



# CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

## DIARIO DE SESIONES

---

Año 2005

VI LEGISLATURA

Núm. 298

---

### COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

**PRESIDENTA: Doña Mercedes Alzola Allende**

**Sesión celebrada el día 12 de mayo de 2005, en Fuensaldaña**

---

---

#### ORDEN DEL DÍA:

1. Proposición No de Ley, PNL 503-I, presentada por el Procurador D. Joaquín Otero Pereira, relativa a modificación del Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 136, de 14 de febrero de 2005.
  2. Proposición No de Ley, PNL 504-I, presentada por el Procurador D. Joaquín Otero Pereira, relativa a supresión del peaje en la autopista León-Campomanes, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 136, de 14 de febrero de 2005.
  3. Proposición No de Ley, PNL 512, presentada por el Procurador D. Pascual Felipe Fernández Suárez, relativa a incorporar al Plan de Actuación la reforma del firme de la VA-210 entre Peñafiel y Cogeces del Monte (Valladolid), publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 136, de 14 de febrero de 2005.
  4. Proposición No de Ley, PNL 513-I, presentada por los Procuradores Dña. Ana María Muñoz de la Peña González, D. Emilio Melero Marcos, Dña. María Elena Diego Castellanos y D. José Miguel Sánchez Estévez, relativa a construcción de la variante en la C-517 a su paso por Doñinos (Salamanca), publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 136, de 14 de febrero de 2005.
- 
-

## SUMARIO

<u>Págs.</u>	<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diez horas cuarenta y cinco minutos.	6266
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre la sesión.	6266
Intervención del Procurador Sr. Sumillera Rodríguez (Grupo Popular) para comunicar las sustituciones.	6266
Intervención del Procurador Sr. Martínez Mínguez (Grupo Socialista) para comunicar las sustituciones.	6267
Intervención del Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto) para comunicar las sustituciones.	6267
<b>Primer punto del Orden del Día. PNL 503.</b>	
El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al primer punto del Orden del Día.	6267
Intervención del Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto) para presentar la Proposición No de Ley.	6267
En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Losa Torres (Grupo Socialista).	6267
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	6269
En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Losa Torres (Grupo Socialista).	6270
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Velasco Fernández (Grupo Popular).	6271
Intervención del Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	6272
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es aprobada.	6273
<b>Segundo punto del Orden del Día. PNL 504.</b>	
El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	6273
Intervención del Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto) para presentar la Proposición No de Ley.	6273
Intervención del Procurador Sr. Losa Torres (Grupo Socialista) para la defensa de la Enmienda presentada por su Grupo.	6274
En turno en contra o, en su caso, de fijación de posiciones respecto de la Enmienda, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	6275
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Velasco Fernández (Grupo Popular).	6276
Intervención del Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	6277
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es aprobada por unanimidad.	6277
<b>Tercer punto del Orden del Día. PNL 512.</b>	
El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	6277
Intervención del Procurador Sr. Fernández Suárez (Grupo Socialista) para presentar la Proposición No de Ley.	6278
En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Sumillera Rodríguez (Grupo Popular).	6278
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Fernández Suárez (Grupo Socialista).	6279
En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Sumillera Rodríguez (Grupo Popular).	6279
Intervención del Procurador Sr. Fernández Suárez (Grupo Socialista).	6280
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	6281
<b>Cuarto punto del Orden del Día. PNL 513.</b>	
El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al cuarto punto del Orden del Día.	6281
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para presentar la Proposición No de Ley.	6281
En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Miano Marino (Grupo Popular).	6282
En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista).	6283
En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Miano Marino (Grupo Popular).	6284
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista).	6286
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	6286
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, levanta la sesión.	6287
Se levanta la sesión a las doce horas treinta minutos.	6287

[Se inicia la sesión a las diez horas cuarenta y cinco minutos].

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Se abre la sesión. ¿Algún Grupo Parlamentario

tiene que notificar alguna sustitución? ¿Por el Grupo Parlamentario Popular?

EL SEÑOR SUMILLERA RODRÍGUEZ: Muchas gracias... muchas gracias, buenos días. María Dolores

Ruiz Ayúcar sustituye a José Luis Santamaría, Luis Domingo González Núñez sustituye a María Fátima López Placer, y doña Francisca Saavedra Hernández sustituye a don Francisco Jambrina Sastre.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias. ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista?

EL SEÑOR MARTÍNEZ MÍNGUEZ: Sí, gracias, señora Presidenta. Su Señoría doña Begoña Núñez sustituye a don José María Crespo y don Antonio Losa a don Felipe Lubián.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias. ¿Por el Grupo Mixto?

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Gracias, Presidente. Joaquín Otero sustituye a don José María Rodríguez de Francisco.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias. Por el señor Secretario se dará lectura al primer punto del Orden del Día.

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Primer punto del Orden del Día: **"Proposición No de Ley, PNL 503-I, presentada por el Procurador don Joaquín Otero Pereira, relativa a modificación del Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número ciento treinta y seis, de catorce de febrero de dos mil cinco"**.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la presentación de la Proposición No de Ley, tiene la palabra el Procurador proponente, don Joaquín Otero... Oteiro Perera... -oh, por Dios-, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señora Presidenta. (Es el día, que está así). Buenos días, Señorías. El Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte, el PEIT -el famoso y conocido ya PEIT-, que presentó recientemente el Gobierno de la Nación, suprime la alta velocidad ferroviaria en el tramo entre Valladolid y León, y entre León y Oviedo y León y Ponferrada. El PEIT define estos tramos como de "altas prestaciones", lo cual, además de ser una definición vacía de contenido, confirma que no habrá alta velocidad ferroviaria en esos tramos.

Además, según el Plan de Gobierno, estas líneas acogerán transporte de viajeros y mercancías, algo incompatible con el concepto stricto sensu de la alta velocidad. Así las cosas, la velocidad prevista para estos tramos rondará los doscientos kilómetros a la hora, y no los más de trescientos que definen la alta velocidad. La velocidad prevista es la que en los países europeos desarrollados se denomina "ferrocarril convencional".

En definitiva, el PEIT contempla solo la verdadera alta velocidad entre Madrid y Sevilla, Madrid y Barcelona, Madrid y Valencia, Madrid y Galicia por Zamora; lo demás será ferrocarril convencional, con mejoras puntuales, eso sí, en la... en las infraestructuras viarias.

Esta previsión del Gobierno de la Nación carece de cualquier justificación, entre otras muchas razones, por el hecho de que la parte más costosa de esta infraestructura, que son los túneles de la variante de Pajares, sí están proyectados y concebidos para acoger la alta velocidad ferroviaria. Es más, estos túneles comenzarán ya... o las máquinas tuneladoras comenzarán a trabajar en los próximos meses, en un par de meses aproximadamente.

Por tanto, la Propuesta de Resolución que proponemos y planteamos a esta Comisión es la siguiente: "Que las Cortes se muestren favorables e insten a la Junta a que exija al Gobierno de la Nación la modificación inmediata del Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte, en el sentido de considerar los tramos entre Valladolid y León, León y Asturias, y León-Ponferrada hasta Monforte como de alta velocidad ferroviaria, de uso exclusivo para el transporte de viajeros y con una velocidad superior a los trescientos kilómetros por hora".

Este es el contenido de la Proposición No de Ley, sin perjuicio de que, si no las Cortes, desde luego, este Partido al que represento, sí que en las alegaciones que se presentaron en tiempo y forma al propio Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte contemplábamos como una de las alegaciones esta misma Proposición No de Ley. Pero, sin lugar a dudas, es mucho más importante que una alegación de un partido político, pues, un posicionamiento de un Parlamento Autonómico, que se ve, sin lugar a dudas, afectado por esta decisión porque todas estas infraestructuras se enmarcan, en su inmensa mayoría, dentro del territorio de la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Muchas gracias, y nada más por el momento.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Otero. Para consumir un turno en contra, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, don José Antonio Velasco... [Murmillos]. ¿Algún Grupo desea consumir un turno en contra? Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Losa.

EL SEÑOR LOSA TORRES: Gracias, señora Presidenta. Señor Otero, el periodo de alegaciones quedó cerrado hace algún tiempo; pero no por eso, porque esté cerrado el periodo de alegaciones, se va a manifestar el Grupo Parlamentario Socialista en contra de la propuesta que usted realiza aquí.

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2005-2020, del Gobierno Socialista de la Nación, nace

cuando apenas llevaba ocho meses gobernando, a diferencia del que había planteado el Gobierno anterior, del Partido Popular, que lo presentó en dos mil uno, cuando habían transcurrido cinco años de Gobierno Popular. Este Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes amplía el plazo, pero amplía también el contenido y amplía sensiblemente, de una forma muy fuerte, las inversiones –como no podía ser de otra manera–, al ampliarse el plazo, pero también al ser mucho más ambicioso que el anterior, aparte de ser mucho más ortodoxo en su presentación y en su formalidad.

En el... en lo que se refiere a la infraestructura ferroviaria, el PEIT 2005-2020 parte de una base y de un criterio fundamental, y es que, por supuesto, las líneas que estaban ya con tráfico exclusivo de viajeros se respetan –como no puede ser de otra manera–, que son la Madrid-Sevilla y la Madrid-Lleida, así como las que estaban más avanzadas en ese momento; con lo cual, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes de... de Ferrocarriles se diseña con una cruz que va a ser de tráfico exclusivo de viajeros, que es –vuelvo a reiterarlo que ya estaba ejecutado y lo que estaba en ejecución, y es la línea Santiago-Zamora, Madrid-Valencia, y el cruce de la Sevilla-Madrid-Barcelona. El resto... el resto de todo el tráfico ferroviario previsto en el PEIT se transforma en tráfico mixto: el norte, el sur, el este y el oeste; y no hay discriminación de ningún tipo ni de ninguna naturaleza, sino es la concepción de un ferrocarril nuevo que tiene muchas más ventajas de lo que usted ha querido decir o no conoce, y que yo voy a tratar de ilustrarle cuál ha sido la estrategia y cuáles son las razones de este diseño del transporte ferroviario en España.

El tráfico mixto que se concibe, como le he dicho, para todo el resto del territorio nacional que no está construido o que no están en construcción, para todo, tiene innumerables ventajas.

En primer lugar, abarata costes de una forma sensible, lo cual, lo cual mejora... mejora toda la red de infraestructuras porque se puede emplear más dinero en mejorar toda la red; no se ahorra dinero para guardarlo ni para derivárselo a otras regiones, no; se abarata para mejorar todo lo que es la infraestructura de transportes.

Rentabiliza las inversiones ferroviarias en un ancho internacional para todo el recorrido ferroviario de España, es decir, que todas las mercancías de España se van a poder impulsar por el transporte ferroviario. Hoy prácticamente el cien por cien del transporte de mercancías se hace por carretera; a usted no se le escapa el consumo energético, a usted no se le escapa la contaminación brutal que se produce en las carreteras, a usted no se le escapa el colapso de tráfico que se producen en las carreteras aun por muy buenas que sean. Por lo tanto, estamos garantizando el transporte de mercancías

para productos perecederos que se pueda utilizar el ferrocarril. Y, señor Otero, hablando desde Castilla y León, a nosotros nos interesa que nuestras mercancías puedan salir, y no que nuestros ciudadanos se puedan marchar. Yo quiero mercancías que puedan salir de nuestro territorio a velocidades al triple, o al cuádruple o al quintuple de donde hoy... como hoy se mueven. Y usted apuesta por un ferrocarril obsoleto de mercancías que tarda diez o veinte horas en ir desde Madrid a... a Galicia, y nosotros no, nosotros apostamos por el futuro. Y yo quiero... y yo quiero que por El Bierzo, que por León, que por Palencia, que por Valladolid, pase un tren de mercancías eficiente, para que pueda sacar nuestros productos, para que podamos traer materias primas y transformarlas y añadirle valor. Y usted apuesta por correr los ciudadanos, pero también le voy a dar satisfacción en lo de que es correr mucho por el ferrocarril de tráfico mixto. ¿Y la ventaja más importante –se ha dicho antes–, de las más importantes? La mejora del medio ambiente, que no se le olvide.

¿Qué establece el modelo dual, el modelo dual, el de las... el del... el del ferrocarril separado de pasajeros y de... y de tráfico de mercancías? Son trazados más exigentes. Mire usted, usted es berciano, es de Villafranca del Bierzo, ¿usted ha visto la A-6, usted ha visto la A-6, ha visto el destrozo medioambiental que lleva esa carretera, y es una carretera que está preparada para ir a ciento veinte kilómetros por hora? ¿Cómo va, desde túneles a trincheras, partiendo y destrozando todo el territorio por donde pasa? Un tren de alta velocidad, a trescientos cincuenta kilómetros por hora, pasando por su tierra, tendría que ir sobrevolado. Y ni incluso el Plan Viaria lo contemplaba, ni incluso el Plan Viaria lo contemplaba, porque es inviable, sencillamente; pero, además, porque nuestro Plan, la de los socialistas, apostamos por el tráfico mixto.

Le voy a decir más –no me voy a esperar a la segunda intervención–: Lisboa-Madrid. Lisboa-Madrid, cuando gobiernan ustedes, los del Partido Popular, estaba concebido –lo acuerdan el Gobierno de España y el Gobierno de Portugal– como exclusivo de viajeros el trazado entre Lisboa-Madrid. Duración del recorrido: tres horas, tres horas. Viene el Gobierno Socialista... viene el Gobierno Socialista y... y salta y diseña el PEIT, y pone el tren de alta velocidad entre Madrid y Lisboa, en la parte correspondiente a España, obviamente, como tráfico mixto, como tráfico mixto. El Gobierno de la derecha de Portugal se opone; viene un nuevo Gobierno en Portugal, ganan los socialistas, y se ha llegado a un acuerdo. Le voy a decir en cuánto tiempo va a llegar: por tráfico mixto ferroviario Lisboa-Madrid, Madrid-Lisboa, tres horas. Igual. O sea, que... que no es un problema el tráfico mixto para poder alcanzar velocidades suficientes de trescientos-trescientos cincuenta kilómetros por hora. El problema está que, depende de la orografía de cada sitio, se podrán alcanzar los trescientos-trescientos

cincuenta; y, a veces, sin orografía, se alcanzan los ciento sesenta, como de Madrid a Lleida. Pero bueno, eso son circunstancias de la naturaleza, seguramente.

Por todas esas razones que le he... que le he dicho, señor Otero, y que me gustaría que quisiera comprender –porque las entiende perfectamente–, es por las que nosotros, si usted se mantiene en su posición de mantener esta enmienda, nosotros, desde luego, no tenemos más remedio que votar en contra, porque nos parece que la solución actual es inmensamente mejor y mucho más realista para Castilla y León y para León de lo que usted establece.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Losa. Para consumir un turno de réplica, tiene la palabra el señor Otero por tiempo de cinco minutos.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Losa, yo no sé si usted de verdad está convencido de que el... que es mejor el tráfico mixto que el tráfico de alta velocidad. Pero, de verdad, si el señor Zapatero convence al señor Maragall y a los demás compañeros del tripartito de que a Barcelona es mejor que no vaya la alta velocidad, sino que es mejor que vaya el tráfico mixto, entonces, yo, de verdad, retiro la Proposición No de Ley; si el señor Zapatero convence al señor Chaves de que eso de haber hecho un AVE entre Madrid y Sevilla es una barbaridad y que hubiera sido mejor hacer una línea de tráfico mixto, yo retiro la Proposición No de Ley; si el señor Zapatero convence a los valencianos de que ya no van a tener AVE desde Madrid a Valencia, sino que es mejor el tráfico mixto, yo retiro la Proposición No de Ley; y si el señor Zapatero convence a Fraga de que ya no va a haber AVE por Zamora-Galicia, sino que es mejor tráfico mixto, yo retiro la Proposición No de Ley.

El problema es que usted esto lo puede decir en este Parlamento, porque si eso que dice usted lo dice un compañero suyo o usted mismo en el Parlamento de Cataluña, le corren a gorrazos, porque, de verdad, eso no se sostiene. Eso no se sostiene. [*Murmullos*]. No, no es ninguna bobada; no es ninguna bobada. Bobada, bobada es decir que es mejor viajar despacio que viajar deprisa. Eso es una bobada. Bobada es decir que, cuando en Europa los países más desarrollados –como Alemania y Francia– desarrollan la alta velocidad, aquí estamos desarrollando el tráfico mixto. Eso es una chapuza, como su nombre indica.

Y ya poner la palabra "mixto", ya... eso ya quiere decir que cabe todo; y en lo que es mixto, cabe todo; y en lo que cabe todo, no puede ser bueno, no puede ser bueno.

Y en ese sentido, y en ese sentido, miren ustedes, si el tráfico mixto fuera mejor para toda España, no se

contemplaría en el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte alta velocidad. Porque dicen: "Hombre, las mercancías van mejor y más deprisa, porque sale mucho antes y los productos perecederos... perecederos podrían ir por ferrocarril y no por carretera, como está ocurriendo ahora mismo", no sé qué. Sí, perfecto. Pero, ¿qué pasa, que de Cataluña no salen mercancías? Sí, pero también tienen alta velocidad. ¿Y del resto de los sitios?, ¿y de Andalucía no salen mercancías? Sí, pero también tienen alta velocidad.

Mire, aquí el problema es que no puede ser bueno para unos territorios el tráfico mixto y para otros la alta velocidad. ¡O para todos o para ninguno! Si lo mejor es el tráfico mixto: para todos. Pero al final es la historia de siempre: los catalanes, sí; los valencianos, también; los andaluces, también; pero los de aquí nos tenemos que conformar con el tráfico mixto, intentando vender lo invendible.

Mire, el... el tráfico de ferrocarril, el tráfico por ferrocarril moderno es un tráfico, en toda Europa, de alta velocidad. Lo que hay que hacer es, evidentemente, hacer esas líneas de alta velocidad como estaban proyectadas, y, en segundo lugar, mejorar el trazado ferroviario convencional para que las mercancías puedan viajar, pues, con más celeridad.

Pero, en todo caso, en todo caso, de verdad, en todo caso, no crean ustedes en la utopía de que las mercancías perecederas, por rápido que vayan por ferrocarril, van a viajar por ferrocarril. Eso es una utopía; eso no se lo cree nadie, porque ni en sitios donde hay mejores mercancías viajan por ferrocarril los productos perecederos, perecederos. El problema es que ahora mismo en España viaja por carretera lo perecedero y lo no perecedero. (Deje a su compañera intervenir, si quiere, porque...).

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Sí, señora Pérez, haga el favor de dejar al interviniente, ¿eh?

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: En el caso entre León y Asturias, por poner un ejemplo –que es una parte de la Propuesta de Resolución de la Proposición No de Ley–, ni siquiera ese argumento que usted plantea del impacto ambiental... –el impacto ambiental será el mismo vaya a donde vaya, pero no puede haber un impacto ambiental distinto para aquí que para Cataluña o para Sevilla, ¿no?, será el mismo vaya donde vaya–, bueno, el impacto ambiental es exactamente el mismo, porque, mire, los túneles se van a construir porque están proyectados como túneles para acoger la alta velocidad ferroviaria; si el trazado está preparado para acoger la alta velocidad ferroviaria. Por tanto, ahí no... y es la obra más costosa, evidentemente, los túneles. Por tanto, ni siquiera hay un distinto impacto con unos túneles que con otros túneles.

Pero eso del impacto ambiental, mire, con todos los respetos al medio ambiente, eso siempre ha sido el obstáculo para que, cuando alguien no quiere hacer algo, dice que es por culpa del impacto ambiental, pero solo allá donde le interesa. Mire, el circuito de velocidad de La Bañeza ¿por qué no se hace? Porque dice el que no interés en hacerlo que el impacto ambiental. La estación de San Glorio ¿por qué no se hace? Porque el que no la quiere hacer por otras razones dice que es por culpa del impacto ambiental. Ese argumento lo solían utilizar los del Partido Popular. Ahora veo que ustedes también lo han copiado, y cuando no tienen que... cuando no pueden justificar algo que es injustificable, pues echan mano del impacto ambiental.

Pues mire, no, señor Losa, yo quiero viajar por alta velocidad, yo quiero viajar como viajan en los países desarrollados. Y, al menos -insisto-, yo, si se retira toda la alta velocidad, porque tiene tantos perjuicios -como usted ha dicho-, de toda España, evidentemente, me podría convencer de que en toda España es mejor el tráfico mixto; pero mientras en una parte de España sigan apostando por la alta velocidad, en mi tierra quiero también alta velocidad. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Otero. Para consumir un turno de dúplica, tiene la palabra el señor Losa, por un tiempo máximo de cinco minutos.

EL SEÑOR LOSA TORRES: Sí, señora Presidenta, rápidamente. Usted se pregunta si yo estoy totalmente convencido. Totalmente convencido, y no defiendo ni doy excusas, totalmente convencido: es mucho mejor para nosotros, y no por la evaluación de impacto ambiental, sino por razones reales, es mil veces mejor el diseño de esta manera que el de la otra. Se lo digo totalmente convencido. Señor Otero, estamos hablando de alta velocidad, de los mismos conceptos; pero hay que hablar con la realidad en la mano.

Mire usted, dice: "Convencer al señor Maragall, al señor Chaves, al valenciano, al señor Camps, al señor Fraga". Pero si es que no me ha querido usted escuchar. Le he dicho: "No vamos a desmontar un ferrocarril que ya está construido". "¿O va usted a acusar al Partido Popular de que los gallegos de no sé qué?". No, oiga, es que... es que, es que el diseño de... del Plan Viaria era que esos recorridos iban a ser de alta velocidad exclusiva para viajeros. Y no diga... eso sí que sería una bobada, que usted me diga que levantemos el Madrid-Sevilla porque el criterio haya cambiado. Hombre, no sea usted ridículo o no quiera hacérselo, por favor. Si está construido, está construido; y si está en construcción, pues está en construcción, aunque el Madrid-Lleida a lo mejor habría que haberlo levantado, porque no pasa de ciento sesenta kilómetros por hora, no pasa de ciento sesenta kilómetros por hora. Eso sí que es una vergüenza, con la inversión

que se ha hecho, y a lo mejor habría que haberlo levantado. Pero no venga usted aquí a sacar las cosas fuera de lo que es la realidad. Y, por lo tanto, eso es así. Y lo que estaba construido está... se tiene que dejar, obviamente, por sentido común. ¿O quiere que lo levantemos? ¡Le voy a preguntar a Maragall o a Fraga, por favor!

Y luego, lo que estaba en construcción, pues también, porque está ya construido, porque está adjudicado, porque está en marcha. Y los túneles son para evitar montañas, porque los trenes de alta velocidad no pueden subir por las montañas y bajar por las montañas, tienen que hacerse túneles. Y si se hacen, pues se hacen con las máximas condiciones, obviamente. O sea que no diga usted obviedades o unas excusas ridículas.

Dice usted que... que es chapuza. ¿Qué dijo usted de Viaria? Yo no he dicho nada de Viaria, incluso, incluso reivindicaba que se deje como estaba. Yo le voy a decir cómo estaba.

Mire, documento *Viaria Castilla y León 2001-2010* -el que usted reivindica; ya me adelanto a lo que digan los señores del Partido Popular-, mire, página treinta y una, treinta y una -y me remito a esto-: "Reducción de los tiempos de viaje en servicios de largo recorrido -el alta velocidad, el que usted reivindica-: Madrid-Valladolid, cincuenta y cinco minutos; Madrid-León, dos horas y quince minutos". Es decir, que el tren de alta velocidad que el Gobierno Popular diseñaba en Viaria -luego le daré copia de esto; esto no es un error- tardaba cincuenta y cinco minutos en llegar a Valladolid y una hora y veinte minutos en llegar de Valladolid a León, lo que yo he tardado en coche hoy desde Valladolid a León, igual que usted, viniendo a ciento diez, que es lo que nos permite la carretera esa; igual. ¿Esa es la alta velocidad que usted reivindica? ¡Hombre, por favor, seamos serios!

El tren de alta velocidad que vamos... que diseñan los socialistas le estoy diciendo que va a permitir hacer Lisboa-Madrid en tres horas con un... con una vía de tráfico mixto, y esa es la que nosotros diseñamos, y va a ir mucho más rápida que la Madrid-Lleida, que estos señores han ejecutado, ejecutado... Señor Otero, haga el favor de escucharme, y no me venga usted diciendo esas cosas de que le exijamos a Maragall, o a Camps, o a no sé quién que... que se metan al mixto. Bueno, oiga, pues será al Grupo Mixto, porque al tráfico mixto ya no puede ser porque está construido por una... para un solo uso, que es de tráfico de viajeros.

Y le digo: estoy convencido, señor Otero, con todo el cariño, y no es por defender a mi partido, que... que también lo tendría que hacer, pero es porque estoy convencido plenamente -y lo dije siempre- que el tráfico de mercancías a velocidades notables, y no a veinte por hora, que es como va en la actualidad, nos hace más competitivos a esta Región, y a la nuestra, a la de León,

mucho más competitivos; y es mucho más importante tener las mercancías a doscientos cincuenta kilómetros por hora que tener los... los viajeros a trescientos ochenta o a cuatrocientos diez, mucho más importante, señor Otero; porque de viajar rápido no se... rapidísimo no se vive, por ultrasonido, se vive de hacer las cosas bien. Y quiero mercancías a doscientos kilómetros por hora o a doscientos cincuenta, y quiero viajeros, como mínimo, a doscientos cincuenta kilómetros por hora, que es por lo que usted se podrá mover en el dos mil ocho desde Madrid a León.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Losa. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don José Antonio Velasco.

EL SEÑOR VELASCO FERNÁNDEZ: Gracias, señora Presidenta. Señor Losa, me deja usted sorprendido de esa facilidad que tiene usted y tiene el Partido Socialista de cambiar según esté en el Gobierno o en la Oposición, porque ahora está haciendo aquí una... una defensa a ultranza del transporte por mercancías; cuando lo más importante para el Partido Socialista siempre dice que son las personas, para usted lo más importante parece ser que son las mercancías y no las personas. [*Murmullas*]. Ya, ya. Bien.

También... también me congratulo de que haga alusiones constante al... al Protocolo... al Protocolo Viaria. Será porque era un Protocolo importante y bueno, que incluso usted cada poco lo tiene de referencia. Pues bien, según este Protocolo, se contemplaba la puesta en marcha para la Comunidad de Castilla y León de mil... de mil doscientos kilómetros de líneas de alta velocidad, con una diferencia muy significativa con el Plan que ustedes han presentado: que había un horizonte temporal del año dos mil diez.

Ustedes también, en esta vorágine que llevan desde que están en el Gobierno de Madrid, con esa obsesión enfermiza de que todo lo que huele a Partido Popular o todo lo que el Partido Popular haya realizado, digo, con esa obsesión, han sacado un Plan de Infraestructuras que, lógicamente, difiere en muy poco en cuanto al... digamos, la ampliación en cuanto a alta velocidad en la Comunidad de Castilla y León, porque, lógicamente, lo único que supone a mayores del Protocolo Viaria son trescientos kilómetros en una línea nueva, Madrid-Ávila-Salamanca-Portugal. Por lo tanto, el Protocolo Viaria para ustedes también era un Protocolo muy bueno.

Ya digo que nosotros encontramos muchos inconvenientes a este... a este PEIT: por un lado, tenemos el retraso en cuanto a la... digamos, al desarrollo del Plan, al dos mil veinte, cuando antes era al dos mil diez. Ustedes añaden a este Plan una serie de incertidumbres.

Como aquí se ha dicho y se ha discutido, prácticamente, la mayoría de las líneas –usted hoy nos lo ha aclarado aquí– no va a ser alta velocidad, que van a ser líneas mixtas; y no es lo mismo la alta velocidad que unas líneas mixtas para el transporte de viajeros y de mercancías.

Y, por otro lado, tampoco asignan plazos. No establecen prioridades en cuanto a las infraestructuras que se van a hacer, no marcan tampoco la financiación de cada una de estas obras, y tampoco tienen en cuenta que... una cosa que es muy importante: que dentro de dos años va a haber un cambio de escenario muy importante a nivel de Europa; es decir, los fondos europeos dentro de unos años ya no van a ser lo que eran. Y usted sabe que este tipo de financiaciones cuentan con unos fondos europeos muy importantes. Por lo tanto, también habría que decir de dónde se va a sacar el dinero para realizar todo esto.

Castilla y León –como bien dijo el Portavoz de la UPL–, yo creo que tenemos el mismo derecho que tiene Cataluña y que tiene Andalucía. Por lo tanto, necesitamos y también solicitamos que tengamos una alta velocidad como los... las demás Regiones de nuestra España.

Nosotros decimos que las mercancías tienen que ir más rápidas, por supuesto, pero que se utilice o que se modernice la línea convencional que hay ahora; pero los viajeros son los más importantes, las personas, y, por lo tanto, estos que usen las... la nueva construcción de las vías de alta velocidad.

Nosotros vamos a votar favorablemente a esta Proposición No de Ley, porque, en cuanto a las alegaciones que por parte de la Consejería de Fomento se hizo en su momento, pues ya va contemplado estas, aparte de otras muchas más que se hicieron para toda la Comunidad, ya va contemplado, sobre todo estas que se refieren en la Proposición No de Ley.

Por lo tanto, la Consejería de... de Fomento ya, en ese tipo de alegaciones, ya se planteó este... no solo esto, sino también que las reuniones que tuvieron con los representantes, con Ceca, con UGT y con Comisiones Obreras, el pasado dos de febrero, ya también se elaboró un documento que se acompañaba a las alegaciones que por parte de la Consejería ha hecho al... al PEIT.

Por lo tanto, nosotros vamos a votar favorablemente, reincidiendo en que ya son alegaciones que hicieron en su día, y, por lo tanto, pues vamos a apoyar esa Proposición No de Ley. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Velasco. Para cerrar el debate, tiene la palabra el señor don Joaquín Otero.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señora Presidenta. Con más tranquilidad y sosiego que el señor Losa, porque cuando se tiene la razón no hace falta hablar alto; y a veces no la tengo, pero en esta ocasión sí, no hace falta hablar alto; no hace falta hablar alto, el problema es intentar demostrar lo indemostrable, entonces hay que levantar la voz.

Mire, señor Losa, dice usted unas cosas muy pintorescas, y es que eso es lo que pasa cuando hay que defender cosas así, ¿no? No deja de ser pintoresca que, claro, dice usted: "Hombre, es que lo que ya está hecho, lo que se ha ejecutado o está en ejecución no lo vamos a... no lo vamos a desmantelar"; pero como diciendo: ya sabemos que es una chapuza, pero, bueno, ya está hecho; si lo tuviéramos que hacer de nuevo, no había alta velocidad ni en Sevilla, ni había alta velocidad a Barcelona, ni había alta velocidad a ningún sitio. Para... ¿eso es así, no? ¿Cómo que no? Como diciendo: no vamos a desmantelar lo que ya está hecho, hay que dejarlo.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Por favor, no entablen debate, que ahora ya es su turno, es irrelevante y nada más.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Es mejor... es mejor el ferrocarril mixto para toda España, ahora dice que no. Pues bueno, diga usted eso... de verdad, si eso lo dicen en el Parlamento de Cataluña, de verdad, de verdad, de verdad. En fin.

Luego dice... Bueno, que claro, eso lo que viene al final a demostrar es que aquí, por ser los últimos, encima salimos perjudicados, porque si ya lo tuviéramos, por lo menos, en ejecución la alta velocidad, pues ya se hacía; pero como tenemos la mala suerte de que somos los últimos en todo y ni siquiera se ha iniciado, pues ahora encima os castigamos y no tenéis alta velocidad.

Bueno, mire, los argumentos que usted nos da... en fin, algo tiene que decir, ¿no?, tiene que llenar aquí el tiempo, y los argumentos son los que usted viene a dar. Pero mire, yo el Plan Viaria lo he criticado mucho, a mí no me gustaba el Plan Viaria. ¿Qué dice usted que yo defiendo el Plan Viaria, si yo ni lo hice, ni lo comparto? Y mire, y mire, ¿se acuerda usted... -es que hay que tener un poco de memoria, hombre; yo, porque hubo Pleno ayer y antes de ayer y no pude ir a la hemeroteca, si no, hubiera sido divertidísimo-, se acuerda usted cómo, cuando había dos opciones para que hubiera alta velocidad... alta velocidad ferroviaria para Galicia, una opción era la opción sur -la de Zamora- y otra la opción norte, y se eligió la opción sur, se acuerda usted las movilizaciones y los líos y... que montó su partido, que se pegaban en Ponferrada por coger la pancarta, se pegaban en Ponferrada por ir con la pancarta que ponía "Alta velocidad para Galicia por El Bierzo", "Alta

velocidad el tramo León-Ponferrada-Monforte", y iban así apretando y dando codazos para llevar esa pancarta, se acuerdan ustedes? Y ahora, ¿por qué ya dicen que mejor el ferrocarril mixto? ¿Por qué no lo decían entonces? El lío que montaban.

Mire... no, no, no, no decían lo mismo. Ustedes querían alta velocidad, y menudos líos... Vamos, pero de verdad, es que era una cosa allí, que yo... yo iba en esas manifestaciones, porque yo siempre defendí lo mismo, y tenía que ir en tercera fila porque estaban todos los del Partido Socialista allí, pero vamos, pegándose por coger la pancarta: "Alta velocidad por el corredor León-Ponferrada-Monforte". Y bueno, cómo ponían al Gobierno -con toda la razón del mundo, dicho sea de paso- porque no era así.

Pero, mire, le digo más. Plan especial para el oeste de Castilla y León, vigente, porque ayer Zapatero volvió a hablar en el Congreso del Plan. Mire, este es el Plan especial para el oeste, aquí esta lo de... bueno, lo del PSOE viene por todos los sitios, no crea que no lo pone. Dice, medida sesenta y siete, medida sesenta y siete: "Consideramos básica la agilización de plazos y realización dentro de los planes de las redes de alta velocidad... -no altas prestaciones- alta velocidad del norte de España las conexiones entre Valladolid y León, Salamanca-Valladolid y Medina del Campo-Zamora. Periodo dos mil ocho-dos mil doce: se finalizarán las conexiones de las redes de alta velocidad (alta velocidad) del norte de España entre León, Ponferrada y Galicia", por ejemplo.

Bueno, antes de las elecciones: alta velocidad; después de las elecciones: altas prestaciones. Antes de gobernar: qué barbaridad eso de lo mixto es una chapuza, eso no vale para nada; después de gobernar: una maravilla, el tráfico mixto es una maravilla, mejor que la alta velocidad, vete tú a comparar, hombre, que... vaya error haber hecho alta velocidad en España, si todo tenía que haber sido tráfico mixto. Mucho mejor que los paquetes y las personas viajen al mismo tiempo, porque en el binomio persona/paquete hay que equipararlos, tanto derecho tienen los paquetes como las personas a viajar en el mismo tiempo.

Señor Losa, para este partido, para este partido, para este partido y, afortunadamente, por lo que veo, para estas Cortes, que viajen más deprisa las personas que los paquetes es muy razonable. Que además haya alta velocidad en esta tierra, exactamente la misma que hay en otros lugares, también nos parece muy razonable. Y yo estoy seguro de que si para gobernar en España tuviera que contar con algún partido, como tienen que hacerlo en Cataluña, de esta tierra, había... aquí habría alta velocidad y no altas prestaciones. Pero no lo hay, efectivamente, pero no lo hay; pero, si lo hubiera, seguro que aquí tendríamos alta velocidad.



Y, en fin, ya... no podemos tampoco entrar... profundizar mucho más, porque la cosa es tan evidente, tan evidente, que donde puede haber alta velocidad nadie quiere las altas prestaciones, y donde se puede viajar a más de trescientos, nadie quiere viajar a doscientos por hora, pues mire, que ya no tengo más argumentos; ante la obviedad de la Propuesta de Resolución, no tengo más argumentos para intentar defender algo que yo creo que coincide con el 99,9%, periodo nueve, de los ciudadanos -no los del Partido Socialista- de esta Comunidad Autónoma, y que coincide con el 100% de las voluntades de los ciudadanos de esta Comunidad Autónoma. Y digo el 100% porque ustedes también están convencidos de que es mejor la alta velocidad que las altas prestaciones, lo que pasa que no lo pueden decir. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Otero. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la Proposición No de Ley. ¿Votos a favor? Once. ¿Votos en contra? Seis.

Votos emitidos: diecisiete. A favor: once. En contra: seis. Por tanto, queda aprobada la Proposición No de Ley debatida.

Por el señor Secretario se dará lectura del segundo punto del Orden del Día.

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Segundo punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 504-I, presentada por el Procurador don Joaquín Otero Pereira, relativa a supresión del peaje en la autopista León-Campomanes, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 136, de catorce de febrero de dos mil cinco**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la presentación de la Proposición No de Ley, tiene la palabra el Procurador Proponente, don Joaquín Otero Pereira, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señora Presidenta. De nuevo a vueltas con el PEIT, el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte. Y, por no reproducir los argumentos de la anterior... de la anterior intervención, nos vamos a referir a lo peculiar de esta iniciativa o a lo que cambia esta iniciativa con relación con la anterior. Y ahora ya no estamos hablando de ferrocarril, sino que estamos hablando de autopistas de peaje, y en particular la autopista de peaje entre León y Asturias.

Una autopista de peaje que el Gobierno Socialista primero prometió que iba a suprimir, luego... unos decían que se iba a suprimir, otros decían que se iba a abaratar y otros decían que, bueno, que poco a poco, y

otros decían que de un golpe; es decir, tenemos muchas versiones recogidas en la prensa, según quien fuera el dirigente socialista que hacía las declaraciones. Pero bueno, sí había una voluntad, aunque no era unánime, sobre si suprimirlo de golpe, suprimirlo poco a poco... en fin; pero esa era la idea. Hasta que... hasta que apareció una nueva versión también de la solución a ese problema por parte del Partido Socialista, y fue que ya ni se suprimía ni se abarataba, se iba a hacer una autovía paralela entre León y Asturias gratuita, una autovía paralela a la autopista de peaje.

Bueno, pues esta propuesta a nosotros nos parece inviable, fundamentalmente por el coste económico que supondría para las arcas del Estado. Una autovía paralela a la autopista, una autovía, ahora mismo, entre Asturias y León podría rondar los 2.000 millones de euros, aproximadamente a una media de 35 millones de euros por kilómetro y por los setenta kilómetros que se precisarían, en una zona de dificultades importantes orográficas, ¿no?; por tanto, la inversión sería cuantiosísima para construir una autovía paralela a una autopista de peaje.

Con la mitad de esta inversión, con unos 1.000 millones de euros, podría rescatarse la concesión de la actual autopista, suprimir el peaje, por tanto, e incluso mejorar el trazado en algunos puntos donde hay dificultades, porque es una autopista de alta montaña que se ha construido ya hace unos años y que podría mejorarse, sin lugar a dudas, especialmente construyendo dos nuevos túneles.

La propuesta de hacer esta autovía paralela a la autopista de peaje nos parece -insisto- desacertada, inviable, y creemos que no se llevaría a efecto nunca, pues, porque el coste no... no lo iba... no lo iba a permitir, ¿no?; con lo que, al final, lo que ocurriría es que ni se abarata el peaje de unas, ni se suprime el peaje de una, ni se construye la otra. En definitiva, pues por razones de eficiencia, y eficacia y probabilidad, pues preferimos propuestas realistas, creíbles y factibles, como es el rescate de la concesión a la empresa adjudicataria de la explotación de la autopista León-Campomanes.

Por eso, la Propuesta de Resolución que hacemos es: "Que las Cortes se muestren favorables e insten a la Junta a que exija al Gobierno de la Nación la supresión del peaje de la autopista entre León y Campomanes, la A-66, mediante el rescate de la concesión, mediante la implantación del sistema de pago denominado 'peaje a la sombra', o mediante cualquier otro medio que suponga la gratuidad para los usuarios".

Y a la espera de la respuesta que podamos recibir por parte de los distintos Grupos Parlamentarios para un posterior turno, nada más por el momento.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias. [*El resto de la intervención sin micrófono*].

EL SEÑOR LOSA TORRES: Gracias, señora Presidenta. Una... una aclaración: es verdad que en el PEIT aparece una... una autovía paralela a la autopista actual, pero que aparece como criterio general que se encuentra en todo el PEIT, y es que al lado de autopistas, en la mayoría de las autopistas hay autovías paralelas; no significa, hasta que no se precise... Le recuerdo, señor Otero, que el PEIT en este momento está en proceso de aprobación formal, no en plan de panfleto que... itinerante que recorre los pueblos y calles de España, como era el del Partido Popular, o sea, que en este momento está... es un proyecto... es un proyecto de plan que ha sido sometido a la consideración de toda la sociedad española, a través de sus agentes; usted mismo ha anunciado que, como partido, ha presentado sus... sus alegaciones, igual que lo ha hecho la Junta de Castilla y León, igual que lo ha hecho el Partido Socialista, y en este momento está en tramitación. Veremos el resultado final cuál es.

Pero nosotros decimos siempre lo mismo, lo mismo decíamos con respecto al tren de alta velocidad -que sigo manteniendo que el tren que va a pasar por León y Ponferrada va a ser de alta velocidad, de alta velocidad; y ya lo verá usted, ya lo verá usted-, y le digo, respecto a esto, que nosotros seguimos diciendo que se elimine el peaje, si es que se mantiene la autopista, que yo estoy convencido que va a seguir manteniéndose y que no se va a hacer ninguna vía paralela. Y se va... y nosotros vamos a seguir diciéndolo. Y dice usted: "Unos de una manera, otros de otra". Pues igual que usted dice que si el peaje en la sombra, que si tal; es que las cosas se pueden hacer de diferentes maneras, y algunas se pueden hacer hasta mal, como las hacía, y mucho, el Partido Popular.

Le voy a recordar muy poco, pero considero que es muy importante: hacer historia de esta autopista, que usted siempre lo oculta, parece que quiere proteger al Partido Popular. Y es que esta... esta autopista la proyecta en los años setenta el Gobierno de la UCD; se proyecta entonces y se adjudica a una empresa privada que se llamaba Aucalsa, y la financiación se realizó con créditos en divisas y con un seguro de cambio garantizado por el Estado, gobernado por la derecha. Esta empresa quiebra, y el Estado se hace con el 100% del accionariado; miles de millones de pesetas de entonces en concepto de seguro de cambio fueron pagados desde los Presupuestos Generales del Estado. Se congelaron las tarifas desde el año ochenta y ocho hasta el noventa y uno, y se fijaron por debajo del IPC prácticamente el resto de los ejercicios. Es evidente que todas estas acciones, todas, fueron realizadas por los Gobiernos Socialistas, todas las que aquí he descrito en positivo, porque las en negativo ya sabemos cómo se hicieron.

Aucalsa pública invirtió entre el año ochenta y dos -que gobernaba ya el PSOE- y el año noventa y seis 23.171 millones de pesetas corrientes en esa autopista, que fue diseñada y proyectada por estos señores que están aquí enfrente.

El año noventa y nueve, esta... esta empresa entra en beneficios, con 680 millones de pesetas; en el año dos mil, con 1.000 millones de pesetas; en el año dos mil dos, 8,7 millones de euros (1.450 millones de pesetas de beneficio), el mejor resultado de todas las empresas de autopistas nacionales. Y en ese año dos mil, señor Otero, estos señores del Partido Popular que hoy van a votar favorablemente -igual que yo, porque estamos convencidos de que hay que eliminar ese peaje-, estos señores del Partido Popular aumenta el periodo de peaje en veintinueve años, señor Otero. Dígaselo, que han sido estos señores los que han aumentado en veintinueve años el peaje de esa autopista, que parece que los culpables somos nosotros. Dígaselo, que se está haciendo usted del Partido Popular, señor Otero. Pero, ¡hombre! Del dos mil veintiuno al dos mil cincuenta, del dos mil veintiuno al dos mil cincuenta han ampliado, y ponen en marcha la privatización, ni más ni menos, poniendo al frente de la empresa, como siempre, a algún amigo del pupitre del señor Aznar, hombre, como siempre. O sea, a los Gobiernos del PSOE les tocó pagar, y a los del PP vender, que es lo que hicieron estos señores.

Un dato importante, señor Otero, un dato importante -estos señores que tanto hablan en contra de los catalanes-: mientras se vendía la joya de las autopistas, Aucalsa, el PP liberó en el año dos mil -y eso lo sabe usted muy bien, y quiero que me lo reafirme- varios tramos de la autopista A-7 que afectaban a Barcelona, Gerona y Tarragona. Díganlo, que estos señores liberaron esos tramos de autopista, los del Partido Popular, a los catalanes, esos que usted repudia tanto, que yo no, que yo no. Porque parece que le duele a usted que gobiernen allí la izquierda; claro, será de derechas usted.

Sin embargo... sin embargo, el Partido Popular siempre se ha opuesto a la liberalización de las autopistas de Castilla y León. Estos señores han construido tres tramos de autopista mientras han gobernado ocho años: León-Astorga, la construyeron estos señores; Ávila-Villacastín, la construyeron estos señores; y Segovia-San Rafael, la construyeron estos señores. Y estos hoy van a votar y van a exigir que se libere la autopista del Huerna. Oiga, ustedes poco legitimados están para exigir la liberación de estos peajes, cuando ustedes han sido los máximos impulsores de las autopistas en España y en Castilla y en León.

Y ya poco le voy a decir más. Sí le voy a decir que nosotros hemos presentado una enmienda con el ánimo que, si usted lo tiene a bien considerar o hacer una

transaccional, estaríamos dispuestos. Pero ya le anuncio, en cualquier caso, que, si no la quiere admitir, le votaremos la suya. Pero nosotros pensamos que es ser más realista, ser más realista, por la inversión tan brutal que habría que hacer para rescatar de un solo golpe... de una sola vez esta... este peaje de esta autopista, sería -a nuestro juicio- casi inviable desde el punto de vista económico, porque influiría en otras infraestructuras del Estado, y sobre todo de nuestro territorio.

Y, por lo tanto, consideramos más viable, porque nos parece... porque hemos gobernado y sabemos lo que es eso, y usted también tendría que entenderlo, que el rescate se haga de una forma progresiva y en el tiempo, pero, desde luego, no a muchos años, sino en esta Legislatura, que solamente quedan ya tres años hasta su eliminación total. Y ese es el planteamiento que hace el Grupo Parlamentario Socialista a... hacia usted, por si tiene a bien aportarle algo esta enmienda, que no pretende sustituir para nada a la suya -aunque se llame de sustitución-, sino que lo que quiere es aportar un poco más y un poco de racionalidad -a nuestro juicio- en la que usted ha presentado.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Losa. Para pronunciarse en contra o a favor de la enmienda, tiene la palabra don Joaquín Otero... Otero Pereira.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Losa, esta vez ha estado usted más atinado que en la primera intervención, lo que pasa que me dice lo que yo le tengo que decir a estos señores; y mire, yo a estos señores les he dicho tanto de autopistas, les he dicho tanto, les he criticado tanto... comparto con usted tanto que no se lo imagina. El problema es que ahora el que gobierna es el que gobierna, y el que lo puede quitar es el que lo puede quitar. Y si estos señores siguieran gobernando, como usted dice, esté seguro de que estaríamos pidiendo y exigiendo que se quitasen esos... que se quitasen esos peajes, que es verdad que, por ejemplo, en el caso llamativo de la León-Astorga, ¿no?, ellos lo... ellos lo establecieron, ¿no?; si no lo hubieran establecido, hoy no estábamos hablando de... de este tema. Pero, bueno, hoy gobierna el Partido Socialista y, por tanto, a quien hay que pedir, porque es el que tiene la capacidad de decisión, es el partido... es el Partido Socialista.

Mire, señor Losa, la verdad es que no vamos a discutir sobre algo en el que en el fondo parece que estamos de acuerdo, es decir, de su intervención, de la enmienda que han presentado, bueno, parece que la... la filosofía es la misma, ¿no? Ese peaje, desde luego, hay que suprimirlo, y eso es lo que hay que hacer y no hacer autovías como, bueno, usted reconoce que, bueno, aunque lo contemple el PEIT, pero que no va a ser... que

no va a ser posible, que no va a ser viable; que lo operativo es suprimir ese... ese peaje.

Y es verdad que, si hacemos historia, pues hace bien poco tiempo, no solamente la intención de privatizar, sino el incremento del plazo de la... de la concesión administrativa a no sé cuántos años lo que ha hecho es todavía garantizar más años de peaje en esa autopista, y esas gestiones las hizo el Partido Popular, que en este tema de autopistas, desde luego, casi es mejor que estén callados y que no... que no hablen mucho, ¿no?, porque, claro, la historia se les vuelve en contra.

Pero, en cualquier caso, mire, vamos a lo positivo, vamos a lo práctico de la enmienda, porque, ya digo, en el fondo vamos a estar de acuerdo; vamos a lo positivo. Ustedes, en la campaña electoral, ya pedían esto. Estoy viendo que "Suprimir el peaje de la AP-66 es una prioridad para el PSOE en Asturias", "Cuesta -Álvaro Cuesta, me imagino- anuncia la negociación con Aucalsa. Será una de las primeras medidas del nuevo Gobierno". Y así muchos... muchos titulares, ¿no? "El PSOE de León quiere agilizar las gestiones para abaratar o anular el peaje a Asturias". Bueno, lo que pasa que ha pasado ya un año -algo más de un año- y todavía no se ha hecho absolutamente nada en esta materia. La Legislatura todavía le queda tiempo, pero estas son cuestiones que no se pueden decir "son a largo plazo", porque son trámites administrativos. No, esto es sentarse... sentarse con la empresa adjudicataria y negociar con la empresa adjudicataria. Esto se podía haber hecho al día siguiente de las elecciones, a la semana siguiente, al mes siguiente, a los dos meses, a los tres; llevamos doce, trece y todavía no se ha hecho absolutamente nada. Pero bueno, hay tiempo.

Me plantea usted una enmienda que, más o menos, viene a decir lo mismo que la Propuesta de Resolución que nosotros hemos... que nosotros hemos presentado. No hay grandes diferencias. Es verdad que la Propuesta de Resolución es bastante genérica, ¿no? Yo podría haber dificultado la aprobación diciendo que exijan al Gobierno de la Nación que suprima ya, o este mes o este año; no, yo ha visto que no he entrado en... en plazos, y usted acota esos plazos -y a mí me parece bien- a esta Legislatura; me parece bien. Yo estoy dispuesto a aceptar que acotemos el tiempo al Gobierno de la Nación para suprimir totalmente el peaje en esta Legislatura.

¿Que eso tiene que ser a través de negociaciones con la empresa adjudicataria? Nosotros no lo ponemos, pero es evidente; es decir, ahí no hay vuelta de hoja: hay una... hay una concesión administrativa y hay unos derechos para la empresa adjudicataria que no se pueden vulnerar. Tiene que ser siempre a través de una negociación. Se puede añadir o se puede considerar obvio y, por tanto, no añadirlo a la Propuesta de Resolución.

¿Y que ese rescate tiene que ser de forma gradual o que pueda ser de forma gradual, pero que en esta Legislatura, es decir, en los próximos tres años, haya sido ya total -que es lo que yo deduzco de su iniciativa, que en estos tres años no haya peaje ya, al final de esta Legislatura no haya ningún peaje ni pequeño ni grande-? También estoy en condiciones de aceptarlo y de adiccionarlo a esta iniciativa.

Yo ya le anticipo -y... y usted me conoce en este sentido-, yo no soy partidario de las enmiendas de sustitución, entre otras razones porque, bueno, el espíritu del proponente, que es el que la trae, el que la prepara y el que la pone encima del debate, yo creo que es el que debe de prevalecer. Por tanto, salvo ocasiones muy excepcionales, nunca he admitido enmiendas de sustitución. Pero, desde luego, enmiendas de adición, cuando en el fondo estamos de acuerdo, que no sea por cuestiones de forma, de verdad, por lo que no salga aprobada una iniciativa de estas Cortes, de esta... de esta Comisión.

Por eso -insisto-, fijar un texto adicionando esas cuestiones que usted me plantea, y que reitero: la cuestión de que sea de forma gradual, el acotarla en el tiempo a esta Legislatura y mediante las negociaciones oportunas con la empresa adjudicataria, no hay ningún inconveniente, y si usted lo... lo acepta, pues fijamos un texto al final de la... al final, en la última intervención, para que se someta ya a votación. Nada más por ahora y muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Otero. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don José Antonio Velasco.

EL SEÑOR VELASCO FERNÁNDEZ: Gracias, señora Presidenta. Bueno, yo, decir en primer lugar que, según parece entrever de las palabras que ha dicho Joaquín Otero, que hay posibilidades de que pueda llegar a un acuerdo con ellos. Nosotros, entonces, vamos a variar la... la postura que teníamos en principio.

Nosotros, a la PNL de... que había presentado la UPL íbamos a votar favorablemente. Lógicamente, si... si se va a llegar a un acuerdo entre el Partido Socialista y la UPL para hacer una transaccional, nosotros no vamos a estar de acuerdo con la reducción gradual de... del peaje tal como propone el Partido Socialista. Nosotros exigimos que ya... o sea, es un compromiso electoral del Gobierno... [murmullos]. No, es un compromiso... el Presidente del Gobierno, antes de las elecciones y después de las elecciones, siempre ha dicho que una de las cosas que primero haría al llegar al Gobierno sería la supresión del peaje, de las primeras cosas. O sea, que no ha hecho ninguna todavía, porque si esta es de las primeras, yo creo que no ha hecho ninguna.

Por lo tanto, nosotros, si se llega a un acuerdo en ese sentido, de una reducción gradual durante esta Legislatura, nosotros vamos a rechazar la PNL. Si se mantiene en los términos como estaba propuesta por parte de la UPL, nosotros votaremos a favor.

Quiero comenzar con unas palabras que el Presidente del Gobierno dijo en la Investidura... en el Discurso de Investidura, donde dijo que "los ciudadanos nos exigen a los políticos que seamos fieles a nuestras promesas. Esta exigencia es para mí la más apremiante, la más obligada; haré honor a la palabra dada". Pues bien, esto lo dijo en el Discurso de Investidura. Por lo tanto, nosotros estamos viendo cómo estas promesas que el Partido Socialista, antes de las elecciones, que hizo... que hizo sabiendo... sabiendo, señor Losa, como sabía, todo ese argumento que usted nos ha dicho al principio, remontándonos al año mil novecientos setenta, de la construcción, de las privatizaciones, del... del aumento de... de la concesión a... por parte de la empresa que... que gestiona el tema de... de la... de la autopista, ese tema ustedes ya lo sabían antes de las elecciones. Si sabían eso, ¿por qué prometen suprimir el peaje nada más entrar a gobernar? Si eso ya lo sabían. Entonces, ahora no vengan ustedes y... "es que... es que, con todo aquello que hicieron ustedes, es muy difícil". No, ustedes ya lo sabían. Por lo tanto, ese argumento para mí no me sirve.

Ustedes han prometido a los ciudadanos de Asturias y León en reiteradas ocasiones que eso lo iban a hacer, y por lo tanto no lo han hecho. Por lo tanto, nosotros le exigimos que ese decálogo, esas diez promesas, esos diez mandamientos que el Partido Socialista en León, con su Presidente a la cabeza, dijo... en el punto número ocho venía contemplado esta supresión.

A lo largo de los años ha habido, pues, modificaciones, pues, cada cierto tiempo. La Ministra les ha dicho que es imposible quitar el peaje; el... el Diputado por Asturias Álvaro Cuesta, que sí y que no, de una forma gradual, que ya hay que quitarse; el señor Areces también dice que es una penalización económica para los asturianos y leoneses el que se cobre un peaje en esa autovía y que, por lo tanto, hay que quitarla. Pues, señores, hagan ustedes, y el Presidente del Gobierno que haga honor a la palabra dada en el Discurso de Investidura y que, por lo tanto, pues que lo... que lo intenten suprimir de una vez esa imposición o ese peaje que está ahí.

Ustedes también, ya en un intento todavía de marear más la perdiz, en un acto más de confusión a la ciudadanía, pues sacan... cuando el PEIT, hacen el trazado allí en la línea, bueno, pues para seguir estando unos meses hablando del tema, de que si ahora vamos a hacer una autovía, que si el peaje ahora ya... ya se discute, si es viable la autovía pues el peaje, pues, ya no se quita; el señor Villalba, pues, también salió diciendo eso, que

se está valorando ese tema, y si es viable, pues el peaje queda, y si no es viable, habrá que estudiar otra vez la reducción del peaje.

Pero es que, además, con motivo del PEIT, de esa... de ese trazado que hay sobre el mapa, el señor Villalba dijo otra cosa: que lo importante es que hay dinero para rescatar eso. Pues hágalo, hágalo. ¿Por qué no rescatan ustedes el peaje, si encima dicen que el dinero que está reservado... el dinero que estaba reservado para esa obra es... es para quitar el peaje? Pues háganlo. No... no digan ustedes que van a hacerlo durante años. Es que ya no confiamos, es decir, porque de poco me vale que cuando queden meses o un año para las elecciones, ustedes rebajen algo; entonces, bueno, "ya hemos cumplido". No, ustedes se han comprometido a suprimir el peaje, por lo tanto, cumplan con esa promesa electoral.

¿No dicen ustedes que lo importante o... por... o digamos lo fundamental que han ganado las elecciones es por su programa electoral, no por otros acontecimientos ajenos? Pues cumplan, no engañen a los ciudadanos. Si ustedes han prometido eso, háganlo.

Por lo tanto, Señoría, nosotros... vuelvo a manifestar lo que dije al principio: si la PNL se mantiene en los términos con lo cual fue presentada por parte de la UPL, nosotros vamos a votar a favor. Lógicamente, si luego ya hay arreglos, ya hay transacciones, que empiecen a decir que gradualmente, que a lo largo de la Legislatura, nosotros vamos a votar en contra. Nosotros queremos que se cumpla la promesa electoral dada por el Presidente del Gobierno y por el Partido Socialista en sus campañas electorales, después de las elecciones, en las visitas que... que en León ha hecho el Presidente del Gobierno; y que, por lo tanto, nosotros vamos a votar en contra, si es que llegan a un acuerdo de ese tipo.

Y, por otro lado, también decirle al señor Losa, porque antes hablaba de... del tema del Partido Popular, de la ampliación de las prórrogas, etcétera; pero también quiero recordarle la autopista Burgos-Miranda, la AP-1, que hasta el dos mil... hasta el dos mil diecisiete ha ampliado la concesión por parte del Partido Socialista. Entonces, no eche todas las culpas a que se... de cosas que se han hecho a otros Gobiernos, cuando ustedes también están haciendo lo mismo. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Velasco. Para cerrar el debate y fijar el texto... fijar el texto definitivo de la Resolución, tiene la palabra don Joaquín Otero.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Bueno. Muchas... muchas gracias, señora Presidenta. Bueno, por una... ya pura cuestión de pragmatismo político, ¿no? Vamos a ver, en este momento hay dos opciones:

Opción "a": mantener el texto tal cual está presentado, con lo cual los Portavoces del Grupo Socialista y del Grupo Popular han anunciado en sus intervenciones que votarían a favor, y, por tanto, esta iniciativa se aprobaría por unanimidad.

Opción "b": adicionar, como era inicialmente mi intención, pues, algún aspecto, pues, para concretar... no era tampoco añadir nada, sino para concretar el texto final de la Propuesta de Resolución, en cuyo caso contaríamos con el apoyo del Grupo Parlamentario Socialista, pero con el rechazo del Grupo Parlamentario Popular, y consecuentemente con ello sería rechazada, puesto que el Grupo Parlamentario Popular tiene la mayoría en esta Comisión.

Podrán ustedes, Señoría, imaginarse que, entre las dos opciones, me toque quedar con la opción... porque cuando presentamos una iniciativa, siempre lo hacemos con vocación de que sea aprobada, normalmente no lo es, pero cuando puede ser aprobada, pues, ese es nuestro deseo, nuestro interés, ¿no?, presentar iniciativas para que aquí se aprueben.

Por tanto, ante esta... ante esta situación, ante esta dicotomía, pues, evidentemente, vamos a mantener el texto de la Propuesta de Resolución tal cual está. Entendemos que este texto engloba la enmienda de... del Grupo Socialista, el espíritu es más o menos el mismo; e insisto, aunque podía haberse concretado en algún aspecto -que es obvio, pero podría haberse concretado-, bueno, en aras a que se apruebe por unanimidad, pues, este Procurador anuncia que mantiene el texto tal y como está presentada... presentado en la... en la Propuesta de Resolución. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Otero. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la Proposición No de Ley. ¿Votos a favor de la Proposición? Unanimidad. Por tanto, queda aprobada la Proposición No de Ley debatida.

Pasamos al tercer punto del Orden del Día, al que dará lectura el señor Secretario.

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Tercer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 512-I, presentada por el Procurador don Pascual Felipe Fernández Suárez, relativa a incorporar al Plan de Actuación la reforma del firme de la VA-210, entre Peñafiel y Cogeces del Monte (Valladolid), publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número ciento treinta y seis, de catorce de febrero de dos mil cinco**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la presentación de

la Proposición No de Ley, tiene la palabra el Procurador proponente, don Pascual Felipe Fernández Suárez, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR FERNÁNDEZ SUÁREZ: Muchas gracias, señora Presidenta. Vamos a hablar ahora de... de alta velocidad y altas prestaciones, aquí, en el interior de la meseta castellana, dirigiéndonos a otra Administración; vamos a ver si hay la misma suerte que en las enmiendas anteriores. En fin.

El Plan Regional de Carreteras de la Comunidad de Castilla y León 2002-2007 prevé actuaciones en la red de carreteras de la Comunidad por un importe de 1.266 millones de euros, que destina esencialmente a modernizar la red y a inversiones de conservación y explotación en la red básica y en la red complementaria preferente. Prevé actuaciones en cinco mil ochocientos kilómetros, sobre un total de carreteras de la Comunidad de once mil trescientos noventa y ocho. Bien.

Este citado Plan se contempla actuaciones sobre sesenta y un kilómetros de la red complementaria local en la provincia de Valladolid, de un total de cuatrocientos setenta y dos kilómetros que tiene esta red en esta provincia, con una inversión escasa de 5,9 millones de euros.

La carretera Valladolid 210, que une Peñafiel con Cogeces del Monte y que une también a otros dos municipios más, aparte de Cogeces del Monte, como son Langayo y Manzanillo, en la provincia de Valladolid, forma parte de la red complementaria local de la Junta de Castilla y León. Con una longitud de diecinueve kilómetros, se encuentra en un estado absolutamente lamentable, estrechez de calzada y un firme penoso, y, por lo tanto, en unas condiciones absolutamente infumables.

Los vecinos del propio Cogeces y de los Ayuntamientos de Langayo y de Cogeces del Monte vienen reclamando la mejora de esta carretera, de esta vía de comunicación que les une con Peñafiel, que es el centro de referencia de esta zona; centro de referencia a efecto de todas las consultas médicas, los traslados... como centro -digamos- comarcal de la zona.

Esta carretera no está incluida en el plan de actuaciones del Plan de Carreteras de la Comunidad, por lo que no es previsible ninguna actuación hasta el año dos mil siete. La Propuesta de Resolución, obviamente, es:

"Que las Cortes de Castilla y León insten a la Junta de Castilla y León a incorporar al Plan de Actuación de la Junta de Castilla y León 2002-2007 la reforma del firme y ampliación de esta carretera". Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Fernández. Para consumir un turno

en contra, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, don Federico Sumillera.

EL SEÑOR SUMILLERA RODRÍGUEZ: Muchas gracias, señora Presidenta. Bien. La carretera a la que se refiere usted en la Proposición No de Ley, efectivamente, pertenece a la red complementaria local. Es una de las que registra la menor intensidad de tráfico en el último... de las que registra la menor intensidad de tráfico, según los datos cerrados del año dos mil tres, que son los últimos de los que se dispone, exactamente doscientos veintitrés vehículos/día.

Y el vigente Plan Regional de Carreteras, que finaliza en el año dos mil siete, pues sus objetivos fundamentales se destinaban a lo que se llama la red principal, tanto red básica como red complementaria preferente, pero no... no a reformas en la red complementaria local, que es -digamos- el tercer nivel, o el tercer grado, en la jerarquía de este Plan de Carreteras, y que, por lo tanto, tiene fundamentalmente actuaciones de conservación y mejora, pero no de modernización. Bien.

Usted ha dicho también un dato, un dato cuantitativo, que yo creo que es importante; pero yo le... yo le he aportado uno: la que menor intensidad de tráfico... de las que menor intensidad de tráfico diario tienen: doscientos veintitrés vehículos. Usted me da otro dato: sesenta y un kilómetros de red complementaria local en Valladolid, sobre cuatrocientos setenta y dos, 15%, 15% sobre lo que se actúa, dentro del Plan, anualmente en Valladolid, ¿eh? Quiere decir que se puede renovar, se puede actuar sobre la mejora de las carreteras y la conservación. En un periodo de siete años, hemos dado la vuelta a los cuatrocientos... a los cuatrocientos setenta y dos kilómetros; yo creo que eso no está mal.

Y, en cualquier caso, yo creo que es incorrecto el dato que usted aporta en la Proposición No de Ley, en cuanto dice que "no es previsible que haya ninguna intención de abordar su reforma antes del año dos mil siete". Eso no es cierto, y según las previsiones de la Consejería, en el ámbito de este programa de conservación, que es el que afecta a la red complementaria local, está previsto para el próximo año dos mil seis una actuación de conservación en... en la carretera que usted solicita, con lo cual cambia radicalmente su planteamiento.

En efecto, se proyecta el extendido de una capa de mezcla bituminosa en caliente, previo saneo de blandones y mejora de las condiciones de drenaje, que se completará con obras de señalización. Es decir, queda -digamos- un tanto -digamos- debilitada su Proposición No de Ley, porque sí se va a actuar -no como usted dice, que no es previsible que no se vaya a actuar-, se va a actuar de acuerdo con un criterio jerarquizado: no es red principal, no es red complementaria básica; es red

complementaria local. Y, por lo tanto, sabe usted que la política es, pues eso, establecer... establecer... en recursos escasos y con muchas necesidades, pues establecer... asignarlos con una cierta jerarquía en función del interés público y del interés general. Parece más... más razonable red principal primero y, dentro de la red complementaria local, incluso parece más razonable las que tengan más intensidad de tráfico.

En cualquier caso, señor Fernández, sí, esta carretera va a tener una actuación en el año dos mil seis.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): *[Intervención sin micrófono]*.

EL SEÑOR FERNÁNDEZ SUÁREZ: ¡Cómo no!, ¡cómo no iba a estar previsto, si ya sabía que la contestación iba a ser que se iba a hacer!

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): *[Intervención sin micrófono]*. Bien. Gracias, señor Sumillera. Para consumir un turno de réplica, tiene la palabra don Pascual Felipe Fernández.

EL SEÑOR FERNÁNDEZ SUÁREZ: Muchas gracias. ¡Cómo no iba a estar ya prevista la actuación en esta carretera! De todas maneras, le voy a traer toda la red complementaria de Valladolid para que me digan en todas que está previsto para el año dos mil seis; se la voy a traer, en serio, toda, aquí, a esta Comisión. Las treinta y dos carreteras que forman la red complementaria de Valladolid, se la voy a traer aquí en Proposición No de Ley para que me conteste lo mismo que la de Cogeces del Monte-Peñañiel, que, a pesar de ser una carretera tan mala, la van a arreglar.

Mire usted, aquí tengo la descripción completa de la red de Valladolid sobre las carreteras que se van a actuar. De las treinta y dos... sí, sí, esta es una fotocopia del Plan... del Plan de Carreteras suyo, es una fotocopia del Plan de Carreteras suyo, que son las actuaciones en la red preferente y red básica, y la red complementaria; están aquí todas las actuaciones. De la red complementaria local, solo se incluyen dos actuaciones: de las... treinta y dos tramos o carreteras que forman la red complementaria de Valladolid, solamente Tordehumos... la parte de Tordehumos con el límite con Zamora, y Mayorga con León; esos dos tramos son los únicos que están... forman parte de... del Programa Carreteras 2002-2007.

¿Que se va a hacer para el dos mil seis? Lo veremos. Yo no me lo creo, y, en todo caso, será un bacheado como el que se hizo este verano, que es simplemente, como los baches del invierno son numerosos, pues, normalmente por el verano se suele pasar un poquito el bache por allí; y esto es.

Por otra parte, la... el Plan de Carreteras es un plan global, no solamente es para tratar la red básica, es un plan global: incluye red básica, red complementaria preferente y red complementaria local; lo que pasa es que fija, efectivamente, prioridades -yo no digo que no-, las fija, como todo. Y dice: "Bueno, priorizo sobre esto". Pero curiosamente la red complementaria local, que es, probablemente, la que peores condiciones tiene de todas, sea con menor tráfico o con menos o más tráfico, es la red más abandonada que hay en toda la Comunidad. Precisamente es la que suele conectar la red de carreteras de los... de muchos pueblos con los centros cabeceras de comarca, y, por lo tanto, son de las que más relación y más pueden contribuir a lo que estamos hablando de mejorar las condiciones de habitabilidad de los pueblos y mejorar el asentamiento de la población.

Mire usted, esta carretera... esta carretera tiene, además, poco tráfico, entre otras razones, porque la gente suele coger otra, otra, rodeando del orden de los siete kilómetros u ocho más, que es yendo por Campaspero, para evitar esta carretera, que -vuelvo a insistir- es peligrosa, porque, además de... además de que tiene un tráfico de tractores importante, a tono con la actividad agrícola de ahí, la estrechez de la calzada y el mal firme hace que la gente prefiera rodear varios kilómetros, incluso, si es necesario, ¿eh?

Por lo tanto, tenga usted en cuenta que Cogeces con Peñañiel tiene mucha relación, trabaja mucha gente en la azucarera de Peñañiel, hay... hay un mercado habitual todos los miércoles, que tiene un tráfico también intenso, y, por lo tanto, es importante el arreglo de esta carretera.

De todas las maneras, yo ya me esperaba algo parecido de que se va a hacer, que se va a hacer. Le aseguro que le traeré toda la red complementaria para que me diga usted lo mismo. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Fernández. Para consumir un turno de réplica, tiene la palabra don Federico Sumillera.

EL SEÑOR SUMILLERA RODRÍGUEZ: Muchas gracias, Presidenta. Bien, yo lo que le puedo decir -no son los datos que usted tiene- que en esta carretera, y tal como se lo he explicado en mi primera intervención, sí se va a actuar. Probablemente usted tenga los datos incompletos.

Yo creo que, señor Fernández, además, usted tiene también una formación económica y muchos años en política, y yo creo hay tres elementos fundamentales, ¿no?, para dedicarse a esto -y usted yo creo que va a estar de acuerdo conmigo-:

Primero es el rigor, la responsabilidad. En el Gobierno hay una obligación de actuar con responsabilidad y con rigor. En la Oposición es más difícil porque es mucho más sencillo presentar muchas proposiciones no de ley sobre los cuatrocientos once kilómetros de la red complementaria local de la provincia de Valladolid, trocearlos por kilómetros, y nos pueden ustedes presentar otros cuatrocientas proposiciones no de ley -una por kilómetro-. Eso no es riguroso. Yo comprendo que es fácil, es fácil caer en... en ese... o en esa línea de actuación, ¿no?

Por otra parte, los recursos son escasos y hay elecciones que hacer; y eso es gobernar. Y cuando se... yo creo que cuando el Grupo Parlamentario Socialista o cualquier Grupo en esta Cámara presenta una proposición no de ley que significa renunciar a recursos o... es decir, significa poner unos recursos que estaban asignados a otra, hay que tener también la valentía política de decir a qué se renuncia; hay que tener la valentía política de decir a qué se renuncia. Pero, además, es que en este caso pues sucede... sucede que su información, quizá, no es la... no es correcta, no es completa, y, además, se va a actuar en esta carretera.

Pero... y, por último, yo creo que la tercera característica es la coherencia. Mire, lo que no se puede es llegar aquí y pedirle a la Junta de Castilla y León, porque su Gobierno es de un... del Partido Popular, pedirle que todo es para hoy y que todo es para mañana, y no se puede... no se puede hacer lo contrario, por ejemplo, con el debate que hemos... al que hemos asistido anteriormente: "El Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte, como los que gobiernan son los míos, me vale para el dos mil veinte". Eso no es coherente y eso significa, poco a poco, perder la credibilidad entre los ciudadanos. Y eso es lo que les va a pasar a ustedes. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Sumillera. Para cerrar el debate, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, don Pascual Felipe Fernández Suárez.

EL SEÑOR FERNÁNDEZ SUÁREZ: Sí. Voy a ser bastante breve, porque, teniendo en cuenta la discusión que tuvimos en los temas anteriores y lo de ahora, parece que sus palabras no tienen ninguna validez.

En primer lugar, el PEIT -que usted cita-, para empezar, se está... se ha sometido a información pública para que todo el mundo pueda alegar; es un proyecto que antes de... de definirlo se somete a información pública. El Plan de Carreteras no tuvo ese... ese recorrido. Por tanto, ni estos Ayuntamientos ni nadie tuvo la opción de poder decir: "¡Ay, que mi carretera está mal, que mi carretera está bien, que a ver si tal!". Por lo tanto, esa es una cosa que... que distingue.

En segundo lugar, nosotros en las mociones anteriores hemos aprobado una que insta a nuestro Gobierno. Ustedes son incapaces de aprobar una que inste al suyo, ¿eh?, son incapaces de aprobarlo.

Y el argumento que usted me da de que estamos pidiendo hoy para hoy y no para mañana, y el tema de las prioridades, deberían de habérselo aplicado ustedes en las mociones anteriores, cuando ni siquiera fueron capaces de admitir una enmienda que planteaba el Partido Socialista a un tema para dar una carencia de tres años -¡fíjese qué... qué plazo!-, de tres años, para el tema del peaje de Asturias, resulta que eso tiene que ser ahora ya, e inmediato, y esto no. ¡Fíjense ustedes la contradicción en la que están entrando ustedes...! No contradicción, simplemente oportunismo y lo que son ustedes, que... [murmillos] ... contra su Gobierno no van a operar. Pues bueno, pues dejen a los demás. [Murmillos].

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Silencio, Señorías.

EL SEÑOR FERNÁNDEZ SUÁREZ: Perdón. Por lo tanto, no me venga usted con cuentos.

Mire usted, si realmente esta carretera tuvieran planteado hacerla, lo hubieran incorporado en el Plan, porque el Plan incorpora no solamente modernización... en el Plan no está, perdón. ¿Le leo todas las actuaciones que incorpora el Plan?, ¿una fotocopia? No está en el Plan. No diga usted que está, porque no está. Eso es falso y es mentira. No está en el Plan. Que a usted le diga la Junta para salir del paso: "Lo vamos a hacer en el año dos mil seis", se lo habrán dicho, incluso hasta la puede hacer, no digo ni que sí ni que no. Mientras no lo haga, no podré decirselo. Y dice: "Es que lo vamos a hacer en el dos mil seis".

Mire, tengo una Pregunta presentada aquí... por cierto, que va a hacer un año ya, y le pido a la Presidenta que, en cualquier caso, una Pregunta Oral ante esta Comisión, preguntando qué va a pasar con esta carretera, si hay alguna previsión de la Junta. Hasta hoy no se ha contestado. Curiosamente, esta Proposición No de Ley la he presentado siete meses después de la Pregunta, y hoy viene la Proposición No de Ley; pero ningún responsable de la Junta viene a esta Comisión a... a responder de la previsión que tiene sobre esa carretera. Espero que esta Pregunta se traiga aquí y venga un responsable de la Junta de Castilla y León -no usted, un responsable- y diga que esta carretera la va a arreglar, y que lo diga aquí, en esta Comisión. Espero que venga próximamente. Por lo tanto, no me venga usted con cuentos.

Y, de todas las maneras, siempre es fácil, cuando hay una previsión, si usted está seguro que hay una



previsión de arreglo del firme de esta carretera, que forma parte... los arreglos de firme forman parte del Plan de Actuación, fijese qué fácil es a usted aprobar esta... esta moción. ¿Por qué no la quiere aprobar? Porque no le da la gana y bajo la cosa de salir del paso diciendo: "Al año que viene la vamos a arreglar, no lo vamos a aprobar". Mire usted, si la van a arreglar, apruébenla, que al fin y al cabo sería más interesante y, además, más creíble, sobre todo más creíble. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Antes de proceder a la votación, le voy a decir, para la tranquilidad del señor Fernández, que los miembros de la Junta han comparecido en esta Comisión para dar respuesta a preguntas formuladas, y, desde luego, seguirán compareciendo para hacerlo, y en ellas se integrará su Pregunta.

Por tanto, concluido el debate, procedemos a someter a votación la Proposición No de Ley. ¿Votos a favor? Seis. ¿Votos en contra? Diez.

Votos emitidos: dieciséis. Seis a favor. Diez en contra. Por tanto, queda rechazada la Proposición No de Ley debatida.

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

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Cuarto punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 513-I, presentada por los Procuradores doña Ana María Muñoz de la Peña González, don Emilio Melero Marcos, doña María Elena Diego Castellanos y don José Miguel Sánchez Estévez, relativa a construcción de la variante en la C-517 a su paso por Doñinos, Salamanca, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número ciento treinta y seis, de catorce de febrero de dos mil cinco**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la presentación de la Proposición No de Ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, doña Ana María Muñoz, por un tiempo máximo de diez minutos.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días, Señorías. La carretera autonómica C-517, de Salamanca a Portugal por el municipio de Vitigudino, entre los puntos kilométricos 6,378 al 7,550 transcurre por la travesía de Doñinos de Salamanca, con una longitud de 1,178 kilómetros, según indicación de los carteles delimitadores del municipio ubicados en la zona.

La sección está formada por dos carriles de circulación de 3,50 metros de anchura, con aparcamientos en línea de una anchura media de dos metros, así como zonas de acera de anchura variable.

Su trazado a lo largo de la travesía es recto, con una curva de amplio radio al inicio de la travesía.

En diferentes ocasiones el Ayuntamiento de Doñinos de Salamanca, preocupado por el peligro que supone el exceso de velocidad de los vehículos a paso por el municipio, ha emprendido todas las acciones que están a su disposición para tratar de garantizar al máximo la seguridad vial de la travesía.

La travesía, por lo tanto, dispone de semáforos situados en dos sentidos de circulación: en las entradas y zona media de la travesía, en los que se activa la fase en rojo para los vehículos que superan la velocidad máxima permitida de la vía de cincuenta kilómetros/hora.

Estas medidas, si bien previenen en algunos casos los excesos de velocidad, no son suficientes para evitar los numerosos accidentes ocurridos en la travesía, y no evitan el volumen continuo de tráfico existente, que viene incrementándose de manera notable en los últimos años.

El tramo de la carretera 517 que mayor tráfico de vehículos soporta de toda la vía es el cruce con la Nacional 620 a Golpejas, en el que se encuentra la travesía de Doñinos de Salamanca.

El volumen de tráfico pesado en la actualidad es considerable, con previsiones de incrementarse de manera importante en un futuro muy cercano. Se encuentra situado en su proximidad la Ciudad del Transporte de Salamanca, así como la zona industrial para el abastecimiento del mercado de Salamanca -Mercasalamanca- y lo que será el futuro Puerto Seco de Aveiro.

Por otra parte, Doñinos de Salamanca está experimentado un incremento urbanístico importante que, junto a la propia expansión urbanística de la capital -que está dotando aquella zona de servicios industriales como el polígono agroalimentario, matadero regional y la fábrica de papel, situados todos en las inmediaciones-, hace que el tráfico de vehículos pesados sea cada vez más numeroso.

El Ayuntamiento de Doñinos de Salamanca, siendo consciente de la necesidad de construir una variante que libere al municipio de los riesgos de accidentes y la inseguridad vial producida por el elevado tráfico que soporta la vía a su paso por el municipio, reservó en sus Normas Subsidiarias una franja de terreno de unos cien metros de anchura para ubicar una futura variante a la población.

Por lo que se formula la siguiente Propuesta de Resolución: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a iniciar los trámites oportunos para proceder a la construcción de una variante en la carretera 517, a su paso por Doñinos de Salamanca".

Esperando contar con el apoyo del Grupo Parlamentario Popular, por el momento, nada más, señora Presidenta.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Muñoz. Para consumir un turno en contra, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Miano Marino, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR MIANO MARINO: Muchas gracias, señora Presidenta. Con carácter previo, me gustaría... me gustaría decir, o leer, o hacer propias en esta Comisión unas... unas letras que... que vienen recogidas en el programa electoral del Partido Socialista, en este caso el programa electoral del Partido Socialista dedicado o destinado a la zona oeste de nuestra Comunidad, en este caso también a Salamanca.

En este programa electoral de gobierno del Partido Socialista, o sea, el programa electoral que en este momento está vigente para su cumplimiento por parte del Gobierno de la Nación, en el apartado de infraestructuras hay un párrafo que dice lo siguiente –y dice textualmente–: "Los socialistas proponemos, por tanto, fijar prioridades, plazos y características de la construcción del nuevo mapa viario. Plantearemos que las obras prioritarias deban incluirse en una primera etapa de cuatro años de duración, y el resto en una segunda etapa de otros cuatro años". Repito: "Los socialistas proponemos, por tanto, fijar prioridades". Bien.

Dentro de esas prioridades, dentro de esas prioridades, Señoría, y en el mismo apartado en el cual antecede a... a las medidas, viene la medida número sesenta y cuatro en este Plan, que dice: "Transformaremos en vía rápida la C-517, Salamanca-frontera portuguesa, que favorecerá una comunicación rápida y de suficiente capacidad con el puerto fluvial de Vega Terrón y el potencial turístico de las Arribas de Duero –en Zamora, los Arribes del Duero–, además de servir también de conexión con Portugal". Salamanca-frontera portuguesa, C-517, transformación en vía rápida, es una prioridad para el Gobierno de la Nación, entiendo yo. Es su programa electoral, es una prioridad. Bien.

Entendiendo que es una carretera que Sus Señorías o el Gobierno que les representa... que nos representa a todos el Gobierno de la Nación, el partido... el Gobierno del Partido Socialista, y el señor Zapatero va a cumplir su programa electoral, tal y como ayer ha manifestado en el Debate del Estado de la Nación, como manifestó

también en el inicio de esta Legislatura, evidentemente, entendemos que convertirá esta carretera en vía rápida.

Al convertir esta carretera en vía rápida, lógicamente, lo que habrá de hacer –como obra de ingeniería que es también– es suprimir esa variante... construir esa variante, suprimir la travesía al transformarla en vía rápida, ¿no? Es un... una promesa del Gobierno Socialista... entonces del Partido Socialista y ahora del Gobierno Socialista. Es su propuesta... aunque sea una carretera de titularidad autonómica, pero, bueno, ustedes mismos dijeron que lo iban a hacer y que iban a priorizar esta carretera para su conversión en vía rápida.

Por lo tanto, Señoría, aunque sea de titularidad autonómica, es su promesa electoral y es su... su compromiso, puesto que así lo han manifestado a la hora de fijar las prioridades suyas en materia de carreteras. No... Y le voy a contestar cuáles eran las prioridades del Partido Popular y del Gobierno del Partido Popular y de la Junta de Castilla y León.

Las prioridades del Gobierno de la Junta de Castilla y León vienen recogidas en el Plan Regional de Carreteras. Lógicamente... [*murmillos*] ... no, no, Señoría. Nosotros también hemos priorizado, también hemos priorizado, igual que Sus Señorías manifestaban en su documento electoral, también priorizan, y así lo manifiestan para que se ejecuten correctamente los programas en materia de infraestructuras. Hay que priorizar, ustedes mismos lo reconocen en sus documentos.

Pues bien, el Gobierno de la Junta de Castilla y León, del Partido Popular, también ha priorizado en materia de variantes, en... en núcleos de población, y también ha priorizado en la provincia de Salamanca. Ha priorizado, puesto que vienen recogidas en el Plan Regional de Carreteras 2002-2007 las variantes de El Bodón, en la CL-526; en Villamayor, la SA-300; en Aldeaseca, la SA-801 y la variante de Ragama, en la CL-610, por un valor de seiscientos... de 6,7 millones de euros. El Gobierno de la Junta de Castilla y León también ha priorizado: ha priorizado a través del Plan Regional de Carreteras. Y estas son las variantes que vienen contempladas en el Plan Regional de Carreteras de la Junta de Castilla y León.

Pero bueno, teniendo en cuenta que Sus Señorías tienen como compromiso, su compromiso, el transformar esa carretera, la C-517, en vía rápida, entendemos, por lo tanto, que es un compromiso que Sus Señorías han asumido para transformarla, aunque sea de titularidad autonómica. Todos sabemos que no pasa nada; es su compromiso. Sus Señorías lo sabían, que era una carretera de titularidad autonómica y que desde el Gobierno de la Nación, pues, bueno, hacer ese tipo de promesas pues no tendría mucho sentido; pero, si Sus Señorías lo hicieron así, por algo sería. Yo no entiendo... no creo

que Sus Señorías no supiesen que era una carretera autonómica y que a lo mejor era competencia de la Junta de Castilla y León y no, por lo tanto, debiera de asumirla el Gobierno del Estado. Pero si ustedes lo hicieron así, entiendo que lo hicieron con todas sus consecuencias, con todas sus razones y sabiendo que era una carretera de titularidad autonómica, y que a ustedes, si gobernaban en Madrid, no les iba a importar en absoluto realizar la conversión en vía rápida, y, por lo tanto, acabar con esa travesía.

Por lo tanto, entendemos que no hay ningún problema en que Sus Señorías cumplan el compromiso por parte del Gobierno de la Nación, donde están ustedes ahora mismo, y que... y que la Junta de Castilla y León -recogiendo sus propias palabras- priorice en cuanto a lo que son las variantes que tienen previsto construir en Salamanca para sustituir las travesías que le he comentado anteriormente, y que vienen recogidas en el Plan Regional de Carreteras; no creo que haya ningún problema.

Sí hay una cosa que... que me hace dudar, que me hace dudar de la buena fe... de la buena fe de estas promesas electorales que -vuelvo a repetir, que vuelvo a repetir- el señor Zapatero dice que va a cumplir, que va a cumplir a rajatabla el señor Zapatero. No pongo en duda las palabras del señor Zapatero; seguramente que sí, seguramente que sí. Pero también es verdad que, recientemente, en el Congreso de los Diputados, un Diputado le preguntó al Secretario de Estado del ramo que cuándo se va a iniciar el desdoblamiento... la conversión en vía rápida de la C-517, según viene en su programa electoral, y el Secretario de Estado del ramo le dijo: "¿Pero cómo me pregunta eso? ¿Es que usted no sabe que es una carretera de titularidad autonómica?". Y, claro, evidentemente, eso hace que tengamos serias dudas de la intención que Sus Señorías... o que el Gobierno del Estado, cuya promesa viene recogida en su programa electoral, vaya a cumplirlo. Pero como el señor Zapatero todavía no ha desdicho al Secretario de Estado, yo sigo pensando que el señor Zapatero sí va a convertir en vía rápida esa... esa carretera, la 517, y que, por lo tanto, va a eliminar las travesías que en estos momentos tiene.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Miano. Para consumir un turno de réplica, por tiempo de cinco minutos, tiene la palabra la señora Ana María Muñoz.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Muchas gracias, señora Presidenta. Señoría, veo que no entiende qué es el Plan del Oeste, veo que no entiende lo que supone el espíritu del Plan del Oeste. Me va a permitir que, aunque venimos a hablar de la variante de... del municipio de Doñinos, le explique qué significa el Plan del Oeste.

El Plan del Oeste es el reflejo de una necesidad, de una necesidad que tiene el oeste de esta Región porque ustedes no han cumplido en los años que llevan gobernando; ustedes han permitido, han consentido que exista un desequilibrio territorial importante, un abandono y una marginación de lo que es el oeste de esta Región. Esa es la consecuencia de que exista un plan especial para el oeste de esta Región, porque ustedes, en sus años de gobierno en la Junta de Castilla y León, han olvidado el oeste de esta Región, han permitido que se cree un desequilibrio territorial importante. Y, desde luego, eso es lo que trata de subsanar y de solventar el Plan del Oeste.

El Plan del Oeste, efectivamente, contempla actuaciones en asuntos que no tiene competencia el Gobierno Central en esta Región, que son competencia pura y dura de la Junta de Castilla y León. Esta es la razón por la cual, desde la Junta de Castilla y León, desde su Grupo Parlamentario, deben instar al Gobierno de la Junta de Castilla y León de poner a disposición colaboración, voluntad de diálogo con el Gobierno Central, voluntad de negociación, voluntad de acuerdo, voluntad de cooperación, voluntad de colaboración para poder cumplir el Plan del Oeste, para que el Gobierno pueda actuar allí donde no tiene competencias. Porque, Señoría, el Gobierno Central no usurpa descaradamente competencias, como hace la Junta de Castilla y León, o como trata de hacer la Junta de Castilla y León en otros asuntos que no voy a referirle en este momento, pero que, desde luego, está en la mente de todos nosotros; no usurpa competencias que no le corresponden, pero sí espera el diálogo, la colaboración y la voluntad de acuerdo de la Junta de Castilla y León.

Eso es lo que le pido a su Grupo, que inste a la Junta de Castilla y León a ponerse a disposición y en colaboración con el Gobierno Central para hacer posible el cumplimiento del Plan del Oeste.

Fíjese, Señoría, el Plan del Oeste, efectivamente, refleja una voluntad política, refleja un programa... un programa electoral, un programa de acción y de actuación. Pero yo le voy a hablar de su voluntad política, de su programa de acción y de actuación.

Su voluntad política está reflejada en el Plan Regional Sectorial de Carreteras, ¿verdad? Sí. El Plan Regional Sectorial de Carreteras, a falta de un año o dos años de finalización -bien, dos años de finalización-, no ha cumplido, no ha cumplido. El Plan del Oeste refleja una voluntad política para ocho años. Su Plan Regional Sectorial de Carreteras le faltan dos años para finalizar y, desde luego, con la provincia de Salamanca, no ha cumplido, con las carreteras de Salamanca no ha cumplido. Ese es su compromiso, ese era su promesa electoral... era su promesa electoral, ese es su compromiso y, desde luego, no han cumplido, no han cumplido.

El Plan Regional Sectorial de Carreteras reflejaba dos actuaciones y refleja dos actuaciones en la carretera 517. Una actuación en once kilómetros de recorrido, de La Fregeneda a Portugal, de La Fregeneda al Puerto de Vegaterrón, con un orden de prioridad número doce; y aún, a falta de dos años de finalización, no se ha cumplido el orden de prioridad número doce. Con treinta y seis órdenes de prioridades, fíjese, Señoría, no va a tener tiempo... no van a tener tiempo material, desde luego, de ejecutar las prioridades.

Y contempla otra actuación, una propuesta de refuerzo de... en el tramo que comprende Salamanca 305 a Peralejos, de veintitrés kilómetros, que tampoco han cumplido, Señoría, tampoco han cumplido. Desde luego, ustedes, su Plan Regional Sectorial de Carreteras, su voluntad política, su promesa electoral para con la carretera 517 de Salamanca no se ha cumplido en ninguno de los aspectos.

Efectivamente, la variante que yo le propongo, o que nuestro Grupo le propone esta mañana, no aparece contemplada en el Plan Regional Sectorial de Carreteras; pero, por lo que veo, da igual que aparezca contemplada que no aparezca contemplada. Cuando las actuaciones que les proponemos aparecen contempladas en el Plan Regional Sectorial, pues, como ya están, ya les llegará el turno y ya se ejecutarán cuando les llegue el momento; y cuando no están, porque no aparecen contempladas y no están. Señoría, yo creo que Salamanca, las carreteras de Salamanca sí merecen un esfuerzo, sí merecen una voluntad política por su parte de acción y de actuación.

Sabe muy bien -bueno, quizá no, porque usted es de Zamora- el problema que se presenta en... en esta carretera a su paso por el municipio de Doñinos: casi dos kilómetros de vía urbana con una intensidad de tráfico de cinco mil trescientos cincuenta y un vehículos diarios, diarios. Yo creo que esto, a diferencia del punto anterior, sí merece, en cuanto a intensidad y volumen de tráfico, una actuación urgente. Una actuación urgente que, además, supone una... la creación de infraestructuras en el entorno del municipio importantes, que van a generar un importante volumen de tráfico, y que, desde luego, tampoco, y para nada, han tenido en cuenta para tratar de aprobar y apoyar esta... esta variante que le proponemos hoy.

Desde luego, espero que... si no es de una manera sea de otra, espero que la Junta de Castilla y León tenga un compromiso para con Doñinos, para con Salamanca, en la provincia de Salamanca, y, desde luego, para con esta Región, y en hacer cumplir su voluntad política, que está reflejada en el Plan Regional Sectorial de Carreteras, y añadir a este todas aquellas necesidades que se puedan presentar. Gracias, señora Presidenta.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Muñoz. Para consumir un turno de dúplica, tiene la palabra don Miano Marino, por un tiempo máximo de cinco minutos.

EL SEÑOR MIANO MARINO: Me encanta, Señoría. De verdad, me encanta. Las actuaciones de la Junta de Castilla y León, como tal Administración, evidentemente, no se pueden ir... o utilizar por compartimentos, puesto que es una misma Administración, una sola Administración, y todo va en conjunto, ¿verdad? Su propia Señoría lo manifiesta en su propia... en su propia... en sus propios antecedentes: Ciudad del Transporte de Salamanca, la zona industrial para el abastecimiento de mercados en Salamanca -Mercasalamanca- y lo que será el futuro Puerto Seco de Aveiro. Se está dotando a toda esa zona de servicios industriales: el polígono agroalimentario, el matadero regional y la fábrica de papel.

También la Junta de Castilla y León tiene algo que ver en todo esto; en algunas cosas, ¿verdad? ¿Pero a que tiene algo que ver en todo esto, Señoría? ¿A que algo habrá tenido que ver la Junta de Castilla y León también en el puerto seco de Aveiro? Cuando se haga, pero ahí viene y ahí está reflejado. Algo tendrá que ver la Junta de Castilla y León... ¡Solamente faltaba, evidentemente, solamente faltaba! Pero algo tendrá que ver la Junta de Castilla y León.

Pero mire, Señoría... y le agradezco muy mucho que haya puesto en sus antecedentes muchas de las cosas que está haciendo la Junta de Castilla y León en Salamanca, y en esta zona en concreto.

Pero mire, aún más: desde que... que Sus Señorías han ganado las elecciones al Gobierno de la Nación, cosa legítima y lógica, cuando se habla de los programas electorales, todavía no le he escuchado al señor Zapatero hablar de lo que usted ha hablado hoy aquí. Porque él habla de realidades, de hechos, "vamos a hacer". "Nosotros también nos guiamos por lo que sale en el Boletín Oficial del Estado" -decía el otro día-. En el Boletín Oficial del Estado salen las obras y ahí es donde se van licitando, ahí es donde aparecen. Pero no habla nada del espíritu que contienen los programas electorales. Sin embargo, Sus Señorías aquí sí; en esta Cámara vienen y, cada dos por tres, nos explican: "Miren ustedes, es que no han entendido el espíritu del programa electoral" -en este caso del Plan del Oeste-. ¿Qué espíritu? Yo, simplemente, cojo el papel, lo leo y digo... y leo: "Los socialistas proponemos, por tanto, fijar prioridades, plazos y características de la construcción del nuevo mapa viario".

Yo no sé qué espíritu hay aquí, hay un hecho. Yo no sé qué espíritu hay... no sé que espíritu hay en -punto sesenta y cuatro-: "Transformaremos, además, en vía rápida, la C-517, Salamanca-frontera portuguesa". No,

no dicen: "Propondremos al Gobierno de la Junta que transforme, en colaboración con el Gobierno de la Nación, la C-517 en vía rápida". No, no. Ustedes, en su programa de gobierno para el Gobierno Central dicen: "Transformaremos, además, en vía rápida, la C-517".

Yo, Señoría, le quiero decir lo siguiente: de espíritu, en estas letras, no veo nada; simplemente veo realidades, realidades. Que las realidades, como bien sabe Su Señoría, se pueden convertir en mentiras: eso no es verdad. Pero espíritu... pueden ser dos cosas, realidades o mentiras, pero espíritu, permítame que le diga que yo no veo ninguno en un papel escrito en el cual dice qué es lo que van a hacer ustedes. No me hablen de espíritu; el espíritu es aleatorio: unos creen y otros no creen. Mire usted, no me hable de... de la Metafísica.

Y no me vuelvan a explicar el programa o el Plan del Oeste, porque no es la primera vez que me pasa, sino que me pasa también en Zamora, sino que me pasa en otros sitios, en el cual me hablan, no de las realidades y de los hechos y las medidas que contiene, concretas, el Plan del Oeste, sino que me hablan del espíritu que contiene el Plan del Oeste. Claro, hablamos del espíritu y podemos hablar del gran jefe Espíritu Blanco. No es así, Señoría.

Pero, además, le digo aún más: ¿la colaboración y el diálogo? Por supuesto, colaboración y diálogo. Que venga su Ministra de Infraestructuras, venga a ver al Consejero, o llame, o hable con el Consejero de Fomento y le diga: "Mire, señor Consejero, esta carretera es titularidad autonómica, lo sabemos; pero nosotros lo llevábamos en nuestro programa electoral, y, haciendo palabra de nuestro programa electoral, le vamos a decir: vamos a transformar esta carretera en vía rápida". Mire usted, tan sencillo como eso. No pasa nada. Y el señor Consejero de Fomento le va a decir: "Pues, mire usted, encantado de haberla conocido, encantado...". ¿Por qué no? Eso es diálogo, eso es colaboración. ¿Pero qué diálogo y colaboración se le puede pedir al Gobierno de la Junta en este caso concreto, cuando son iniciativas del Gobierno de la Nación? Por lo tanto, tendrá que ser el Gobierno de la Nación el que se dirija al implicado; en este caso, que es una carretera de titularidad autonómica, a la Junta de Castilla y León, no al revés. Son sus proyectos y son sus programas; esto no es nuestro programa electoral, no son nuestras promesas, no son nuestros compromisos con Castilla y León; son los suyos, son los del Gobierno Central.

Por lo tanto, que venga tranquilamente su señora Ministra, hable con el Consejero de Fomento y le diga: "Mire, señor, esto... esta carretera la vamos a convertir en vía rápida porque viene en nuestro programa electoral y porque es una promesa de mi Gobierno, y, por lo tanto, quiero hacerle a usted partícipe de mi promesa; y aquí tengo el dinero fresco para convertir en... en vía

rápida esta carretera, y por lo tanto, también, al convertirla en vía rápida, eliminamos las travesías". El señor Consejero de Fomento le va a decir que encantado de la vida; como así se lo ha dicho, por ejemplo, el Consejero de Sanidad a la Ministra de Sanidad, por activa y por pasiva, con respecto al Hospital de Benavente. Sí. ¿Es competencia autonómica? Por supuesto, pero es su promesa electoral. Me parece perfecto; es el Gobierno de la Nación, es su compromiso, es el suyo. Por lo tanto, cúmplalo, y no pasa nada.

¿Diálogo y colaboración? Por supuesto. Pero diálogo y colaboración partiendo de aquel que tiene ese compromiso, no de aquel que no lo ha... no lo tiene, no de aquel que no ha dicho que va a transformar en vía rápida la C-517. Ustedes lo establecen como prioridades; el Gobierno de la Junta de Castilla y León, del Partido Popular, ha establecido como prioridades para Salamanca las... las... las variantes que le he comentado anteriormente, a través de su Plan Regional de Carreteras.

Me dice: "Ustedes están incumpliendo su plan... o han incumplido su Plan Regional de Carreteras". Hemos incumplido en el año dos mil cinco el Plan Regional de Carreteras 2002-2007, ¡qué bonito! Hace usted juicios de intenciones; no me cabe la menor duda que ya, per se, hace juicios de intenciones. Dos mil dos-dos mil siete; estamos en el dos mil cinco, y Su Señoría dice que el Partido Popular, que el Gobierno del Partido Popular no está cumpliendo con Salamanca en el Plan Regional de Carreteras. Muy bien, Señoría, se están luciendo. Tres años de vigor de este Plan Regional de Carreteras, quedan otros dos años para que se cumpla el conjunto del Plan Regional de Carreteras, y Su Señoría ya dice que lo estamos incumpliendo. Dígalo en el dos mil ocho, en el dos mil ocho dígalo en esta Cámara o dígalo donde quiera, y, entonces, todos asumiremos: pues es verdad, sí señor; se ha cumplido el plan... el plazo establecido para el cumplimiento de este Plan Regional de Carreteras, y es verdad, no se ha hecho esto, no se ha hecho esto y no se ha hecho esto. Pues tiene usted razón. Pero, en el dos mil cinco, que venga Su Señoría diciendo...

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Señor Miano, vaya terminando, por favor.

EL SEÑOR MIANO MARINO: ... que no estamos cumpliendo nuestro Plan Regional de Carreteras, cuando quedan dos años para su finalización, parece un poquito, por lo menos, por lo menos, apresurado.

Por lo tanto, Señoría, este Grupo Parlamentario va a seguir votando en contra, porque, de igual manera que el Grupo... que el Partido Socialista reconoce que hay que priorizar -aquí están sus palabras, "priorizaremos"-, el Partido Popular, a través de su Gobierno Regional también ha priorizado las variantes que se van a construir, en este caso, en Salamanca.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Miano. Para cerrar el debate, tiene la palabra doña Ana María Muñoz.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Miano, se enfada. No se enfade tanto, no necesita alterarse tanto, para nada; y se repite. Triste y lamentablemente, se repite y repite de nuevo todos los argumentos.

Mire, señor Miano, venimos a hablar de la variante de un municipio de Salamanca, de Doñinos. ¿Usted prefiere hablar del Plan del Oeste? Bueno, pues hablaremos del Plan del Oeste, como usted quiera, como usted quiera; pero, desde luego, se repite, triste y lamentablemente, en los argumentos. Pero hableme de Doñinos, hableme de la necesidad que tiene ahora mismo Doñinos de una variante.

Claro, ¿cuál es el problema? Que usted no conoce Doñinos, usted no conoce la necesidad de Doñinos, y no puede venir a hablar de aquello que no conoce, prefiere hablar de cualquier... de cualquier otra cosa. Porque, desde luego, si lo conoce, es mucho más grave que venga a votar que no a una necesidad real de... con un peligro inminente y diario de seguridad vial en el... en la carretera que atraviesa Doñinos, que forma parte del... del entramado urbano de Doñinos, que es casco urbano, y pasan cinco mil trescientos o cinco mil doscientos vehículos diarios.

Entonces, si no lo conoce, viene a hablar de lo que no conoce; y, desde luego, conociéndolo, tiene que reconocer la necesidad que tiene el municipio de Doñinos. Y es tan fácil como eso: ¿reconoce o no reconoce la necesidad? Si reconoce la necesidad, actúe, priorice, efectivamente, priorice; priorice para con Salamanca, priorice para con Doñinos, aparezca o no aparezca. O sea, es que no... lo que no tiene sentido es que esté pidiendo que el Gobierno Central usurpe competencias de la Junta de Castilla y León. ¿Qué le parecería si mañana... [murmulló] ... qué le...? (No se enfaden, Señorías, no se enfaden). ¿Qué le parecería si mañana el Gobierno Central saca a concurso el proyecto, licita la obra? ¿Qué harían, qué harían, eh? Pondrían el grito en el cielo: ¡porque el Gobierno Central está usurpando competencias!

Mire, Señorías, es más fácil el diálogo, es más fácil la colaboración, es más fácil la puesta a disposición. Dialoguen con el Gobierno, está perfectamente abierto al diálogo.

Su Consejero de Fomento, su Consejero de Fomento... hablen del Plan del Oeste; solicite una reunión para tratar solo y exclusivamente el Plan del Oeste, y ahí, ahí, efectivamente, se priorizará y se actuará, contando con la colaboración y acuerdo de la Junta de Castilla y

León. Ustedes cumplan su programa electoral, cumplan su programa electoral.

¿Cómo tienen fuerza moral de venir a pedirnos que cumplamos el Plan del Oeste con un año de Gobierno, cuando ustedes llevan dieciséis... dieciocho años en la Junta de Castilla y León, y no cumplen sus programas de gobierno, y no cumplen sus programas de gobierno? Cuando al Plan Regional Sectorial de Carreteras le faltan dos años para terminar, y a estas alturas ni la prioridad número doce, que es dos actuaciones en la carretera 517, contempla solo dos actuaciones, y no han cumplido ninguna de las dos, ninguna de las dos; una de ellas considerada prioritaria, ocupando el número doce. Si no han llegado a la prioridad doce a falta de dos años, con treinta y dos o treinta y seis prioridades, dígame, Señorías, cómo lo van a hacer. Desde luego, ya me parece bastante difícil que se puedan producir milagros de la noche a la mañana.

Fíjese que el Ayuntamiento, el Ayuntamiento, la cantidad de años que lleva solicitando se adopten medidas desde la Junta de Castilla y León para garantizar la seguridad vial; desde el año noventa y ocho. El nueve de noviembre del año noventa y ocho ya solicita al Servicio Territorial de Fomento la instalación de bandas sonoras en el suelo, porque las señalizaciones semaforicas no son suficientes, son absolutamente insuficientes para garantizar la seguridad vial, desde el año noventa y ocho. El último escrito que remitió fue en la... el veintisiete de mayo del dos mil cuatro, y aún no ha conseguido nada, absolutamente nada que garantice la seguridad vial. El Servicio Territorial de Fomento, en algunos casos, con los informes que ha emitido, sí reconoce que sí... que se deben de adoptar medidas para garantizar la seguridad vial, y continúa sin hacerse.

Trabajen Señorías, trabajen, que es lo que tienen que hacer. Y si aparece o no aparece en el Plan Sectorial de Carreteras, independientemente de que aparezca, esto es una cruz a la que nos someten. O sea, cuando las actuaciones aparecen en el Plan Regional Sectorial, porque ya les llegará el turno; y cuando no aparecen, pues, como no están...

Desde el año dos mil dos, que se elaboró el Plan Regional Sectorial, en muchos casos, las situaciones y las necesidades de las carreteras han variado; actualícense, actualícense, y cumplan, desde luego, con sus promesas, cumplan con sus compromisos y cumplan con sus programas electorales y su Plan, en este caso, Regional Sectorial de Carreteras, porque, desde luego, Salamanca lo necesita, y, en este caso, Doñinos de Salamanca muchísimo más. Muchas gracias, señora Presidenta.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Muñoz. Concluido el debate,

procedemos a someter a votación la Proposición No de Ley. ¿Votos a favor? Cinco. ¿Votos en contra? Diez. Votos emitidos: quince. Por tanto, queda rechazada la Proposición No de Ley debatida.

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

*[Se levanta la sesión a las doce horas treinta minutos].*