legislación: "Que se exija a los organismos correspondientes que no se produzca deterioro en las relaciones sociales e intercomunicaciones de los Municipios y territorios afectados por el efecto de barrera de las vías, estableciendo todas las medidas correctoras necesarias, y entre ellas, naturalmente, las de garantizar el uso de todas las vías de comunicación actualmente existentes, cualquiera que sea su naturaleza y titularidad de las mismas".

Es nada más y nada menos que plasmar una exigencia real, de la que yo creo se debe hacer eco esta Cámara, por lo que pido el voto favorable a esta Propuesta de Resolución. Nada más, señor Presidente. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias, señor de las Heras. Para la fijación de posiciones de los distintos Grupos, en relación con la exposición formulada por el representante del Grupo Mixto, desea hacer uso de la palabra el representante del CDS en primer lugar.

EL SEÑOR SAGREDO DE MIGUEL: Gracias, Presidente. Para manifestar, como Portavoz del CDS, nuestra aceptación a las Propuestas de Resolución

Transaccionales que ha manifestado el Portavoz del Grupo Mixto, en las que estamos todos los Grupos de acuerdo, y también a las presentadas por su Grupo en particular. Nada más. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias, señor Sagredo. El Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Sí. Señor Presidente. Para decir que nosotros vamos a apoyar estas Propuestas presentadas por el Grupo Mixto, haciendo constar, de alguna manera, que lo que dice no es otra que se cumpla la Legislación vigente sobre impacto ambiental, Legislación que se está cumpliendo, pues, como bien sabe el propio representante del Grupo Mixto, estos Proyectos están sometiéndose a información pública en los Ayuntamientos y en las demás Administraciones, y que, de alguna manera, este tipo de Propuestas se salen un poco de ese marco en el que debíamos habernos centrado durante estos días, de los grandes planteamientos globales de las comunicaciones en la Comunidad Autónoma, de la Comunidad Autónoma con el resto del Estado y con Europa, sin descender más bien a estos detalles, que yo creo que son cosas que se dan un poco por añadidura. Pero comprendiendo que son cosas razonables y que están dentro de la lógica de lo que se debe hacer, nuestro Grupo no tiene ningún inconveniente en votarlas afirmativamente.

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

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Sí. Señor Presidente, Señorías. Para manifestar que me da la impresión, por la presentación que ha hecho el Portavoz del Grupo Mixto, de que ha empezado un clima de consenso. Eso es bueno. Ese era uno de los objetivos que traía esta Comunicación a la Cámara, en un tema tan importante como es la infraestructura viaria en Castilla y León.

Bien. Entonces, dentro de ese buen ánimo de consenso y de que sirva el apoyo de la Cámara de estímulo a la Junta para todas sus iniciativas y gestiones ante cualquier tipo de Administración y las obras que pueda realizar ella por ella misma, me parece que las propuestas enunciadas por el señor de las Heras están en el buen camino, y por eso contará con nuestro apoyo. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias. El señor de las Heras.

EL SEÑOR DE LAS HERAS MATEO: Sí, brevemente, como no podía ser menos, que este Portavoz, consciente de sus limitaciones, ha dejado expresamen-

te a los Grupos mayoritarios los grandes planteamientos para esta Región y, evidentemente, pues se ha limitado a unas cuestiones de matices, pero que tienen su importancia. Porque no solamente es el cumplimiento de la legislación, como yo he dicho, pero el cumplimiento en sus estrictos términos, porque lo que se está sometiendo en estos momentos a información es nada más una de las alternativas. Y lo que dice la legislación es que se tienen que someter las alternativas posibles para evaluar todas ellas y poder, incluso, optar entre las alternativas posibles. Y, en este caso concreto, sabe Su Señoría que hay cinco alternativas posibles planteadas en estos momentos por la Administración.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias. Pasamos a continuación a la exposición por parte del Grupo Parlamentario del CDS de las correspondientes resoluciones..., su posición ante las resoluciones conjuntas y las resoluciones que mantienen. Señor Sagredo, cuando quiera.

EL SEÑOR SAGREDO DE MIGUEL: Gracias, señor Presidente. Señorías. No abundando ya en las Propuestas de Resolución transaccionales, ya puestas de manifiesto por el Portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra, voy a ocuparme de las Propuestas de Resolución que han quedado a defender por mi Grupo, por el CDS, y que son las siguientes.

"Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta para que en el plazo máximo de seis meses..." -Presidente, que yo en este momento solicito que se pueda ampliar a un año- "...en el plazo máximo de un año, presente ante las Cortes de Castilla y León un plan de transporte integral de la Comunidad".

Señor Consejero, yo sé que esto es una Propuesta de Resolución fundamental, hasta tal punto de que a partir de aquí todas las demás estarían incluidas, y que entiendo que obedece a la opinión del CDS de que hay que salirse de los brindis al sol, que yo cariñosamente le decía ayer, para ir a decir cómo y cuándo, y de qué manera.

Y, por lo tanto, entendemos que esta Comunidad necesita... Yo no discuto si el procedimiento de la Comunicación ha sido malo o bueno, yo creo que hay que ver la parte positiva de la intención. Creo que se han conseguido cosas, ayer manifestaba unas, hoy me voy a quedar con las más serias, porque creo que nos ha puesto a pensar todos juntos y el CDS entiende que lo importante es un marco pensado entre todos, para poder integrar este problema importante del transporte de nuestra región.

Hay cosas hechas. No se parte de cero. Seis meses, que era nuestra propuesta inicial, entendemos que es suficiente para un equipo de trabajo que a partir de los

datos que se tienen, pueda de alguna manera elaborar este proyectos, este plan integral, sin el cual todo lo que hablemos se quedaría en soluciones absolutamente desconectadas.

No le voy a decir la necesidad que se tiene de este plan integral, y tampoco de la disfunción que supone a alguien que tenga curiosidad en superponer unos mapas en los que aparezcan las carreteras, los ferrocarriles, los aeropuertos, y no solamente los nuestros, no solamente los de la Comunidad, sino también los de las Diputaciones y los Ayuntamientos y los del Estado, porque parece ser -y es fácil de sacar esta conclusión cuando se ve ese plan de carreteras, ese plan de ferrocarriles, ese plan de aeropuertos- que no se han superpuesto los mapas y que realmente no se han tenido en cuenta las otras realidades. Parece, a mi juicio, que se hacen las carreteras desde las carreteras para las carreteras; que se estudian los ferrocarriles desde los ferrocarriles para los ferrocarriles.

Si me permiten una expresión caricaturesca, yo diría que las carreteras locales se hacen, desde las carreteras locales, para las carreteras locales, y así sucesivamente hasta las carreteras de ....

Por eso creo que es fundamental el planteamiento de la exigencia de un plan integral de transportes, sin el cual estaremos dando palos de ciego, lógicamente conectado con el Plan de Desarrollo Regional y, lógicamente, con la expresión anual de un presupuesto que responda al cumplimiento de este plan integral.

Si no, nos quedaremos con brindis al sol. Y para brindis al sol ya los hacen otros. Nosotros vamos a hacer cosas que puedan explicar a nuestra gente de Castilla y León cómo, cuándo y de qué manera se van a hacer las cosas. Ese cuándo aparece en otras Proposiciones de Resolución del CDS, porque no se queda en decir que queremos que esta Comunidad tenga unas buenas comunicaciones. Nosotros decimos, y decíamos, era nuestra primera propuesta, que en el plazo de tres años, en el plazo de tres años debemos tener esas comunicaciones que esta Comunidad demanda si quiere salir del estado en que se encuentra. No hemos tenido inconveniente en transaccionar con los Grupos de la Cámara para llegar a un consenso en que sean cinco años. Pero, en cinco años como máximo, tiene que doblarse la N-620 para llegar a Portugal. En cinco años, como máximo, hay que incluir en el plan de autovías determinadas demandas de la sociedad castellano-leonesa.

El plazo a nosotros nos parece importante. Ya sé que sus propuestas de resolución, de los demás Grupos, no ponen plazos. Yo respeto esa posición de los demás partidos. Nosotros entendemos que hay que ajustarse. Y, efectivamente, eso evita que en cualquier otra inter-

vencción de este Portavoz tenga que decir que de lo que se manifiesta son realmente brindis al sol.

Y ya, concretándome en nuestras Propuestas de Resolución, quiero manifestar que seguimos, y ya lo dije ayer, queremos salir del tren impresentable a un tren de alta velocidad con veinticinco mil voltios, con una alta tecnología, que el conductor no vea la vía, algo maravilloso. Se trata de llegar diez minutos antes de lo que podríamos llegar con un tren de velocidad alta, que es muy distinto, limpio, cómodo, silencioso, etcétera, etcétera. Nosotros nos conformaríamos con el tren de velocidad alta y no queremos, si eso exige la renuncia a todo lo demás, el tren de alta velocidad, aunque, efectivamente, tengamos que hacer un museo con esos veinticuatro trenes de alta velocidad y las setenta y cinco máquinas. Por lo menos, si no con la totalidad, seguramente con el noventa por ciento, que cuando haya que usarlas ya no sea una alta tecnología, sino que haya sido bastante roma esa punta, como los cuernos de nuestros toros cuando salen por ahí y los maltratan.

Por eso, en ese terreno de poner los pies en el suelo, y como estamos viajando por nuestra región, dijimos ayer que estábamos mal comunicados entre nosotros, mal comunicados con Portugal, mal comunicados con el mar, que para nosotros es clave, mal comunicados en esa vía natural que es el valle del Duero, para nosotros clave en el desarrollo de esta Comunidad. Y seguimos pateando nuestras carreteras y viendo que, estando hablando de trenes de alta velocidad, tenemos pasos a nivel, con lo supone de siniestralidad en el estudio de cada año y, más que nada, el aporte de riesgo que tiene esa existencia.

Pedimos, en nuestra cuarta Propuesta, que se supriman inmediatamente, lo más pronto posible, los pasos a nivel de nuestra Comunidad. Ya sé que esto es un poco rebajar el tono del debate de esos veinticinco mil voltios y ponernos a la altura de Japón y de Francia, para ser los terceros mejores del mundo. De momento, arreglenme ustedes, arreglemos entre todos el que en nuestras carreteras no haya pasos a nivel, por lo menos para que no pasemos la vergüenza de que, cuando viajamos con otras personas de otras Comunidades, piensen que estamos en otra galaxia que no es la europea, a la que nos queremos parecer.

Nuestra Propuesta quinta obedece al interés que entendemos que tiene la Ruta de la Plata para esta Comunidad. Y nos parece que cierra absolutamente las necesidades de esta parte oeste de nuestra Comunidad y de la parte oeste del territorio nacional, y creemos que es clave en el desarrollo de la Comunidad. Y esta Ruta de la Plata es hoy intransitable.

Y, por fin... perdón, no por fin; como octava Propuesta de Resolución, entendemos que hay que mejorar hasta convertirla en autovía, si fuera posible, la 110

de Soria a Plasencia, porque, de alguna manera, intentaríamos conectar las provincias de Segovia y Avila, que falta tienen.

Y, para terminar, ahora sí, un tema que en Salamanca nos preocupa, en que han sido, y no me importa decirlo, "patata caliente" durante varias Administraciones, que es la..., eso que suena a título de novela: la navegabilidad del Duero hasta Vega de Terrón, y que, una de dos, o nos dicen ustedes que no vale para nada, y lo dicen; o si vale para algo, vamos a potenciarlo de verdad; entendemos que, con las Administraciones implicadas en la operación de la navegabilidad, la Junta tiene que realizar cuantas acciones haga posible ese proyecto.

Y, nada más. Presidente, Señorías, muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias, señor Sagredo. En relación con la presentación efectuada por el Grupo Parlamentario del CDS, el representante del Grupo Mixto puede hacer uso de la palabra.

EL SEÑOR DE LAS HERAS MATEO: Señor Presidente, Señorías. Para brevemente fijar nuestra posición favorable a las Propuestas planteadas por el CDS, porque nos parece coherente con tres principios fundamentales que este Procurador ha mantenido a lo largo de éste y anteriores debates que se referían a infraestructura viaria y ferroviaria.

El tener un plan en que se superpongan los mapas de estas infraestructuras, para que, de alguna manera, tengamos una panorámica completa de cuáles son esas infraestructuras y determinen, por otra parte, qué carencias, qué zonas, qué municipios, qué territorios de nuestra Comunidad pueden quedar, incluso, aislados, y hay que actuar después compensatoriamente para que nuestra Comunidad quede definitivamente vertebrada, nos parece que la ejecución de un plan integral de transporte es algo verdaderamente positivo, es algo verdaderamente interesante, porque, precisamente, nos puede detectar esas carencias que gráficamente se pueden ver al superponer esos mapas de infraestructura viaria y ferroviaria.

Por otra parte, es cierto que es una necesidad muy sentida a nivel de los municipios la supresión de los pasos a nivel, y que en ocasiones nos están causando disgustos notables y accidentes graves. No se comprende, a las alturas que estamos en nuestro siglo, el que todavía existan esos pasos en las condiciones en que muchos pasos existen en nuestra Comunidad.

Y, luego, las otras Enmiendas corresponden a una idea también fundamental, que es los ejes transversales de nuestra Comunidad. La red viaria está concebida de manera radial porque partimos de un país centralizado, con un núcleo, Madrid, y desde Madrid a todo el resto

del Estado español. Así estaba concebida nuestra estructura viaria y todo tipo de infraestructura de comunicaciones. Y, evidentemente, una buena política es vertebrar la región con las vías de comunicación transversal. Y, por lo tanto, apoyamos la Ruta de la Plata, que aunque no sería transversal, sería vertical, pero, efectivamente, es transversal a nuestra Comunidad en un sentido, y estructura de arriba a abajo, y además nos comunica con el sur y con el norte de la península. Y, por otra parte, el eje transversal este-oeste que se plantea en la Enmienda, perdón, en la Proposición octava.

Y, por último, aunque este Procurador las noticias que tiene sobre el tema de la navegabilidad del río Duero la verdad es que tengo que confesar que son más por lo que leo en la prensa que las propias instituciones de esta provincia viene haciendo durante muchos años, instituciones cuyos gobiernos han ido cambiando de significado político, pero que todos ellos han estado interesados en este asunto, parece oportuno que, si eso ha sido así durante tanto tiempo, pues, efectivamente, se profundice en el estudio que diga de una vez por todas si merece la pena el tema, si hay posibilidades reales y si las inversiones que requiere, el esfuerzo financiero que requiere merece la pena para los objetivos que se van a conseguir.

Nada más, señor Presidente. Muchas gracias. Fijamos nuestra posición favorable a todas esas propuestas.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias, señor de las Heras. El Portavoz del Grupo Socialista.

EL SEÑOR DE MEER-LECHA MARZO: Señor Presidente, para fijar las posiciones de mi Grupo sobre las mociones presentadas y mantenidas por el Centro Democrático y Social en torno a este debate de las comunicaciones. Yo quiero decir que en la primera de ellas, en aquélla en la que se solicita que la Junta, en el plazo de seis meses o un año, me parece que se ha aclarado luego en la intervención, se presente un plan de transporte integral de la Comunidad, nuestro Grupo no va a apoyar esta moción. Nosotros creemos que ese no es el asunto que tenemos que hacer. Nosotros creemos que es difícil que la Junta pueda de esta manera hacer un plan de estos que sea realmente operativo, que sirva para algo, que no sea simplemente un documento técnico de los que se archivan, y que probablemente sería más conveniente actualizar permanentemente los estudios, los trabajos de los planes directores de transporte que en su tiempo empezó el Gobierno Socialista en la Comunidad. Nosotros animamos a la Junta para que actualizara permanentemente, porque, evidentemente, aquel documento está hoy completamente, completamente desfasado por el paso del tiempo, nuestros primeros trabajos de un plan director de transporte y creemos que la Junta es lo que tiene que hacer eso y no entrar en unas nuevas figuras de dudosa utilidad.

En cuanto a la cuarta, en la que se refiere a la suspensión de los pasos a nivel, nosotros queremos decir una serie de cosas sobre esto. Por un lado, nos parece que baja también, baja el marco, baja claramente el marco del debate, pero, bueno, no vamos a hacer causa de ello, puesto que sí es evidente que en muchos sitios los pasos a nivel pueden ser inconvenientes importantes para la actividad económica, incluso para la propia vida de muchas localidades de nuestra Comunidad.

Queremos decir que la vamos a votar favorablemente entendiendo que no es exclusivamente un pase de problemas a la Administración Central, que carreteras no sólo tiene la Administración Central; estamos hablando también de la Comunidad Autónoma, de las carreteras de las Comunidades Autónomas, estamos hablando de las carreteras de las Diputaciones y que, por lo tanto, lo que estamos diciendo es que la Junta, a través de esta Moción, no se va a dirigir al Gobierno de la Nación para que quite los pasos a nivel de la red del Estado, sino que se va a dirigir para que desaparezcan los pasos elevados de la red del Estado, se va a dirigir a RENFE, porque no puede ser de otra manera, porque los ferrocarriles son de RENFE, para colaborar en quitar los pasos a nivel y situar pasos a distinto nivel en las carreteras de la Comunidad Autónoma, y que de la misma manera se van a corresponsabilizar las Corporaciones Locales.

Y entendiéndola de esta manera, como una corresponsabilidad de todos, nosotros no tenemos ningún inconveniente en votar a favor de esa Proposición.

Nos vamos a abstener, en cambio, en la quinta, en la que se refiere a la mejora de la Ruta de la Plata por las siguientes razones. En primer lugar, la mejora de la Ruta de la Plata está contemplada en el actual Plan General de Carreteras y no creemos razonable que pidamos que se haga aquello que ya se está haciendo, aquello que ya está programado hacer. Pero es más: hemos aprobado por unanimidad de todos los Grupos convertir la Ruta de la Plata en autovía desde Benavente a Gijón, autovía-autopista, puesto que autopista ya existe de León hasta un punto determinado de Asturias. Por lo tanto, yo creo que esta Proposición, tal como se plantea, está mal expresada; hay una parte que hemos aprobado por unanimidad que sea por autovía hasta Benavente y de Benavente para abajo, hacia Zamora y Salamanca, es algo que está contemplado actualmente en el Plan General de Carreteras y sobre lo que entendemos que no hay que incidir en absoluto y, por lo tanto, nos vamos a abstener.

Nos vamos a abstener igualmente en la octava, porque realmente, una vez aprobado por unanimidad que las prioridades absolutas de la Comunidad Autónoma son la carretera Tordesillas-Fuente de Oñoro, que después, partiendo desde Benavente, hay que llegar a

León, hay que llegar a Villafranca del Bierzo, hay que llegar a Portugal por Sanabria y, además, tenemos que hacer, o tienen que hacer, Astorga-León, es muy difícil saber cuál es la siguiente que tenemos que hacer. ¿Será acaso Burgos-León? ¿El Camino de Santiago autopista en toda su totalidad? Serán los accesos a Cantabria, que es la única Comunidad Autónoma del norte que se queda descolgada en este momento, si aparece la autovía hasta Villafranca del Bierzo? ¿Debemos hablar de la Ruta del Duero, de Soria hasta Zamora, que sería probablemente la pieza clave o la pieza sentimentalmente clave de lo que tiene que ser esta Comunidad Autónoma? ¿No sería acaso la continuidad de la Ruta de la Plata como autovía desde Benavente hacia abajo?. O sea, ¿es ésta realmente la prioritaria? Yo no lo sé. No voy a negar la importancia de esta carretera en absoluto ni se me ocurriría hacerla; sí que digo que no hay ningún estudio, no hay ninguna propuesta seria que nos diga que ésta es prioritaria sobre todas las otras que yo le acabo de decir.

Y, por último, creo que debemos abstenernos también en lo que se refiere a las actuaciones previstas en el muelle de Vega... de Vega Terrón. Nosotros creemos que ese no es el problema de Vega Terrón, de ese muelle, ese es un problema absolutamente distinto. Nosotros creemos que eso debe pasar por un programa de desarrollo integral de la zona. En la OID se habla de este asunto. No sabemos si su futuro debe ser el transporte, debe ser otro tipo de desarrollo turístico, residencial, comercial, lo que sea. Dudamos muchos que su real futuro sea lo que se dice en esta Proposición, sin negarlo, pero creemos que es un planteamiento absolutamente parcial sobre el problema del muelle de Vega Terrón. Y por esta razón, sin negar la importancia que esto pueda tener y las conversaciones, supongo, que habría que establecer con la Administración portuguesa, lo cual estaría algo fuera de las competencias de esta Cámara, decimos que esta Proposición no puede... no va a tener nuestro voto favorable y que sobre ella vamos a abstenernos.

Nada más, gracias.

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

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Sí. Brevemente, para ir exponiendo nuestra posición respecto a las propuestas de resolución del CDS.

En primer lugar, quiero señalar que algunas de sus propuestas ya están incluidas en el paquete consensuado; por lo tanto ya han tenido su camino y su viabilidad tendrán.

En cuanto a la primera que queda en vivo, referente a que la Junta elabore -primero, en el texto original

decía en seis meses, después el propio proponente ha ampliado a un año- un plan integral de transportes, no nos vamos a oponer, pero tampoco la vamos a votar afirmativamente. En primer lugar, nos vamos a abstener, nos vamos a abstener, porque consideramos dos o tres cosas. La primera es que todavía un año no me parece a mí un plazo razonable para poder hacer un plan integral que abarque todos los sectores relativos al transporte en Castilla y León. En segundo lugar, porque introduce una dinámica nueva, con factores técnicos que creo que, en vez de arrojar luz y eficacia, va a compliarnos más las cosas. De manera que, en orden a estas razones, el Grupo Popular se va a abstener en esta propuesta.

Sí que estamos de acuerdo en la propuesta número cuatro, porque consideramos que todo lo que se haga en favor de la supresión de los pasos a nivel, sea por el procedimiento que sea y tome la iniciativa quien sea y esté al nivel que esté, todo es bueno, porque, indudablemente, se trata de poner un granito de arena en favor de la seguridad de nuestros conciudadanos.

En cuanto a la número cinco también la vamos a apoyar, porque nos parece que, si bien es cierto que ya hay iniciativas en algunas zonas de este eje transversal vertical de nuestra Comunidad y el Portavoz del Partido Socialista hizo hincapié en ellas, también es cierto que esos fragmentos deben ser completados, a fin de que se pueda llegar desde la cornisa del Cantábrico hasta Andalucía por esta vía en sus debidas condiciones. De manera que cuenta con nuestro apoyo.

La número ocho nos parece también una iniciativa plausible, puesto que aquí hemos sostenido la filosofía durante mucho tiempo de que nuestra Comunidad necesita ser vetebrada, que necesitamos hacer más unión, más comunidad, y uno de los métodos es poner en comunicación unas zonas con otras de nuestra propia Comunidad. Y, en ese sentido, las mejoras, incluso la conversión en autovía de la carretera desde Soria a Plasencia nos parece un paso francamente positivo, claro que también se nos antoja hartito difícil. Pero, bien, a las dificultades pues habrá que oponerle valor.

Y, por último, en cuanto a la número nueve, la propuesta de resolución número nueve, siento mucho comunicarle a nuestros compañeros del CDS que el Grupo Popular pues tiene que votar negativamente, aunque nada más sea, en primer lugar, porque es un tema, al día de hoy, etéreo. Es decir, yo soy partidario de ir a la eficacia, cosas que podamos hacer realmente; pero plasmar en papeles proyectos que ya, a priori, sabemos que no sé en qué se va a quedar vale más no plasmarlos. No sabemos qué se puede hacer en ese tramo. No sabemos cuál será su mayor rentabilidad y, en todo caso, entraríamos en unos proyectos en los cuales tendrían que intervenir relaciones de Estado a Estado, con lo cual lo que podría hacer la Junta de Castilla y León, hombre,

sería un apoyo moral, pero no otra cosa. De manera que, si lo único que puede hacer es un apoyo moral, no le imponemos obligaciones reales.

Estas son las razones por las cuales en unas pues... en la mayoría vamos a decir que sí, en alguna nos vamos a abstener y en una sólo nos vamos a oponer.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias. El Portavoz del Grupo del CDS, señor Sagredo.

EL SEÑOR SAGREDO DE MIGUEL: Gracias, Señorías. Para agradecer en nombre del CDS los apoyos manifestados por los distintos Grupos a resoluciones concretas o a propuestas de resolución del CDS y para hacer alguna aclaración al respecto o algún comentario.

Miren, Señorías, si quieren solucionar de verdad el problema del transporte y comunicaciones en esta Región y no ven utilidad a un plan integral de transportes, yo me temo mucho que nos quieran llevar al ruedo para hacer la actividad que yo ya he citado demasiado y ya no voy a citar. No lo vamos a hacer. Nosotros vamos a hablar del transporte y de las comunicaciones en serio y, si no hay un plan integral de transportes, no nos quieren convencer ustedes que de verdad les interesa el tema. No les interesa el tema, piensa este Portavoz. Que un plan integral de transportes tiene dudosa utilidad, que no sirve para... que pueden ser mejores los planes directores de transportes socialistas. No lo sé. Yo entiendo que en este momento, llámelo como lo llame, si no lo quiere llamar el PIT lo llama como quiera, pero la realidad es que hay que hacer las cosas que haya que hacer programadas, planificadas, evaluadas y medidas en el tiempo. Menos mal que hemos sacado en consenso absoluto de esta Cámara los pasos a nivel. Hubo sus dudas ayer para incluir esta propuesta de resolución; nos parecía excesivamente pequeña. Pero, señores, ésa es la realidad, una de las realidades de nuestra pobre Comunidad en comunicaciones, que ha pasado de ser la novia bonita o la bien tratada, que decía ayer un Portavoz, la privilegiada en las inversiones -él me decía en autovías, yo le hablaba en transportes y comunicaciones-, para ser lo que es, para avergonzar a un castellano-leonés que vaya en el coche con un catalán, con un vasco, con un ciudadano español, que, efectivamente, nos puede avergonzar de nuestras carreteras y de la existencia concreta de los pasos a nivel. ¿Que se abstenga en el Ruta de la Plata? Pues, miren ustedes, sentimos exactamente igual la necesidad de que esa ruta sea utilizada, de verdad, productivamente, y ahora no lo es; y si está en el Plan de Carreteras y han ustedes, de alguna manera, y hemos consensuado Benavente hacia arriba, háblenme de toda la línea de frontera portuguesa que padecemos los que vivimos en esa región, o la gen-

te que de alguna manera la tiene que utilizar. Agradecemos, sin embargo, el apoyo del Grupo Popular, que yo creo que es más sensible a esta necesidad.

Efectivamente, podemos estar absolutamente de acuerdo, es discutible, la prioridad de la Soria-Plasencia por Segovia-Avila, por potenciar la ruta del Duero, que estamos absolutamente convencidos de su importancia, y que tendría un tratamiento importante en el Plan Integral de Transportes. Entendemos que esa vía es clave en el funcionamiento de esta Comunidad, no para pasar por ella, no para pasar por ella, no para pasar a más velocidad todavía por ella, no para que nos hagan un Mezzogiorno castellano-leonés. Yo entiendo que, efectivamente, esa ruta es importante, y era... sería un problema a discutir al elaborar el plan o al discutir el plan integral de transportes.

Y me van a permitir que en cuanto a la novena Proposición, en cuanto a Vega de Terrón, les recuerde algo que a ustedes les gusta y les encanta decir. Dicen ustedes cosas diferentes en sitios diferentes de la misma cosa, y eso es lo que pasa con Vega de Terrón. Ustedes, los Socialistas, han dicho de Vega de Terrón maravillas; ustedes, los Socialistas, han dicho de Vega de Terrón maravillas; alguno que no es Socialista también lo ha dicho. Mire, que ahora el PSOE se plantea si en Vega de Terrón hay que poner bungalows turísticos o barquitos de vela, o si el Partido Popular dice que todavía no saben qué se puede hacer, qué rentabilidad tienen, entonces díganme ustedes qué demonios cuenta un muelle hecho por una Administración Socialista en Vega de Terrón y unos accesos que se van a hacer, con el Partido Socialista y también sin el Partido Socialista. La realidad es que, una de dos (ya sé -y lo he dicho antes- que es una patata caliente): que unos pasaron de la mano de otros, en el que el CDS no ha tenido nada que ver y tiene la obligación de exigir que se aclare. Si efectivamente Vega de Terrón todavía no se sabe la navegabilidad del Duero si sirve para algo, ¿para qué han hecho ustedes inversiones? Y si sirve para algo -y nosotros creemos que sí-, pongámonos seriamente a trabajar para que ese proyecto llegue a conclusiones válidas para una región como la nuestra que, efectivamente necesita de todo, y eso puede ser una pequeña cosa. ¿Que puede estar integrado en la OID? Miren ustedes, también muchas de las soluciones de transportes pueden estar incluidas en la OID, pueden ya estar incluidas en el proyecto transfronterizo, todo eso puede ser; pero eso es lo que se tiene que contemplar en un plan integral de transportes en el que se superpongan esos mapas, que aquello es un ejercicio que en este país es chino, para ver efectivamente -como decía el Portavoz del Grupo Mixto- las ausencias que tenemos, las carencias, las necesidades de estas interconexiones nodales, todo aquello que Sus Señorías saben más que yo y que de alguna manera es una asignatura pendiente en esta Comunidad. Por lo demás, reiterar -muchas gracias, Presidente, por su benevolencia- mi gratitud a los votos a favor

a nuestras propuestas, y lamentar aquellas que no hemos podido contar con su colaboración. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias. Para la presentación de sus propuestas, el Portavoz del Grupo Socialista puede hacer uso de la palabra.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Gracias, señor Presidente. Señoras y señores Procuradores. Yo no sé si ayer realmente, como decía un periodista, mareamos la perdiz del consenso, pero yo creo que, más que marearla, lo que de aquí ha salido ha sido una perdiz enormemente frustrada. Yo creo que las expectativas que en su caso se podrían haber creado para este debate han quedado, en cierto modo, bastante limitadas, y bastante limitadas por las mismas razones que apuntaba yo ayer al señor Consejero: no es, no ha sido la forma más adecuada para haber intentado llegar a un consenso. Prueba de ello es que hay iniciativas extremadamente importantes que quedan al margen del escrito, de la Comunicación consensuada por todos los Grupos políticos. ¿Por qué? Porque yo creo que tenemos conceptos absolutamente distintos de cómo hay que hacer las cosas. Yo, mi obligación aquí es explicar cuál ha sido la filosofía de las propuestas, en mi opinión coherentes, que ha realizado el Grupo Socialista de cara al debate de este Plan de Transporte Ferroviario.

En primer lugar entendemos que toda la filosofía en materia de política ferroviaria ha ido encaminada al respeto y evaluación de lo que es el Plan de Transporte Ferroviario, que no se modifica en absoluto con las decisiones del Consejo de Ministros del mes de Diciembre de implantar la alta velocidad y ancho europeo. Por ello, yo creo que ha sido en cierto modo acertada la propuesta consensuada de contemplar la línea que nos comunicaría con Portugal como línea prioritaria; pero sin embargo ha quedado fuera del consenso, en principio, ha quedado fuera de consenso una línea que en nuestra opinión es la clave, la más importante, quizá la obra más importante ferroviaria que se tenga que realizar en nuestro país, que es atravesar la Sierra de Guadarrama; eso queda como una propuesta exclusiva del Grupo Socialista: Atravesar la Sierra de Guadarrama a través de la provincia de Segovia es una propuesta que no ha sido consensuada. ¿Por qué? Porque tenemos todos conceptos distintos de cuál va a ser la política seguida al respecto.

Por tanto, yo creo que el consenso, evidentemente importante, pero ha sido escaso, escaso porque no ha sido la forma más adecuada para realizarlo. Y yo creo que, incluso, me van a permitir que diga que hay propuestas por parte, quizá, de los distintos Grupos -no voy a personalizar al respecto-, pues que quizá no encajasen en un debate de esta importancia, probablemente poco estudiadas en cuanto al establecimiento de prio-

ridades en lo que debe ser una salida natural en la política de transporte de nuestra Comunidad Autónoma en los próximos años, en el próximo decenio, por decir una fecha, y quizá algunas de ellas nos da la sensación de que son excesivamente provincialistas o provincianas. Creemos, creemos que no ha estado excesivamente medida la coherencia de las propuestas de todos los Grupos políticos.

Felicitándonos en la parte que ha sido consensuada, por nuestra parte han quedado una serie de propuestas de resolución que consideramos extremadamente importantes, y, fundamentalmente, en cuando la necesaria coordinación de la política regional de carreteras con las políticas provinciales, la necesaria coordinación a través de la Junta y a través de este Parlamento de la política de ordenación del territorio que se implica con una política de carreteras, y de la política financiera que ello conlleva. Textualmente, la propuesta de resolución número tres del Grupo Socialista viene a decir: "las Cortes instan a la Junta para que solicite de las Diputaciones Provinciales planes de carreteras de su titularidad, de interés regional o comarcal, que formen la red a financiar dentro de las actuaciones previstas en el presupuesto y en el Plan de Desarrollo Regional. Dichos planes deberán responder a criterios objetivos, tener características homogéneas y establecer prioridades basadas en las características reales de las redes provinciales, con la determinación explícita de las anualidades y su horizonte temporal. Dichos planes -y yo creo que aquí hay un aspecto extremadamente importante para la verdadera integración de las políticas de carreteras de las distintas Administraciones- sometidos a aprobación de las Cortes de Castilla y León, previo informe de la Administración autónoma, previo informe de la Consejería de Fomento y del Consejo de Provincias, en plazo no superior a seis meses y teniendo previstas las inversiones en el mismo, como consecuencia de su aprobación, carácter vinculante, vinculante para todas las Administraciones". Consideramos absolutamente prioritario para romper el absoluto descontrol o falta de previsiones de las distintas Administraciones a la hora de integrar realmente una política de carreteras del Estado, de la Comunidad Autónoma y de las Diputaciones Provinciales.

Hay un aspecto que hemos querido resaltar, toda vez que me da la sensación, por las conversaciones habidas en estas breves horas, de que los Grupos políticos, no todos, y por eso hubiese sido bueno, no la tramitación de este debate a través de este procedimiento, sino haber tenido reuniones previas para haber consensuado, incluso técnicamente, algunas propuestas, me da la sensación de que no todos los Grupos políticos tienen el mismo concepto de cuál debe ser la definición del tren de alta velocidad. Por ello, y dado que una de las propuestas que apoya el Grupo Socialista, de la adecuación del tramo de Irún a Fuentes de Oñoro, debe ser en ancho europeo y debe ser adecuada o preparada pa-

ra alta velocidad, hemos puesto una observación, una Enmienda, una propuesta de resolución para llamar la atención de Sus Señorías y de la opinión pública sobre la importancia que tiene que los planes europeos, y concretamente planes europeos y específicamente los planes portugueses, queden enganchados en la política de anchos europeos y en la política de alta velocidad. Por ello, en la propuesta número ocho nuestra solicitamos de las Cortes que se inste, que se inste a la Comisión Mixta hispano-portuguesa de grandes ejes, para que contemplen las mismas prioridades que establecemos nosotros en esta Cámara. ¿Por qué? Pues por una razón muy sencilla. Si como está ocurriendo hasta la fecha los portugueses, en su frontera con nuestra Comunidad Autónoma, no prevén una adecuación de ancho, o una adecuación de infraestructura similar a la que podamos hacer en nuestra Comunidad Autónoma, de nada servirían las inversiones que realizásemos: llegaríamos a la frontera en unas condiciones "equis" y de la frontera para allá sería absolutamente valdío el esfuerzo. Por tanto, queremos dar una importancia esencial de la adecuación de los planes de la Comunidad Autónoma con los planes europeos y con los planes, en concreto, del Gobierno portugués.

Y tenemos que hacer una referencia también a lo que debe ser otro ferrocarril que circula por nuestra Comunidad Autónoma, y es la importancia que la política... que la Junta de Castilla y León debe seguir en el ejercicio de sus competencias para que realmente la política ferroviaria tenga sus efectos. Puede estar ocurriendo, y de hecho yo creo que en cierto modo la Junta de Castilla y León no está haciendo un ejercicio total de sus competencias, que, si las competencias que tiene la Junta en materia de inspección y régimen sancionador en materia de transportes no se ejercitan adecuadamente, no estén derivando los transportes de mercancías y los transportes de viajeros hacia los modos más adecuados. Concretamente, nos da la sensación de que el ferrocarril FEVE, ferrocarril de vía estrecha que atraviesa las provincias de Palencia y León, no está siendo utilizado adecuadamente para el transporte de determinadas mercancías, concretamente el carbón, entre otro tipo de mercancías, cuyo transporte a través de ese modo es mucho más adecuado que a través de la carretera. En su momento, en su momento la Junta de Castilla y León, en el año ochenta y cuatro, o por ahí, firmó un convenio con FEVE para hacer determinadas obras de infraestructura que permitían, precisamente, canalizar a través del ferrocarril, y a través de ese ferrocarril que pasa por León y Palencia, determinados tráficó de mercancías. En estos momentos -y yo creo que por dejación de la Junta en cuanto a la inspección de carreteras, de transporte de carreteras-, está ocurriendo que existen abusos en el transporte de mercancías por carretera y se está dejando o abandonando la posibilidad de transportar a través de los ferrocarriles de FEVE o de RENFE productos que serían mucho más adecuados de transportar a través de ese modo En

definitiva, queremos llamar la atención ahí de la dejación que la Junta está haciendo de sus competencias, y que puede estar ocurriendo lo que dice el refrán, de que "a Dios rogando y con el mazo dando": defendiendo mucho el ferrocarril en este hemisiciclo, y luego en la práctica no ejercitando las competencias que le marca el Decreto de transferencias que impidan... y que esté propiciando la muerte del ferrocarril, fundamentalmente en el transporte de mercancías.

En definitiva, señoras y señores Procuradores, las propuestas de resolución que mi Grupo ha admitido y que hemos hecho un esfuerzo considerable de consenso, también, como el resto de los Grupos, para adecuarlo, implica la defensa de las realizaciones y, por tanto, la proyección, en el tiempo, del Plan Nacional de Carreteras y el Plan Nacional de Autovías, que entendemos que ha sido adecuado, en general, a los intereses de nuestra Comunidad Autónoma; ha sido adecuado. Y, en cierto modo, exclusivamente debería ser complementado con una política regional y provincial de carreteras que engarzase mejor la política nacional que se ha realizado.

Consideramos prioritaria, prioritaria, la ejecución de la variante de Guadarrama, en lo que parece ser la opción más favorable, bajo un punto de vista técnico, que es la salida a través de la provincia de Segovia, concretamente en la entrada a la provincia de Segovia a través del Valle de Lozoya. Lo consideramos prioritario, porque eso va a marcar definitivamente el resto de las comunicaciones: va a hacer que los tráficó hacia esta Comunidad Autónoma y, por tanto, hacia el norte y noroeste se reduzcan en más de una hora y que, por tanto, yo diría que eso va a definir cualquier política ferroviaria al respecto. Defendemos la conexión, por carretera y por ferrocarril, con la frontera portuguesa, integrados en los planes nacionales de autovías y carreteras e integrados en el Plan de Transporte Ferroviario. Y lamentamos, lamentamos que no haya sido posible, quizá por la forma en que se ha presentado esta Comunicación a la Cámara -y, en ese sentido, la responsabilidad había que atribuírsela exclusivamente a la Junta de Castilla y León-, lamentamos que no haya sido posible haber elaborado, haber consensuado un documento que hubiese sido votado, mayoritaria o unánimemente, probablemente por estas Cortes, mucho más integrado, mucho más amplio, mucho más serio, bajo un punto de vista técnico, mucho más consensuado y engarzado con las políticas comunitaria, con la política nacional y con la política provinciales, y que hubiésemos dado, yo creo, respuesta -mucho más de las que estamos dando, mucho más de las que estamos dando-, respuesta a la opinión pública, al pueblo castellano-leonés, sobre lo que entendemos que hubiese sido el posible consenso en materia -y por primera vez, por primera vez en muchos años-, en materia de política de transportes, de todos los Grupos de esta Cámara y que ayer, tanto el señor Consejero como, modestamente, por mi

parte, pretendimos dar las razones de por qué había condiciones objetivas para lograr ese consenso.

Nuestro Grupo, dentro de la pequeña satisfacción que supone el haber consensuado algunas Enmiendas, se siente en cierto modo frustrado de que no se haya podido avanzar mucho más, y entendemos que esa frustración se debe, en primer lugar, por la inoportunidad de cómo se ha presentado esta Comunicación, inoportunidad que, a lo mejor, conllevaba alguna segunda intención por parte de la Junta, que no queremos pensar al respecto; por la falta de vertebración y cohesión de muchas propuestas de los Grupos Políticos -no voy a hacer excepción, probablemente, a mi Grupo Político-, falta de cohesión de las propuestas, y por la falta de altura en muchas de las propuestas, que se salen absolutamente de lo que debe ser un debate serio de política ferroviaria y viaria en esta Comunidad Autónoma.

Independientemente de eso, felicitémonos en la parte que hemos llegado a un acuerdo. Seguimos lanzando nuestro mensaje y nuestro apoyo decidido a la Junta de Castilla y León en todo lo que implique consensuar una política viaria y ferroviaria en Castilla y León, integrada en una política nacional y una política europea. Y, en la medida que la Junta de Castilla y León avance en ese camino, siempre nos va a encontrar en esa línea, siempre nos va a encontrar en esa línea, que no vamos a ser, ni partidarios, ni provincialistas, ni sesgados. Vamos a buscar el consenso en cosas que son fundamentalmente lógicas, fundamentalmente lógicas, y sobre una perspectiva evidentemente económica, pero, sobre todo, de vertebración y de ordenación del territorio de nuestra Comunidad Autónoma, e integrada en el conjunto del Estado español, en el conjunto de Europa.

Y nada más, señor Presidente. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO):

Muchas gracias. El Portavoz del Grupo Mixto, para fijar posiciones.

EL SEÑOR DE LAS HERAS MATEO: Señor Presidente. Señorías.

Para fijar nuestra posición favorable, en parte, a su propuesta número tres, que se refiere a que la Junta de Castilla y León solicite de las Diputaciones Provinciales sus correspondientes Planes Provinciales de Carreteras. Y ello en base por argumentos que este Procurador ha venido manteniendo durante mucho tiempo: la necesidad evidente de que la Junta de Castilla y León -que además va a financiar en gran medida estos planes- conozca esos planes; la necesidad evidente de que la red viaria de la Comunidad Autónoma tiene que sufrir trasposos o trasvases de titularidad provincial a titularidad regional, y de titularidad regional a titularidad

provincial, y, consecuentemente, es absolutamente necesario el conocimiento, por parte de la Junta, de esos Planes, igual que las Diputaciones Provinciales tienen conocimiento del Plan Regional de Carreteras, por poner un ejemplo claro de esa necesidad.

Absolutamente de acuerdo con usted, señor de Lorenzo, porque también lo hemos mantenido, el que esos planes tienen que responder a unos criterios objetivos; naturalmente, tienen que tener unas características homogéneas, hay que diseñar para qué tipo de red, para qué tipo de comunicaciones, para qué tipo de tráfico tiene que soportar, y que para qué volumen o para qué aforo de cada uno de los tramos a estudiar en esos Planes Provinciales. Hay que diseñar unas características de esa red: ancho de la plataforma, arcones, firme portante... Es decir, todas las características que deben de definir, pues, quizá tres tipos, incluso, de red, dentro de los Planes Provinciales de Carreteras de cada una de las Diputaciones Provinciales, o los que sean. Y esas directrices tienen que emanar de la Junta, para que al final tengamos un Plan de Carreteras vertebrado, del conjunto de la suma del de todas las provincias, más el Plan Regional de Carreteras de la Junta de Castilla y León, evidentemente.

No puedo aceptar el tercer punto, de ninguna de las maneras, porque, siguiendo su argumento, el Plan Regional de Carreteras tendríamos que mandarlo a que lo aprobaran las Cortes Generales, por ejemplo. Porque, evidentemente, también tenemos financiación, evidentemente también se financia con fondos europeos, que tiene que asumir la Administración Central y que manda la Comunidad Económica Europea, y, bueno, parece que utilizando su propio argumento no es posible.

Y, mire usted, no quiera, no quiera -y ahí tengo que decirle que tengo que utilizar una cierta contundencia-, no quiera vender a esta Cámara y a la opinión pública -y eso que este Procurador se va a abstener en sus puntos cuatro, cinco y seis, fíjese- el tema de accesos Norte-Nordeste que determina el Plan de Transporte Ferroviario, variante de Guadarrama. Y dado que, efectivamente, como ustedes han dicho, su política la basan en dos pilares fundamentales: en el Plan de Transporte Ferroviario y en los Contratos-Programas que desarrollan cuatrienalmente ese Plan. Y después ha habido una adición, por decirlo de alguna manera, de lo que ha introducido -y que no es paja- el acuerdo del Consejo de Ministros, de nueve de Diciembre -me parece que es la fecha-. Pero, mire usted, es que el Ministro de Transportes, el veintiocho de Diciembre, en la Comisión correspondiente -página trescientas noventa y cinco del Boletín trescientos noventa y cinco-, dice: "En cuanto a las distintas actuaciones, serían: el nuevo acceso a Andalucía o variante de Brazatortas estuviera concluida en el noventa y uno y, consiguientemente, en posible explotación comercial en mil novecientos noventa y dos. Y la variante del Guadarrama y la variante

de Zaragoza-Lérida, las dos comenzarían dentro del año mil novecientos ochenta y nueve", es decir, en el período de cumplimiento cuatrienal del contrato-programa. Entonces, ¿cómo esta Cámara va a aprobar algo que tiene tomada esta decisión? Son palabras del Ministro de Transportes, y aquí está el Boletín. Yo no sé interpretar otra cosa, que esto es una realidad, que esto es una realidad.

Nosotros nos vamos a oponer..., mejor dicho, no nos vamos a oponer, porque estamos de acuerdo con ese eje, efectivamente, como muy importante, como muy vertebrador de la Comunidad Autónoma; pero queremos que se haga bien, para que no tenga problemas, precisamente, y no para que un estudio de impacto ambiental sea la guinda que se pone al final, como algo que no tiene importancia. Mire, la época del desarrollismo ya ha tenido bastantes perjuicios para este país, de las cosas hechas así, por las buenas, porque económicamente parece que son interesantes nada más. Y después sufrimos problemas económicos y problemas sociales importantísimos, por no hacer las cosas bien hechas. Y, por lo tanto, nosotros queremos que esto se haga bien hecho, precisamente, para que salga adelante y para que no tenga problemas en ninguna de las Administraciones, ni en la Comunidad Económica Europea. Y por eso nos vamos a oponer a los cuatro puntos..., al cuatro, al cinco y al seis; mejor dicho, nos vamos a abstener, porque creemos que después eso se va a hacer bien y no va a haber ningún problema.

Apoyamos -como no podía ser menos- el que se remita a la Comisión Mixta Hispano-Portuguesa, de grandes ejes, la voluntad de esta Comunidad de modernizar la línea Valladolid-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro, para que, efectivamente, no modernicemos nosotros la línea, los portugueses hagan un "cuello de botella" en su tramo y no sirva, prácticamente, absolutamente para nada la finalidad de comunicar nuestra Comunidad con el Atlántico.

Y por último, apoyar también -como no podía ser menos, porque, además introduce un componente que a este Procurador le satisface-, el que la Junta de Castilla y León, de alguna manera, vaya teniendo responsabilidades, incluso, en temas ferroviarios. Y por eso, aunque sea tan tímidamente y por la vía de la colaboración, y por la vía del entendimiento con los ferrocarriles de vía estrecha, pues, nos parece muy bien que la Comunidad Autónoma colabore, en la medida de lo posible, para que esa red tenga la mejor utilidad para la Comunidad Autónoma.

Nada más, señor Presidente. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias, señor de las Heras. El Portavoz del CDS.

EL SEÑOR SAGREDO DE MIGUEL: Gracias, Presidente. Señorías.

Para manifestar, en nombre de mi Grupo, en primer lugar, por hacer votos por el restablecimiento de la madre del Consejero y disculpar, como no podía ser menos, su ausencia.

En la fijación de nuestra posición, con relación a las Propositiones de Resolución del Partido Socialista, como frontispicio, querido Portavoz del Partido Socialista en esta ocasión, vayan apeándose de dar lecciones de cómo tienen que ser los debates; vayan apeándose de dar lecciones. No les gusta, les parece provinciano, poco serio. Fíjense, si quieren que este debate sea serio, hablemos de un Plan Integral de Transportes, que no quieren ni oír hablar; y, sin embargo, todo lo que usted dice, que lo dice muy bien, es lo que podíamos integrar en el Plan Integral. Y lo dice muy bien, pero no quiere hablar de ese tema. Y a mí, me parece que es lógico, y lo dije ayer, que este es un diálogo dislocado, porque aquí hay varios Grupos que intentamos resolver o queremos resolver los problemas de la Comunidad, dentro del entorno en que vivimos, pero no defendemos otros intereses, y esa dislocación hace que no nos podamos entender.

Yo, de la novela que le leí ayer por entregas, de lo del PTF y esas cosas, si quiere tengo más capítulos sobre el ancho de vía internacional. Pero le voy a decir ya el epílogo, en el que manifiesta mi Grupo que, a través de las consideraciones que yo le hice ayer y de alguna más que me podría extender, pero el tiempo que se me permite no es el tiempo adecuado para hacerlo, le voy a decir el epílogo sobre el PTF y aquello que yo le contaba de los acuerdos del contrato del siglo, ese acuerdo complementario que echó agua al vino, porque había que tener en cuenta las disponibilidades financieras... Fíjese, el CDS entiende que el PTF actual es papel mojado, papel mojado; así de sencillo y de fácil. Quiere decirse que me parece que es mucho más serio que no nos demos lecciones nadie, que intentemos hacer las cosas seriamente entre todos, porque me parece que todos somos mayorcitos. Yo, de todas las maneras, particularmente sí acepto lecciones, pero no mi Grupo, en un aspecto que somos mayorcitos -igual que ustedes- y tampoco vamos a intentar dárselas a ustedes.

En concreto, y cariñosamente, sobre nuestra posición somos favorables prácticamente a todo lo que ustedes manifiestan, que debía estar, de alguna manera, integrado en el Plan Integral que nosotros proponemos; no vamos a votar, como ustedes ya saben, ese párrafo tercero de su resolución tercera, porque entendemos que roza las autonomías de las Diputaciones y nosotros somos absolutamente observantes de esa autonomía, nos vamos a abstener en aquellas cuestiones que creemos que están ya, de alguna manera, contempladas en el Plan General. Vamos a votar con ustedes en el resto

y no vamos a entrar en consideraciones, aunque estamos en gran parte de acuerdo en que la Junta hace dejación de muchas competencias que podrían, de alguna manera, ir resolviendo en este momento el problema del transporte en algunos casos.

Nosotros también lo decimos y estamos de acuerdo con usted, y si ésa es la filosofía de su Proposición novena, la vamos a apoyar también. Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, Señorías.

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

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Sí, señor Presidente. Gracias. Antes de nada, como introducción, quiero decirle dos cosas, con todo el cariño del mundo, a mi compañero de escaño y amigo en estos avatares de los transportes, Juan Antonio Lorenzo. Quiero decirle dos cosas. La primera: no me parece justo acusar insistentemente a la actual Junta de Castilla y León de dejación de sus obligaciones en el tema de ferrocarriles. Y no me parece justo -menos todavía- que quien lo afirme -con todo, también, el respeto y el cariño que le tengo- pertenezca al Grupo que sustenta el Gobierno de la Nación, que nos ha suprimido los únicos servicios ferroviarios que se nos han suprimido.

Y por otro lado, también quiero decirle que, efectivamente, aquí la Comunicación vino con ánimo de consenso. El consenso se ha conseguido. Lo que ocurre es que no ha sido total, ni tan grande, ni tan amplio, ni tan profundo, ni con las características técnicas que le hubiera gustado al Grupo Socialista. Pero a la hora de repartirnos las responsabilidades en la falta de consenso, no creo yo que el Grupo Socialista sea el más indicado para señalar culpables y responsables de esta falta de consenso.

Y dicho esto, ya muy brevemente, para que se conozca cuál es nuestra posición respecto a las Propuestas de Resolución presentadas por el Grupo Socialista, decir que, en principio, ha sido muy bueno que algunas ya se hayan incorporado a la parte consensuada, las Transaccionales, y además algunas, yo creo, de las importantes. En segundo lugar, que en la Propuesta número tres sobre los planes territoriales de nuestras Diputaciones y de la Junta relacionada con las Diputaciones, etcétera, etcétera, que estamos de acuerdo en que ése es un tema importante, en que debe haber colaboración, que debe haber coordinación, pero también estamos de acuerdo con el Portavoz del Grupo del CDS en que debe haber respeto a la autonomía. Entonces, ¿cómo podemos obligar a nuestras Diputaciones a que todo lo que resuelvan lo presenten a la Junta y que la Junta, además, después nos pida el visto bueno a las Cortes de Castilla y León? De manera que el tercer párrafo de esa Proposición no lo podemos admi-

tir; si se votan por separado los demás, el primero y el segundo, diríamos que sí.

En cuanto a las demás Propuestas, pues, nuestro voto es favorable a todas ellas, porque suponen intención -cada una con su matiz, cada una aplicada a un lugar geográfico y a unos planes determinados- la mejora de los servicios de ferrocarriles, la introducción de la variante del Guadarrama, la introducción de los trenes de alta velocidad y de ancho europeo, y todas estas cosas nos parecen positivas, y por eso las vamos a votar afirmativamente. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Gracias, señor Presidente. Yo creo que si hay un tema en el que parece que está suscitando mayores recelos es, precisamente, el apartado creo que del párrafo tercero de la Propuesta de Resolución del Grupo Socialista, que pretende la coordinación y debate en esta Cámara, en esta Cámara, del Plan Regional de Carreteras, integrado con el de las Diputaciones Provinciales.

Da la sensación -y no se lo tomen a mal- de que aquí todos somos muy autonomistas, pero no quieren exactamente la soberanía de esta Cámara para debatir algo que va a comprometer Presupuestos durante muchísimos años de estas Cortes. Yo creo que no es violar ninguna autonomía local o provincial el que la Junta, negociando en un marco global de Plan de Desarrollo Regional y Plan Regional de Carreteras, integre los programas de las Diputaciones Provinciales, y en esta Cámara, al igual que se hace con otros grandes planes, se debata, y se apruebe, y se fijen posiciones económicas, entre otras, para muchos años. Yo creo que eso no vulnera nada, eso no es ir contra la autonomía de ninguna institución local; eso es, exclusivamente, utilizar el sentido común y utilizar la soberanía de esta Cámara para planificar las cosas de esta Región, y es la obligación nuestra de integrar esas cosas planificadas con las cosas del Estado y con la planificación de la Comunidad Económica Europea.

A mí, la verdad, me preocupa muy mucho oír a los Portavoces de diversos Grupos poniendo tantísimas pegas a que estas Cortes, esta Cámara soberana castellano-leonesa intente debatir y aprobar un Plan Regional que es absolutamente decisivo, por la misma razón que sería absolutamente increíble que las Cortes del Estado no debatieran ni aprobaran unos planes de inversiones en carreteras que se van a integrar luego en los Presupuestos del Estado y que tienen que estar coordinadas con los planes europeos.

Realmente, yo me hago de cruces, porque da la sensación de que, a veces, minusvaloramos el poder sobe-

rano de esta Cámara con respecto a la organización de la vida económica, social y de transporte de esta Comunidad Autónoma.

La verdad es que lamento muchísimo... Ya vemos que no vamos a conseguir mucho en este tema y nosotros seguiremos insistiendo, como hemos hecho siempre, en el tema este.

Hay un tema puntual, también, que intenta lanzarnos el Portavoz, mi buen amigo José Luis Sagredo, el Portavoz del CDS, sobre lo que es una cosa -se lo digo con todo el afecto y cariño que sabe que le tengo- que está cogida por los pelos, es el Plan Integral de Transportes. Yo creo, señor Sagredo, que eso... Mire, a mí no me diga porque cuando yo fui Consejero el primer Plan Director de Transportes, y el único que ha habido en... que se ha hecho en esta Comunidad Autónoma, se realizó estando yo de Consejero; Plan Director de Transportes. Evidentemente, se hizo ya con esquema del año ochenta y tres; queda absolutamente desfasado, por muchas razones; entre otras cosas, porque hay un Plan Nacional de Carreteras, de Autovías, planes europeos, decisiones de..... del año ochenta y siete, decisiones a última hora de alta velocidad, decisiones de la Organización Europea de los Ferrocarriles. Con lo cual, no hay más que ir adecuando eso, pero, ¡ojo!, pero ¡ojo!, en el ejercicio de las competencias de la Comunidad Autónoma. Por tanto, la virtualidad que tendría eso, señor Sagredo, no es otra cosa que conocer exactamente qué es lo que han aprobado y qué es lo que va a hacer Europa, qué es lo que ha aprobado y qué es lo que va a hacer España e integrarlo con los proyectos de las Diputaciones Provinciales, de los Ayuntamientos y de la Administración.

Pero, realmente, tal y como usted lo ha intentado explicar antes, permítame que le diga que está muy cogido por los pelos, y, por tanto, mi Grupo, pues, le da la sensación de que eso lo ha lanzado ahí, pues, bueno, porque queda muy bien, pero no lo tienen absolutamente meditado ni pensado.

Yo no he dicho, señor Portavoz y mi buen amigo Marcos Oteruelo, nada de dejación en materia de ferrocarriles de la Comunidad Autónoma; no, no. He dicho: dejación evidente. Y lo voy a demostrar porque tengo solicitada la comparecencia al Consejero de Fomento a esos menesteres: dejación de la facultad inspectora y sancionadora en materia de transportes terrestres que tiene esta Comunidad Autónoma, que tiene la Junta de Castilla y León. Esa dejación de funciones, no inspecciona y no sanciona, está haciendo que, dado el aumento de la actividad económica que, afortunadamente, tiene España y nuestra Comunidad Autónoma, esté vulnerándose clarísimamente el transporte en carretera y esté perjudicando notablemente al transporte público por ferrocarril. Lo lograremos debatir y demostrar en su momento. Y, entonces, me refería

exclusivamente a la dejación de competencias en materia de lo que es la aplicación... la Ley de Inspección y Régimen Sancionador en materia de Transportes Terrestres.

Y al señor Portavoz del Grupo Mixto... No me venda la moto de la variante de Guadarrama. Yo sólo le voy a decir una cosa: reléase el acuerdo, reléase sólo lo que ha leído aquí, medítelo fríamente y sabrá exactamente qué es lo que pone. No vaya más allá de lo que dice, precisamente, el texto ese; no vaya más allá.

Y en lo que respecta a las actuaciones de la Junta, nosotros hacemos una Propuesta, precisamente: que la Junta no vea pasar el tren de lejos, que vaya preparándose y actuando para intentar eludir las barreras que, en el ejercicio de sus competencias, pudiera suponer, precisamente, la decisión de esa variante, que es, me parece, la decimosexta que se estudia; y al final, parece que se ha optado por ésa como la menos perjudicial, la más beneficiosa -léase como sea-, en cuanto a los proyectos de integración con el nordeste, con el norte y con el noroeste, y, precisamente, para integrarlo con la decisión comunitaria de enlazar el tren de alta velocidad París-Lyon, Lyon-Marsella, Marsella-Frontera Española a través de Port Bou, Barcelona, y luego enlazar algo que es lógico, común, y que yo creo que defendemos toda esta Cámara, enlazar las capitales europeas: París, Madrid, Lisboa.

Y en esta Cámara hemos aprobado hoy algo que todos deseamos, que es la integración por el otro lado de la Frontera Francesa, por Irún; integración a través del eje Irún-Oporto, a través de Fuentes de Oñoro. Evidentemente, yo creo que es una decisión fuerte e importante que toman estas Cortes, que defenderemos a todos los niveles. Pero, ¡ojo!, que todos vamos a tener que defender en otros niveles. Todos ustedes tienen representantes en el Parlamento Europeo, y algún día sacaremos aquí las intervenciones que algunos representantes de otros Grupos están haciendo en el Parlamento Europeo, precisamente sobre ese tema.

Por tanto, eso es un compromiso del espectro de esta Cámara, que tenemos que defender a todos los niveles, incluido en nuestras responsabilidades comunitarias en el Parlamento Europeo.

Y simplemente, ya cerrando el tema, creo que hemos logrado un consenso en la parte, diríamos, básica, básica. Yo, me gustaría que hubiésemos logrado el consenso también en el escrito, en lo que este Grupo Socialista entiende que es la parte fundamental, y que luego en la opinión pública -permítame, señor de las Heras- no debe quedar muy claro, porque yo no hago más que ver noticias en los medios de comunicación de la protesta de determinados Grupos Políticos, de que la variante de... que si el tren no va a llegar a Valladolid en el ancho internacional y alta velocidad. Hay algunos

Grupos que están capitalizando, yo creo con una visión muy parcial de cuál es el problema ferroviario en España y en Europa, están intentando capitalizar algo que, realmente, bueno, pues... pues, como probablemente no tengan durante mucho tiempo, probablemente, ninguna posibilidad de poder ejercitar y poder llevar a la práctica las cosas que están diciendo, pues, permite apuntarse a cualquier carro, y en este caso a cualquier tren.

Y, por nuestra parte, pretendemos ser coherentes en nuestra política ferroviaria en Castilla y León, porque la hacemos integrada en algo que yo tampoco he oído aquí, que sólo hemos defendido nosotros y que esa bandera la lanzamos en cualquier momento: es la defensa del Plan de Transporte Ferroviario. La defendemos por la misma razón que defendemos, señor Sagredo, que el Plan Nacional de Autovías no ha sido perjudicial para Castilla y León, ha sido beneficioso para Castilla y León; beneficioso, el Plan Nacional de Autovías, y lo tiene que reconocer. No se sonría, porque usted lo tiene que reconocer. Y defendemos el Plan de Transporte Ferroviario, que sigue vigente...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Señoría, le ruego que termine.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: ...que sigue vigente precisamente con el apunte nuevo, esa decisión de última hora y valiente de la modificación del ancho internacional, que veremos a ver, al final los expertos en el mes de Junio o Julio, cuando entreguen el trabajo al Gobierno, de acuerdo con la Resolución del Consejo de Ministros, veremos a ver por dónde sale el tema. Evidentemente, es una decisión muy complicada, que yo creo que tiene componentes políticos, pero sobre todo tiene una serie de componentes técnicos que a ninguno de los miembros de esta Cámara se les escapa. Veremos a ver dónde queda el tema definitivamente, y nosotros valoraremos y yo creo que, en principio, aceptaremos la decisión que los técnicos vayan a tomar al respecto. Muchísimas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Gracias. El Portavoz del Grupo Popular, para hacer su presentación de las Resoluciones de su Grupo.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Gracias, señor Presidente. Señorías. Con esta presentación de las Proposiciones de Resolución del Grupo Popular cerraremos este debate, que yo creo que ya ha sido suficientemente largo y, redundando, suficientemente debatido. Y no quisiera cerrarlo sin un breve capítulo de agradecimientos.

El primero, a la Junta de Castilla y León, y concretamente al, ahora tristemente ausente de la sala, Con-

sejero de Transportes, por la oportunidad que han brindado a este Parlamento Autonómico de debatir un tema tan importante para Castilla y León, y sobre todo para su desarrollo -sabéis que es uno de mis tópicos- como es la infraestructura del sistema viario.

En segundo lugar, la gratitud a todos los Grupos de la Cámara, porque, aun con las reticencias que ha expresado en un tono francamente afectivo y cordial el señor Juan Antonio Lorenzo, tono que le caracteriza y que, desde luego, pues, valora sus actuaciones, porque el tono también es la música que se le pone a las palabras; aunque, en fin, con un tono un tanto resignado y se ha considerado un poco frustrado, yo le quiero decir que no se sienta frustrado; yo al menos no me siento frustrado como representante del Partido Popular, porque no lo hemos conseguido todo; no hemos conseguido el consenso que todos hubiéramos deseado, pero hemos conseguido un consenso sustancial en temas importantes.

Y buena prueba de ello es que el Grupo Popular ha introducido sus objetivos fundamentales de Propuestas de Resolución justo en ese paquete consensuado y en esas transaccionales, de manera que empieza por dar, yo creo, un ejemplo de humildad, prescindiendo de presentar nominalmente propuestas, y en aras del consenso general.

Así pues, las únicas Propuestas que a nuestro Grupo le restan, y que no han sido consensuadas, pues son las siguientes. En primer lugar, animar a la Junta de Castilla y León, instarla, o animarla, o apoyarla, para que en todas sus relaciones con la Administración, y con todas las Administraciones que sea necesario, se construya la autopista Burgos-Madrid.

En segundo lugar, que se transformen y se mejoren los sistemas ferroviarios actuales. Que se introduzca el ancho europeo en todos los tramos posibles. Que se introduzca el tren de velocidad también allí donde sea posible. Y también, si fuera... ya como un epílogo, que el Grupo Popular desea si fuera posible, que se restablecieran aquellos servicios ferroviarios que un día nos fueron suprimidos.

Para estas Propuestas tan elementales y tan sustanciales es para lo que nuestro Grupo pide el apoyo del resto de los Grupos de la Cámara. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR DE LAS HERAS MATEO: Sí, señor Presidente. Para fijar nuestra posición favorable a las Propuestas que ha planteado el Grupo Parlamentario Popular. Porque, en relación con la primera, es una petición que venimos reiterando, y viene reiterando este Procurador, aun incluso con las matizaciones que ya se

puedan hacer de que, hecha la autovía, naturalmente, será una acomodación, o una perfección de lo ya hecho; porque, naturalmente, no quiere decir esta Propuesta, desde el punto de vista de este Procurador, que se vaya a hacer una autopista paralela a la autovía actual, evidentemente.

Nos parece muy positiva y muy interesante la Propuesta número tres del Grupo Popular, en cuanto al mantenimiento de los servicios ferroviarios actuales y su progresiva transformación en ancho de vía europeo, recuperando, en algún caso, los suprimidos en el primero de enero de mil novecientos ochenta y cinco. Mire, eso está en línea también con lo que dice el Ministro del ramo del Gobierno de la Nación, dado que en su intervención, también en la Comisión, establecía que, hombre, había tres posibilidades. Una, dejar los tres tipos de ancho de vía: el ancho europeo, el ancho nacional de 1,67, y los ferrocarriles de vía estrecha. Otra, que nada más para las líneas de alta velocidad y nuevo trazado se introdujera el ancho de vía europea. Y una tercera es que se empezara por introducir el ancho de vía europeo para las líneas de nueva construcción y alta velocidad y, progresiva y paulatinamente, de acuerdo con el PTF y los planes cuatrienales de desarrollo del contrato programa RENFE-Estado, ir extendiendo ese ancho al resto, al resto de los itinerarios de la red ferroviaria y de las subredes, incluso, del territorio nacional.

Y eso es literalmente también lo que se dice, y no caben, pues, interpretaciones. Es decir, en este caso, el Grupo que sustenta al Gobierno de la Región, y por lo tanto el Gobierno de la Región, y el Gobierno de la Nación están también de acuerdo y nos satisface.

Y, por último, apoyamos también el párrafo segundo, que se refiere al programa operativo de carreteras, tanto para la red regional, como las redes provinciales, que está incluido en el Plan de Desarrollo Regional y que se dice el esfuerzo que tanto la Comunidad Autónoma como las Diputaciones Provinciales vamos a hacer en un futuro próximo, para que esa red quede integrada, para que esa red quede estructurada, para que esa red dé verdaderamente un buen servicio a los ciudadanos de Castilla y León, puesto que de eso se trata.

Nada más, señor Presidente. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR SAGREDO DE MIGUEL: Gracias, Presidente, Señorías. Para manifestar en nombre de mi Grupo...

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

EL SEÑOR SAGREDO DE MIGUEL: ...el voto para todas las Proposiciones del Grupo del Partido Popular, lamentando sus reservas en incluirlas todas ellas en un plan integral de transporte, que entendemos que sería la respuesta sería a un debate serio como este. Nada más, Presidente. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR MEER-LECHA MARZO: Señor Presidente. Para decir que a la primera Propuesta, a la que se refiere a la autopista Burgos-Madrid, que nos vamos a abstener. Que creemos que estamos hablando de una cosa que ya se está haciendo, que la autovía Burgos-Madrid, en proceso, bien de expropiación, o de contratación o de ejecución, está prevista en el actual Plan General de Carreteras. Que yo creo que eso la Junta es plenamente consciente y que ayer el Consejero de Fomento vino a decir que esto era una especie de adorno. No sabemos muy bien qué intereses llevan al Partido Popular a, sistemáticamente y en muchísimos foros distintos de esta Cámara, defender esa autopista como algo distinto de la autovía que actualmente se está ejecutando, que, por supuesto, de ninguna manera sería hacer una autopista paralela a la autovía, porque eso tendría toda la ilógica del mundo. Y que, por lo tanto, pensando que la autopista Burgos-Madrid es algo que, siendo una autovía con carácter de autopista, que está en ejecución, no tenemos por qué apoyar votando que sí ahora a esta Proposición.

Vamos a apoyar la segunda, aquella que se refiere al mantenimiento de los servicios ferroviarios, porque tiene tal generalidad, dice tan poco que se puede apoyar sin ningún problema y no contradice nada de lo que nosotros hayamos dicho hasta ahora. Sí que queremos apuntar que la consideramos impropia de un Grupo Político que apoya a un Gobierno, porque debería mojarse más, debería decir en qué casos se deben reabrir vías, qué servicios se deben recuperar, y no decir "un, algunos", que hace, lógicamente, que cualquiera pueda votar a favor de ella.

Y, por último, vamos a votar en contra de la última, la que se refiere al programa operativo de carreteras. Nosotros, cuando hemos hablado en las nuestras de esos planes que las Diputaciones deben presentar ante la Junta, etcétera, decimos los planes que están previstos, primero, en el Presupuesto de la Comunidad, que eso es por ahora lo que hemos aprobado nosotros, y en el Plan de Desarrollo Regional, que eso es algo que por ahora simplemente es una propuesta que ha hecho la Junta. Porque esos planes, en este momento, sólo son los que están en el Presupuesto, que son los que nosotros hemos aprobado, y los demás, los incluidos en el Plan de Desarrollo Regional, no son por ahora nada más que un farol, ya que la Junta tiene que traer aquí

un proyecto, suponemos, que modifique la Ley de Presupuestos, para permitir que los recursos procedentes de los recursos presupuestarios no gastados el año pasado, en vez de ir a deducir la Deuda Pública, como quiere el CDS, vayan a ir a las carreteras, y eso es un debate distinto, un debate que haremos un día en esta Cámara, un debate sobre el que discutiremos, y entonces diremos qué opinamos nosotros de estos planes de carreteras. Nada más. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Muchas gracias. El señor Marcos Oteruelo.

EL SEÑOR MARCOS OTERUELO: Sí. Muy brevemente. En primer lugar, me parece que sería una descortesía enorme si no agradeciera al Grupo, al representante del Grupo Mixto y al representante del CDS su apoyo a nuestras Proposiciones de Resolución. De manera que expreso en nombre de mi Grupo la gratitud. Y decirle con todo el afecto del mundo al señor de Meer, Portavoz del Grupo Socialista, que, hombre, que si en algo se caracterizan las propuestas del Grupo Popular no son porque haya faroles; más bien es todo lo contrario: sería todo un lenguaje propio de Kempis, una lección de humildad.

Y, en segundo lugar, que no me parece tampoco que haya sido usted demasiado correcto a la hora de calificar como impropio -adjetivo "impropio"- de un Grupo que sustenta a un Gobierno este párrafo. Yo no diría eso; diría que un párrafo que contiene sentido común, y que es de sentido común, por eso no se infravalora, por una parte. Y, por otra, una Proposición que deja las manos abiertas al Gobierno para poder tener una mayor flexibilidad en la aplicación de las medidas necesarias para realizar esas obras que ahí se contienen, lo que me parece a mí es que es muy inteligente si se consigue sacar adelante. Muchas gracias.

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

Procedemos, pues, a las votaciones de las Propuestas de Resolución. En primer lugar, el señor Secretario dará lectura a las Propuestas de Resolución suscritas por todos los Grupos de la Cámara.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR ELORZA GUINEA): Propuestas de Resolución transaccionales que presentan los Grupos Parlamentarios de la Cámara.

Primera. "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a que realice las gestiones necesarias ante el Gobierno de la Nación para que en el proyecto de transformación de líneas férreas y establecimiento de líneas de alta velocidad se incluya el eje fe-

roviario Irún-Burgos-Valladolid-Salamanca y frontera portuguesa".

Segunda. "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León para que haga gestiones ante el Gobierno de la Nación, para que en el plazo de cinco años esté finalizado el desdoblamiento de la carretera nacional 620, en el tramo Tordesillas-Fuentes de Oñoro".

Tercera. "Las Cortes de Castilla y León consideran que la continuidad lógica del actual Plan de Autovías debe incluir, además de la de Tordesillas-Fuentes de Oñoro, por su interés para la Comunidad Autónoma, las autovías de Benavente a León, de Benavente a Villafranca del Bierzo, de Benavente a Galicia, por Sanabria, y de León a Astorga".

"La presentación de las anteriores Propuestas de Resolución comporta la retirada de las Propuestas de Resolución siguientes: número 2 del Grupo Parlamentario Popular, número 2 del Grupo Parlamentario de Centro Democrático y Social, número 7 del Grupo Parlamentario Socialista, número 1.a) del Grupo Parlamentario Popular, número 1 del Grupo Parlamentario Socialista, número 1.b) del Grupo Parlamentario Popular, número 6 y 7 del Grupo Parlamentario de Centro Democrático y Social. Fuensaldaña, tres de marzo de mil novecientos ochenta y nueve. Los Portavoces de los distintos Grupos".

EL SEÑOR CORTES MARTIN: Señor presidente, simplemente una corrección. Me parece que hay un error en la Proposición número 2; que me corrijan los demás Portavoces si no se quedó en la Junta de Portavoces de hablar de plazo máximo de cinco años. Me parece que en la transcripción se ha omitido la...

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR ELORZA GUINEA): Efectivamente, no es omisión de este Secretario, sino del texto que me ha sido facilitado.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Plazo máximo de cinco años. De acuerdo. Se corrige sobre la marcha; ha sido un error en la transcripción. ¿Se aprueban por asentimiento las tres Resoluciones, apuntando lo que acaba de ser indicado? ¿Se aprueban? Se aprueban.

Pasamos a continuación a la votación de las distintas Propuestas presentadas, las que quedan mantenidas por los distintos Grupos, según el orden con que fueron presentadas.

En primer lugar, votamos el apartado 1.c) de la Propuesta de Resolución del Grupo..., perdón, del Grupo Parlamentario Popular, apartado 1.c). Quienes estén a favor, que se levanten. Muchas gracias, pueden sentarse. Quienes estén en contra. Abstenciones. Muchas gracias.

Resultado de la votación. Setenta y tres votos emitidos. Cuarenta y siete a favor, ninguno en contra, veintiséis abstenciones. Queda aprobado el apartado 1.c) de la Propuesta de Resolución del Grupo Popular.

El apartado 3, que ha sido, según la posición mantenida por toda la Cámara, por los Portavoces, ¿se aprueba por asentimiento, apartado 3? Queda aprobado el apartado 3 también de la Propuesta de Resolución del Grupo Parlamentario Popular.

Apartado final de dicha Propuesta de Resolución. Quienes estén a favor, que levanten la mano. Muchas gracias, pueden bajarla. Quienes estén en contra. Muchas gracias, pueden bajarla. Abstenciones, ninguna.

Resultado de la votación: cuarenta y siete votos a favor, veintiséis en contra, ninguna abstención, con un total de setenta y tres votos emitidos. Queda aprobado el apartado final de la Propuesta presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Propuestas de resolución del Grupo Parlamentario del CDS, modificada en el sentido expresado por su Portavoz de que el plazo de presentación es de un año en lugar de seis meses. Quienes estén a favor, que levanten la mano. Muchas gracias, pueden bajarla. Quienes estén en contra. Muchas gracias, pueden bajarla. Abstenciones. Muchas gracias, pueden bajarla.

Resultado de la votación. Setenta y tres votos emitidos. Diecisiete a favor, treinta en contra y veintiséis abstenciones. En consecuencia, queda rechazada la resolución primera del Grupo Parlamentario del CDS.

Resolución cuarta, según lo manifestado por los distintos Portavoces. ¿Se aprueba por asentimiento? Resolución cuarta. Se aprueba por asentimiento.

Resolución quinta. Quienes estén a favor, que levanten la mano. Muchas gracias, pueden bajarla. En contra, ninguna. Abstenciones. Muchas gracias. Resolución quinta queda aprobada. Resultado de la votación: setenta y tres emitidos. Cuarenta y siete a favor, ninguno en contra, veintiséis abstenciones.

Resolución octava. Quienes estén a favor, que levanten la mano. Muchas gracias, pueden bajarla. Quienes estén en contra. Abstenciones. Muchas gracias, pueden bajarla.

Resultado de la votación. Setenta y tres emitidos. Cuarenta y siete a favor, ninguno en contra, veintiséis abstenciones. En consecuencia, queda aprobada la Resolución octava.

Resolución novena. Quienes estén a favor, que levanten el brazo. Muchas gracias. Quienes estén en contra. Muchas gracias, pueden bajarlo. Abstenciones. Muchas gracias, pueden bajarlo.

Setenta y tres votos emitidos. Diecisiete a favor, treinta en contra, veintiséis abstenciones. En consecuencia, queda rechazada la Propuesta de Resolución novena presentada por el Grupo Parlamentario del CDS.

Las Propuestas de Resolución del Grupo Parlamentario Socialista, comenzamos con la Proposición tercera. Quienes estén a favor. Muchas gracias. Quienes estén en contra. Muchas gracias.

EL SEÑOR CORTES MARTIN: La Resolución tercera se dijo que se iban a votar separados los dos párrafos primeros del tercero.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANCHEZ-REYES DE PALACIO): Bien. Es decir, entonces los dos primeros párrafos iniciales. Pues entonces repetimos la votación. Nos referimos primero a los dos primeros párrafos, es decir, sin incluir el tercer párrafo, como primera... Resolución tercera, dos primeros párrafos. Quienes estén a favor, que levanten el brazo. Por asentimiento, muchas gracias. Tercer párrafo de la Resolución tercera. Quienes estén a favor. Muchas gracias, pueden bajarlo. Quienes estén en contra. Muchas gracias. Abstenciones, ninguna. En consecuencia, por lo que respecta al primer párrafo por asentimiento. El segundo... tercer párrafo son veintiséis votos a favor, cuarenta y siete en contra, ninguna abstención. Queda rechazado el tercer párrafo.

Propuesta de Resolución número cuatro. Quienes estén a favor. Muchas gracias. En contra, ninguno. Abstenciones, una. Se aprueban por setenta y dos votos a favor, ninguno en contra y una abstención.

Proposición quinta. Votos a favor. Muchas gracias. Votos en contra, ninguno. Abstenciones, una. Se aprueba por setenta y dos votos a favor y una abstención y ninguno en contra la Resolución quinta.

Resolución sexta. Votos a favor. Muchas gracias, pueden bajarlo. Votos en contra, ninguno. Abstenciones, una. Resolución sexta queda aprobada por setenta y dos votos a favor, una abstención y ninguno en contra.

Resoluciones octava y novena. ¿Se aprueban por asentimiento ya que ha sido así manifestado por los Portavoces? Se aprueban por asentimiento las Resoluciones octava y novena.

Propuesta de Resolución del Grupo Parlamentario Mixto. ¿Se aprueba por asentimiento? Se aprueba por asentimiento.

El señor Vicepresidente de la Junta desea hacer uso de la palabra.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR APARICIO PEREZ): Gracias, señor Presidente. Y, en este

caso, en nombre del Consejero de Fomento, que por una razón familiar grave no puede hacerlo, debo agradecer, fundamentalmente como Junta de Gobierno, en este caso, responsable de la Comunicación que ha dado lugar al debate, el importante grado de aproximación y de esfuerzo y de entendimiento que se ha reflejado en las votaciones. Creemos que cuando una cuestión como ésta, de una importancia clave en la política regional, logra este esfuerzo debemos felicitarlos todos, y, por supuesto, nosotros, como responsables del Gobierno, los primeros.

Muchas gracias.

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

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Habiendo sido retirada la Interpelación del Grupo Socialista relativa a política deportiva, que figuraba como quinto punto del Orden del Día, el señor Secretario pasará a dar lectura al sexto punto del Orden del Día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR ELORZA GUINEA): Sexto punto del Orden del Día: "Toma en consideración de la Proposición 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, presentada por los Grupos Parlamentarios Popular, Socialista, del Centro Democrático y Social y Mixto".

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Ruego al señor Secretario proceda a dar lectura de la Proposición de Ley.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR ELORZA GUINEA): Exposición de Motivos. Por Ley 1/84, de ocho de Junio, se crea el Consejo Asesor de Radiotelevisión Española en el ámbito territorial de Castilla y León, regulándose sus funciones, composición y régi-

men de funcionamiento. Con posterioridad y por Ley 5/85, de veintiuno de Junio, se establece una modificación numérica en la composición del citado Consejo Asesor. Por último, la Ley 16/98, de cinco de Julio, modifica la Ley 1/84, fijando un sistema de plazos para la formulación de las propuestas de nombramiento de los miembros del Consejo Asesor para que la Junta de Castilla y León proceda a su nombramiento y para que se constituya formalmente el citado Consejo.

La complementariedad de este conjunto de disposiciones legales aconseja por razones de claridad refundir en un único texto las tres Leyes a las que se alude en la presente Exposición de Motivos.

Artículo único: Al amparo de lo dispuesto en el punto 2 del artículo 14 del Estatuto de Autonomía de Castilla y León, la Junta de Castilla y León aprobará, en el plazo de treinta días a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, un texto único refundido de las Leyes 1/84, de ocho de Junio, reguladora del Consejo Asesor de Radiotelevisión Española en Castilla y León; 5/85, de veintiuno de Junio, de modificación del artículo 5, párrafo 1 de la Ley reguladora del Consejo Asesor de Radiotelevisión Española en Castilla y León; 16/88, de cinco de Julio, por la que se modifica la Ley 1/84.

Disposición Final: la presente Ley entrará en vigor el mismo día de su publicación en el Boletín Oficial de Castilla y León.

En Fuensaldaña, a diecisiete de Noviembre de mil novecientos ochenta y ocho.

Los portavoces de todos los Grupos.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR ESTELLA HOYOS): Se somete a votación la Proposición de Ley. ¿Hay algún inconveniente en que se apruebe por asentimiento? Queda, entonces, aprobada por asentimiento la toma en consideración de la Proposición de Ley y se levanta la sesión.

(Se levantó la sesión a las catorce horas diez minutos).