



CORTES DE CASTILLA Y LEON

DIARIO DE SESIONES

Año 1991

III LEGISLATURA

Núm.: 44

COMISION DE OBRAS PUBLICAS Y VIVIENDA

PRESIDENTE: Don Modesto Alonso Pelayo

Sesión celebrada el día 21 de Noviembre de 1991, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DIA:

1. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento, a petición propia, para informar a la Comisión sobre:
 - Política de Señalización de la Red de Carreteras.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión siendo las dieciséis horas cuarenta y cinco minutos.	970	Se suspende la sesión a las dieciséis horas cuarenta y cinco minutos, y se reanuda a las diecisiete horas cinco minutos.	972
El Presidente, Sr. Alonso Pelayo, abre la sesión.	970		
El Secretario, Sr. Queipo Cadenas, da lectura al Orden del Día.	970	El Presidente, Sr. Alonso Pelayo, reanuda la sesión y abre un turno de intervenciones para los Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	972
Intervención del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento, informando a la Comisión.	970		
El Presidente, Sr. Alonso Pelayo, suspende la sesión.	972	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Sagredo de Miguel (Grupo del C.D.S.).	972

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
En turno de Portavoces, interviene el procurador Sr. de Meer Lecha-Marzo (Grupo Socialista).	973	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. de Meer Lecha-Marzo (Grupo Socialista).	978
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Villar Villar (Grupo Popular).	976	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Villar Villar (Grupo Popular).	979
Contestación del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	977	En turno de dúplica, interviene el Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	979
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Sagredo de Miguel (Grupo del C.D.S.).	977	El Presidente, Sr. Alonso Pelayo, levanta la sesión.	979
		Se levantó la sesión a las diecisiete horas cincuenta y cinco minutos.	979

(Se inicia la sesión siendo las dieciséis horas cuarenta y cinco minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO Pelayo): Se abre la sesión. Para dar lectura al primer punto del Orden del Día, tiene la palabra el señor Secretario.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR QUEIPO CADENAS): Primero y único punto del Orden del Día: "Comparecencia del Excelentísimo señor Consejero de Fomento, a petición propia, para informar a la Comisión sobre política de señalización de la red de carreteras".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO Pelayo): El señor Consejero tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Señor Presidente. Señoras y señores Procuradores. Comparezco ante esta Comisión en el día de hoy, a petición propia, para informar a Sus Señorías en relación con la campaña de señalización desarrollada durante el último año, y sobre todo durante los últimos seis meses, por la Consejería de Fomento, a través de su Dirección General de Transportes y Carreteras, y dentro del marco de actuaciones incluidas dentro de nuestro Plan Regional de Carreteras.

Como ya les indicaba a Sus Señorías en mi anterior comparecencia ante la Comisión, comparecencia correspondiente a mi presentación como Consejero de Fomento, las necesidades derivadas de la seguridad vial constituyen uno de los objetivos políticos fundamentales a desarrollar en mi actividad al frente de la Consejería.

En efecto, el Programa Presupuestario 032, Plan Regional de Carreteras, por el volumen de recursos que mueve, así como por la naturaleza de las actuaciones que incorpora, tiene una importancia fundamental en

la mejora de nuestra infraestructura de comunicaciones. El régimen de explotación y uso de nuestra red de carreteras, en relación al logro de niveles suficientes de conservación y seguridad vial, es fundamental a la hora de conseguir una trama viaria de comunicaciones, no sólo segura, sino, al propio tiempo, moderna y capaz.

Estas reflexiones genéricas sobre la necesidad de conservación y seguridad vial se encuentran en las bases de las actuaciones desarrolladas por la Consejería durante mil novecientos noventa y uno en materia de seguridad vial, señalización y balizamiento de la red regional.

En grandes números, la Consejería ha destinado a la señalización horizontal y vertical de nuestras carreteras, durante mil novecientos noventa y uno, la cantidad de 1.180.500.000 pesetas. De ellos 569.000.000 han ido dirigidos a la señalización horizontal, y 610.600.000 a la señalización vertical, todo ello sin perjuicio de la ejecución de otra serie de obras de seguridad vial, por un montante global de inversión de 2.360.900.000 pesetas. De este esfuerzo financiero desarrollado se puede destacar el hecho de haber, por primer vez, pintado marcas viales en toda la red titularidad de la Comunidad Autónoma, lo que permite así continuar en una necesaria política de continuidad en la homogeneización de las condiciones de seguridad y conducción de toda la red.

Interesa ahora entrar a informar a Sus Señorías sobre los datos específicos de inversión provincializados. Así, pues, y en primer término, este programa extraordinario de inversiones ha supuesto para la provincia de Avila un montante global de 327.600.000 pesetas, actuando sobre una longitud total de la red viaria de novecientos cincuenta y un kilómetros; de ellos, doscientos veintinueve en red básica, y setecientos cincuenta y dos en red complementaria.

En concreto, en concepto de señalización horizontal sobre estos kilómetros, la inversión total realizada

fue de 61.500.000, a lo que debe añadir una inversión de 48.800.000 en señalización vertical y balizamiento, que se ha concretado en la instalación de diversos materiales de señalización, como son carteles de población, señales, hitos, paneles direccionales, barreras de seguridad, o balizas luminosas.

Junto a estas actuaciones directamente dirigidas a la señalización, debe añadirse una serie de obras ejecutadas en esta provincia, y dirigidas a objetivos de seguridad vial. A estas últimas se han destinado 217.300.000, y entre ellas se encuentran: los acondicionamientos de travesía de Navalperal de Pinares, Candeleda, Lanza-híta y Hoyo de Pinares, así como la ejecución de raquetas de acceso a El Oso y Riocabado en la Comarcal 803.

En segundo lugar, y en relación a la provincia de Burgos, nos encontramos con una red viaria de gran longitud, en concreto mil novecientos veintiséis kilómetros, que ha exigido de un esfuerzo inversor sin duda importante, y cifrado en 1.152.300.000 pesetas.

En señalización horizontal, las actuaciones realizadas alcanzan el noventa y ocho por ciento de la longitud de la red, y se concretan en 70.500.000, a los que deben añadirse 112.100.000 en concepto de señalización vertical y balizamiento.

De singular importancia son las obras dentro del marco general del Plan de Carreteras, y dirigidas, específicamente, a necesidades de seguridad vial, puesto que han venido a alcanzar un montante global de 969.700.000 pesetas, y han incluido actuaciones de gran importancia.

Entre estas últimas, cabe destacar los acondicionamientos de travesía de las localidades burgalesas de Pancorbo, Espinosa de los Monteros, Villarcayo, Briviesca, Roa de Duero y Cerezo del Río Tirón, así como las obras de acceso a Aranda de Duero por las carreteras Comarcal-111 y Burgos-910, la penetración de cortes en Burgos a través de su ronda uno, u otra serie de obras en la Comarcal-6318, en la Burgos-502, en la Burgos-550, etcétera.

En tercer lugar, aparecen las obras e inversiones realizadas en la provincia de León, que, como bien conocen Sus Señorías, presenta, desgraciadamente, características muy similares a las de la provincia de Burgos, fundamentalmente en relación a la gran longitud de la red, así como las dificultades de conservación y gestión derivadas de las dificultades climatológicas de esta zona.

En cualquier caso, la inversión total es de 409.500.000 de pesetas. En señalización horizontal las actuaciones realizadas se producen en trescientos veinte kilómetros de la red básica y en los mil cuatrocientos veintiocho de la red complementaria, destinándose en este concepto la cantidad de 68.300.000. A esta señalización

horizontal debemos añadir 73.900.000 pesetas en material instalado en concepto de señalización vertical y balizamiento.

Por último, las obras vinculadas a la seguridad vial ejecutadas en la provincia de León durante mil novecientos noventa y uno alcanzaron la cifra global de 267.300.000, y entre ellas se incluyen el acondicionamiento al campamento del Ferral, el ensanche de obras de fábrica de antigua Nacional-VI en su tramo de Cabellos, o los accesos a León por la Carretera 623 y Nacional-603.

En cuarto lugar, la provincia de Palencia ha experimentado una inversión total de 363.100.000 pesetas, actuando en señalización horizontal sobre el noventa y nueve por ciento de la red, en concreto sobre doscientos sesenta y dos kilómetros de red básica y mil ciento ochenta y dos de red complementaria, y una inversión en este concepto de 63.800.000 pesetas.

Igualmente, y en señalización vertical y balizamiento, se han destinado 89.700.000 para esta provincia.

Por último, en ejecución de obras dirigidas a la seguridad vial, se han destinado 200.900.000, que se concretan en actuaciones como el acondicionamiento de la intersección del punto kilométrico uno-dos de la Comarcal 613, los accesos a Palencia a través de la P-901, el acondicionamiento de travesía de Herrera de Pisuerga, la ordenación de márgenes de la P-240 a la altura de Saldaña, o la ampliación del túnel de Camporredondo.

Por su parte, la provincia de Salamanca presenta, a lo largo de mil novecientos noventa y uno, una inversión de 226.600.000 pesetas, de los cuales 67.600.000 se destinan a señalización horizontal, actuando sobre el noventa y siete por ciento de la red, en concreto en 218.000.000... perdón, en doscientos dieciocho kilómetros de red básica, y mil cuarenta de red complementaria. A ello se debe añadir inversiones por 64.900.000 en señalización vertical y balizamiento, así como 94.100.000 en ejecución de obras vinculadas directamente a la seguridad vial, y entre las que podemos destacar el acondicionamiento de travesía de Béjar, la ampliación del puente bajo, el ferrocarril en la carretera Salamanca 222, así como el acondicionamiento de la travesía de Alba de Tormes a través de la Carretera Salamanca 114.

En quinto lugar, la provincia de Segovia ha recibido inversiones por valor total de 201.700.000 pesetas, de los cuales 52.400.000 se han destinado a señalización horizontal, actuándose sobre el cien por cien de la red existente, es decir, en doscientos diez kilómetros de red básica y quinientos noventa y uno de red complementaria.

Junto a la señalización horizontal, a la señalización vertical y balizamiento se han destinado 58.700.000 pesetas, y, finalmente, en obras de seguridad vial se han

ejecutado actuaciones por valor de 90.600.000; entre otros el acceso al Parador Nacional de Segovia, los acondicionamientos de travesía de Chane y Nava de la Asunción, así como obras de acondicionamiento de intersecciones en la Comarcal-112 y en la Segovia-111.

La provincia de Soria, por su parte, que presenta una longitud total de la red de novecientos quince kilómetros, ha recibido inversiones por valor de 461.000.000, de los cuales 55.000.000 se destinaron a señalización horizontal, 64.700.000 a señalización vertical y balizamiento, y 341.600.000 a obras vinculadas a la seguridad vial. Entre estas últimas se encuentran los accesos a Olvega por la Comarcal-101 y por la Soria-380, así como los accesos a Almazán, el muro de contención de Langa de Duero, o la pasarela peatonal sobre el río Ucero.

En relación a la provincia de Valladolid, ésta, con una longitud total de red de mil ciento ocho kilómetros, ha recibido fondos por valor de 252.500.000 con estos fines. De éstos, 68.000.000 se han destinado a señalización horizontal, actuando sobre el cien por cien de la red; otros 48.500.000 se han destinado a señalización vertical y balizamiento; y 136.000.000, a seguridad vial. Entre este último tipo de obras, cabe destacar los acondicionamientos de travesía de Pollos e Iscar, y el acceso peatonal a Peñafiel en la Valladolid-101.

Por último, la provincia de Zamora, con una longitud total de red de mil ciento ochenta y seis kilómetros, ha recibido inversiones por valor de 146.800.000, de los cuales 62.800.000 en concepto de señalización horizontal, 49.300.000 en inversiones de señalización vertical y balizamiento, y en seguridad vial, 34.700.000, en relación, en concreto, a la reconstrucción de obra de fábrica en la carretera Zamora-120, en Santa Croya de Terra.

En suma, la Consejería de Fomento, a lo largo del último semestre de mil novecientos noventa y uno, y de cara a mejorar las condiciones de viabilidad invernal, atendiendo así al deseo y a la preocupación manifestada en distintas ocasiones por representantes políticos y sociales de nuestra región, especialmente de las provincias del norte de Castilla y León, ha desarrollado, entendiéndose una labor importante en la señalización de nuestra red regional, dando continuidad a esfuerzos desarrollados en el pasado, y que espero puedan mantenerse e incluso incrementarse en el futuro. Y, en este sentido, y al objeto de facilitar a Sus Señorías una mejor información, esta Consejería ha elaborado un programa de conservación y explotación, con detalle de provincias, longitud de red, inversiones y tipo de señalización, acompañado de un mapa regional.

Asimismo, y abundando en este mismo aspecto de una mayor información a esta Comisión, recibirán ustedes en estos días una... actuaciones concretas, con fotografías y datos numéricos, de las distintas actuaciones que recientemente se han inaugurado, y de las que en

el futuro se vayan desarrollando e inaugurando, tendrán Sus Señorías cumplida información puntualmente. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, señor Consejero. Se suspende la sesión por diez minutos. Ruego a Sus Señorías seamos puntuales. Gracias.

(Se suspende la sesión siendo las dieciséis horas cincuenta y cinco minutos, reanudándose a las diecisiete horas cinco minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Se reanuda la sesión. Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Mixto. No se encuentra presente. Bien, al no estar presente, tiene la palabra el Portavoz de Centro Democrático y Social.

EL SEÑOR SAGREDO DE MIGUEL: Muchas gracias, Presidente. Muchas gracias, Señorías. Señor Consejero, su convocatoria, o su solicitud de comparecencia, me ha pillado en carretera, en plena carretera. Aprovecho para reiterar lo que yo le conté en una comparecencia suya anterior, cuando manifestaba que el estado de la carretera... de las carreteras de esta región, de las nuestras, de nuestras carreteras, de las carreteras de responsabilidad autonómica, son aceptables. Que viaje por la Región, verá como no vuelve a repetir ese diagnóstico optimista nunca, pero mucho menos en una Comisión en que estamos todos de acuerdo que hay que aportar todos los esfuerzos para que esa situación no continúe.

No es extraño poner la radio en todas nuestras provincias y escuchar a los locutores de turno decir que sus carreteras son las peores de España. Lo dicen los de Salamanca, lo dicen los de León, lo dicen los de Soria, lo dicen los de Zamora. Yo creo que hay que arrancar desde ahí, pero no desde un diagnóstico catastrofista, sino pura realidad de lo que es, de lo que tenía que ser, y que hay que hacer un esfuerzo, porque la culpa de que las carreteras estén así no es suya, señor Consejero, no es, tampoco, culpa de este Gobierno, pero la realidad es ésa. Y, desde luego, pobre Gobierno que tenga que tener responsabilidades en carreteras y empiece diciendo que el estado de las carreteras es aceptable en esta Comunidad.

Las carreteras de esta Comunidad, Consejero, son malas, muy malas, y, además, viejas, con criterios -como yo le decía de una manera un tanto gráfica en la comparecencia anterior, a la que me he referido-, con criterios de pobres, no con criterios de ciudadanos europeos. Y creo que me entiende, y estará de acuerdo, prácticamente, en la mayor parte de lo que le he dicho hasta ahora.

Al pedir la razón de la solicitud de comparecencia por el Consejero y hablarme de que era política de se-

ñalización, efectivamente, me he alegrado al oírle leer-nos el folleto que nos han hecho llegar, que, por cierto, además, se lo agradezco, porque, de esa manera, yo no solamente le he seguido su lectura, sino que he podido aprovechar para que en la página de Valladolid yo pueda hacer el ejercicio de caligrafía, porque no viene cumplimentado. He pensado que, al hablar Su Señoría de la seguridad vial, se abría una posibilidad de una reflexión importante en esta comparecencia. Después, tengo que confesarle que me he quedado absolutamente desilusionado, cuando, a los poquísimos minutos de la lectura rápida de este folleto, ha terminado Su Señoría dando por concluido un tema tan importante como "política de señalización en la Red de Carreteras".

Yo creí, Señoría -y por eso he venido desde la carretera a oírle a usted con mucho afecto-, que íbamos a hablar de qué es lo que había que hacer en la señalización de nuestras carreteras, qué índice de seguridad vial se tiene con esa señalización, con relación a las de España, con relación a las de Andalucía, con relación a las de Cataluña, con relación a las de Aquitania o con relación a las de Alemania. Yo entendí que había, lógicamente, que oír a Su Señoría qué es lo que está hecho, que es lo que pasa por hacer.

Yo le voy a dar una anécdota, nada más, chusca, de que en nuestras carreteras se encuentra uno una señal que dice: un maravilloso pueblo a nueve kilómetros, y luego circula más de cuatro mil metros para encontrarse otro que dice que ya está a ocho.

La señalización es una parte, y usted yo creo que ha iniciado una andadura hacia la seguridad vial; yo creo que la señalización no vale nada, si no va a la meta de esa seguridad vial. Yo creo que su Consejería tiene, todavía, muchas cosas que hablar de política en la Red de Carreteras para seguridad vial: cómo están nuestras carreteras, que ya estuvimos en una comparecencia hablando de ellas, pero con relación a la señalización; qué información reciben los conductores, qué información; qué grado o qué comportamiento de nuestros conductores, aunque, efectivamente, eso todavía no está en la competencia de su Consejería, ni tan siquiera de la Comunidad; qué velocidad; qué condiciones de circulación; todo aquello que hace que la circulación sea más o menos segura. Los factores que en aquella ecuación fundamental entre la vida y la muerte uno se debate, viendo, desde la responsabilidad de cada uno, qué es lo que tiene que hacer.

Me gustaría oírle en la segunda intervención, a Su Señoría, qué política de señalización se va a llevar, qué es lo que se pretende, qué es lo que se quiere hacer, y si esa política de señalización... en qué grado se va a intentar, y, desde luego, no limitarse a decir lo que se ha gastado o se va a gastar en este año, sino me gustaría, un poco, la visión global -que seguro que la tiene el Consejo- de qué es lo que se quiere hacer en la política

de señalización de esta desgraciadísima Red de Carreteras que todos nosotros tenemos que sufrir.

Presidente, muchas gracias. Señorías. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, Señoría. Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor de Meer.

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Gracias, Presidente. Mi Grupo opina que ésta es una extraña comparecencia, una comparecencia pedida a petición propia por el Consejero de Fomento o por la Junta, para hablar de los logros de la propia Junta. Y así, como logros, se define -parece ser- la política de seguridad vial en la primera página de este documento que se nos ha entregado.

Creíamos que se iba a hablar, cuando recibimos la convocatoria, pues, con un cierto rigor, de un tema importante, la seguridad vial, y se habla sola y exclusivamente de dudosas intervenciones ejecutadas no se sabe cuándo. Los logros -insisto- parecen ser del actual Gobierno o del anterior, de coalición; porque este programa extraordinario que hoy se nos presenta, ¿cuándo surge, después de las elecciones o antes? ¿Ha surgido esto en los últimos tres o cuatro meses o antes? Si surgió antes, yo creo que nos lo debería de haber presentado el señor Monforte; y si surgió después esta idea tan importante, esta idea tan brillante, por qué no se le había ocurrido antes a nadie en la Dirección General de Carreteras. ¿Qué hacían antes, anteriores Consejeros, como el señor Posada?

¿Aquí estamos hablando de lo que ha hecho la Junta en estos seis meses, en el programa extraordinario, o de lo que se ha hecho a lo largo del tiempo? Y me parece que precisar ese punto sería importante.

Esto es algo, la seguridad vial, que, realmente, tenía una cierta importancia en el programa electoral del Partido Popular, era lo primero que se hablaba cuando empezamos a hablar, cuando se empezaba a hablar de carreteras. Y nos gustaría saber: ¿es que ya se ha cumplido el programa electoral? ¿Han sido tan rápidos, tan eficaces, como que a los cuatro meses de las elecciones ya esté cumplido todo lo que había que hacer en seguridad vial en las carreteras de Castilla y León?

Se nos convoca para hablar de una actuación, presupuestariamente, cuantitativamente, pues, realmente, poco importante; son unas partidas pequeñas, sobre la totalidad del Presupuesto de la Junta, sobre la totalidad del Presupuesto de la Consejería. Nos hubiera gustado más una petición de comparecencia para hablar, en general, de carreteras, para hablar de política de vivienda, para hablar de todos esos pueblos con actuaciones programadas de promoción de viviendas en el Presupuesto del noventa y uno y no incluidos en el Presupuesto del noventa y dos. Nos hubiera gustado más hablar

de alguna cosa de ese tipo. Nos hubiera gustado más haber hablado de unos programas de seguridad vial, de intervención en carreteras, que tuvieran alguna continuidad. Que estuviéramos hablando de qué va a hacer la Junta en el noventa y dos, en el noventa y tres, en el noventa y cuatro, no de un programa que carece de continuidad, un programa cuyas partidas presupuestarias disminuyen en 400.000.000 de pesetas para el Presupuesto de mil novecientos noventa y dos. Y tanto disminuyen, que eso no le gusta ni a su propio Grupo, que eso no le gusta ni al propio Grupo Popular, que prometió en esta Cámara enmendarlo hasta corregirlo, y que nos costa que lo ha intentado, aunque, realmente, con poco éxito, supongo que por razones puramente técnicas. Yo creo que ni su propio Grupo está de acuerdo con la política en seguridad vial que se pretende hacer el año noventa y dos.

En los objetivos del presupuesto hay una simple referencia a la seguridad vial. No parece que sea, presupuestariamente, un asunto tan importante, un asunto sin continuidad.

Y luego, el documento que nos facilita el señor Consejero, el documento que se ha limitado a leer más o menos parsimoniosamente; un documento que se nos ha entregado con la suficiente antelación como para que hayamos podido, de alguna manera, entrar en él. Un documento a toro pasado, porque parece que son cosas que ya están hechas, y un programa extraordinario del que, la verdad, sólo habíamos oído hablar de pasada, tal vez como referencia de laguna reunión de la Junta de Castilla y León. Un documento que yo creo que podemos decir que es impreciso o, tal vez, engañoso. Porque se dice que se ha actuado: en Avila, en el cien por cien de la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma; en Burgos, en el noventa y ocho; en León, en el noventa y nueve; en Palencia, en el noventa y nueve; en Salamanca, en el noventa y siete; en Segovia, en el cien por cien; en Soria, en el cien por cien; en Valladolid, en el cien por cien; y en Zamora, en el cien por cien.

¿Y qué se quiere decir con esto? ¿Que en mil novecientos noventa y uno se ha actuado o se va a actuar en esos porcentajes? ¿Que en mil novecientos noventa y uno se ha actuado en el cien por cien de la Red de Carreteras de Zamora, de Valladolid o de Soria? Yo, personalmente, lo pongo en duda. Sólo hace falta venir de Valladolid a Fuensaldaña para saber que en esta carretera no se ha hecho nada en este año: ni se ha pintado, ni se han repuesto los ojos de gato que faltan en la curva según se sube, y falta, además, el ochenta por ciento de la señalización vertical lateral reflectante en caso de niebla. Yo quiero decir que, por tanto, en la provincia de Valladolid, en el cien por cien no se ha actuado, y cualquiera lo podría comprobar; cualquier Procurador, en su provincia, en cualquier viaje, podría decir si se ha

actuado, también, en el cien por cien de la Red de la Comunidad Autónoma.

¿O es que se quiere decir que no se ha actuado en el noventa y uno, en realidad, sino que es una actuación a lo largo del tiempo, que a lo largo de ocho o nueve años de responsabilidades en la Comunidad Autónoma, en materia de carreteras, se ha llegado al final a tener sin... señalizadas, a tener pintadas todas nuestras carreteras? Podría ser eso, eso podría ser una interpretación, pero eso no tendría nada que ver con un programa extraordinario del año noventa y uno; sería una cosa completamente distinta.

Me gustaría saber qué quieren decir las cifras en este documento que se nos ha entregado, ¿que se ha hecho en el programa extraordinario o que ha sido a lo largo del tiempo? Si es a lo largo del tiempo, yo le pido que retire este documento y que lo rectifique, diciendo que eso se ha hecho con el trabajo de muchas personas, a lo largo de mucho tiempo.

Y el documento es, además, erróneo yo creo que en bastantes cosas, y, por ejemplo, en los mapas provinciales que incluye. Son todos planos, o equivocados, o anticuados; son planos sacados, probablemente, del baúl de los recuerdos. En Avila, la carretera, la célebre carretera de Ramacastañas a Candeleda, va hacia un punto indeterminado del sur, hacia algún sitio de Castilla-La Mancha, sin continuidad con la C-501, que yo creo que es la carretera que se prolonga. En Burgos, se ignora la existencia de la variante de la capital, inaugurada hace ya no sé cuántos años, y se incluye como una de las actuaciones importantes de este programa extraordinario del noventa y uno la Travesía de Espinosa de los Monteros, obra tristemente célebre, por la cantidad de preguntas e intervenciones que ha habido en esta Cámara, porque estuvo parada durante años; a lo mejor, en el noventa y uno la han acabado -no lo pongo en duda-, pero no creo que haya sido ninguna intervención urgente; en todo caso, ha sido de las obras más lentas que se recuerdan en la Comunidad Autónoma.

En León, bueno, no voy a hablar de que faltan variantes que existen, como la de Mansilla de las Mulas y tal vez alguna otra; pero tiene gracia la anécdota de que figura, entre los municipios, entre los pueblos de León, pues, Pedrosa del Rey. Claro, el pueblo de Pedrosa del Rey hace años que yace sepultado en el fondo del Embalse de Riaño, y la torre de su iglesia preside la Plaza del Nuevo Riaño.

Yo creo que, si hacemos planos, mapas, en mil novecientos noventa y uno, para que la gente se lo crea, por lo menos tienen que estar mínimamente actualizados.

En Palencia, Salamanca y Soria se ignoran las variantes de todas las capitales, y algunas de ellas llevan en funcionamiento bastante tiempo -nadie utilizará es-

tos planos para recorrer nuestra Región-. Y también de algunos pueblos: pues, Carrión de los Condes, Peñaranda de Bracamonte, etcétera.

En Soria, se incluyen actuaciones que, realmente, yo creo que son particularmente sorprendentes. Se incluye, por ejemplo, la construcción del muro de contención de la Iglesia de Langa, intervención que hace la Junta de Castilla y León, parece que con cargo a los Fondos de Seguridad Vial, en una carretera del Estado y en un asunto que, en todo caso, podría ser estrictamente municipal. Pero no sólo el caso de Langa -dudosísimo que esa obra deba hacerse con cargo al Plan Regional de Carreteras-, sino que hay muchas más obras en Soria que reúnen estas mismas condiciones; por ejemplo, la pasarela peatonal sobre el río Ucero, paralela a una carretera nacional, o la célebre pista de ciclista, paralela, también, a una carretera nacional. Luego es evidente que el origen soriano de muchos altos e ilustres cargos de la Junta de Castilla y León hace que en Soria se actúe de una manera distinta que en el resto de las provincias de la Comunidad Autónoma, y nos gustaría que a todos los Alcaldes de la Comunidad Autónoma y a todos los Presidentes de la Diputación se les dijera cómo hace la Comunidad Autónoma obras en las carreteras del Estado, sin pactos y sin extremos y sin acuerdos extraños sobre financiación, porque parece que en Soria se hacen tranquilamente, a las bravas.

En Segovia, y éste es un tema también curioso, que yo creo que deberíamos empezar a hablar de él, se sigue señalizando en los planos la carretera de Valladolid a Segovia como la nacional 601, cuando en todos los sitios -y sólo hace falta al lado de la Consejería, en el cruce delante del Olid Meliá- está señalizada como la CL-601. Y en el mismo texto, entre el plano y el documento existe una contradicción, porque en un lado se llama la CN-601, y en otro la CL-601. ¿Para cuándo, señor Consejero, tendremos la clasificación de las carreteras de la red regional? ¿Para cuándo un plano actualizado con todos esos datos? ¿Cuándo eso será algo que pueda ser público?

Y, simplemente, como anécdota, que yo creo que Chañe no está en la carretera nacional, en la carretera, en la CL-601, sino que está, pues, un poco más abajo, y, sin embargo, en el documento pues Chañe figura como... la travesera de Chañe, de la CL-601, que no pasa por Chañe, pasa pues a diez kilómetros o así, no lo sé, no recuerdo exactamente.

En Valladolid se ignora también la existencia de las variantes, que son variantes importantes: de Tordesillas, de Rueda, de Medina del Campo. Y no se diga que son carreteras del Estado, porque la variante de Tudela, que también es una carretera del Estado, está perfectamente reflejada; lo que pasa es que se hizo hace más de diez años, claro, y entonces, con planos tan antiguos, las cosas tan antiguas están bien reflejadas.

Y, en Zamora, que, por cierto, es donde menos se invierte, a pesar de contar con una red cuantitativamente importante, más importante que algunas otras provincias, pues se señala como carretera en obras la que incluye el nuevo puente de Toro, que hace años ya fue inaugurado.

Señor Consejero, nos ha traído usted un documento de dudosa utilidad, plagado de errores, y que se complementa con un plano de la Comunidad editado por la Junta en el año ochenta y seis, o sea, en la primera Legislatura.

Yo creo que es urgente que actualicemos la documentación cartográfica de esta Comunidad Autónoma, que alguien se tome en serio este trabajo, imprescindible como base de cualquier programación, como base del más elemental conocimiento de nuestra tierra, porque dicho plano, actual en su día, actual en el ochenta y seis, cuando se hizo -yo se lo garantizo-, no lo es ahora, porque en este plano no existe ninguna autovía y ahora hay muchos kilómetros de autovías, faltan decenas de variantes de poblaciones, faltan embalses -Riaño sigue apareciendo como algo que no existe-. Señor Consejero, traslade a la Junta la necesidad de que alguien se tome en serio la actualización periódica de la cartografía de la Comunidad Autónoma. Este documento, este plano que nos entrega ahora es, casi, casi, precolombino.

Esta es una comparecencia, por lo tanto, de dudosa utilidad, yo creo que tal vez contraproducente, y yo creo que no debe presentar resultados, logros -en la terminología del documentos de estas características-. No nos confunda, yo creo; utilice otros métodos.

Yo creo que lo que hay que hacer para hablar seriamente de las carreteras titularidad de la Comunidad Autónoma es hacer la relación y clasificación de la red de carreteras de la Comunidad, como dice la Ley 21/90, de Carreteras; que se apruebe el Plan de Carreteras, de acuerdo con la propia Ley 21/90, cosa que no se ha hecho; que ese Plan se presente a la Cámara; que ese Plan sea coherente con los Presupuestos de la Comunidad y coherente con el Plan de Desarrollo Regional; y luego, que se ejecute, que se ejecute rigurosamente, que se mejore su financiación, que se intervengan las decisiones que afectan a la redes de carreteras de las Diputaciones Provinciales. Que, cuando se haga todo esto que está por hacer, preséntense los resultados y tendrá nuestra comprensión y, en su caso, hasta nuestro apoyo.

Pero para operaciones como esta comparecencia, yo creo que más bien propagandísticas, carentes de rigor y que inducen a confusión, yo le pido, por favor, que utilice otros métodos. Nada más, gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, Señoría. Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Popular, señor Villar.

EL SEÑOR VILLAR VILLAR: Muchas gracias, señor Presidente. Señor Consejero, Señorías. Nuestro Grupo quiere agradecer la comparecencia del señor Consejero, para informar a esta Comisión de Obras Públicas del programa de conservación en lo que se refiere a Seguridad Vial, dentro de las competencias de su Consejería. Y a nosotros, desde luego, no nos parece que esta comparecencia sea de dudosa utilidad, como ha manifestado algún Procurador que me ha precedido, sino que yo creo que, con la mejor intención, el señor Consejero lo que trata es de cumplir con la obligación de informar a la Cámara sobre las actuaciones de su Consejería.

Totalmente pensamos, también nosotros, y estamos de acuerdo con lo que dice el Portavoz del Grupo de Centro Democrático y Social, cuando, comparando nuestras carreteras regionales con las de otras regiones de España y de Europa, dice que están en mal estado. Eso yo creo que es una cosa que no se nos escapa a ninguno de los que estamos aquí presentes. Porque basta salir de nuestra Comunidad para, efectivamente, observar que nuestras carreteras no llegan a la altura de las de otras Comunidades. Pero no solamente las carreteras regionales, sino que lo mismo ocurre con las carreteras nacionales; y, si no, ahí tenemos la polémica establecida, que está en estos momentos en boca de todo el mundo, con los recortes de los Presupuestos del Estado para mil novecientos noventa y dos, y, precisamente, una de las Comunidades que más va a sufrir estos recortes en materia de carreteras va a ser nuestra Comunidad Autónoma.

Por tanto, desde luego, ha dicho una cosa el Portavoz del Centro Democrático y Social con la cual estamos de acuerdo, y es que no es culpa de este Gobierno el mal estado de nuestras carreteras. Cuando las transferencias, se recibieron estas carreteras en pésimo estado. Desde luego, en peor estado que las de otras Comunidades. Por tanto, no es de... no hay que esperar milagros, que con el exiguo presupuesto que tiene nuestra Comunidad podamos atender todas las cosas que están transferidas y podamos ponerlas a la altura como están las carreteras regionales de otras Comunidades, que todos conocemos, que disfrutaban de unos presupuestos bastante más abundantes que los de la Comunidad de Castilla y León.

Por otra parte, también quiero salir al tanto y decir que a nosotros no nos parece, en absoluto, la comparecencia triunfalista; yo creo que aquí no ha habido triunfalismo de ningún tipo. A mí me ha dado la impresión de que es una comparecencia objetiva. Con la mejor intención, ha tratado el señor Consejero de informarnos de lo que, efectivamente, se ha hecho en esta Consejería en materia de señalización vial. Y, desde luego, la

crítica que se hace al folleto que nos han facilitado sobre seguridad vial, y, sobre todo, a los planos que en ella figuran, yo entiendo que no es materia, no ha sido nunca, ni creo que sea materia de esta comparecencia el criticar precisamente que si los planos están desfasados. En primer lugar, y saben muy bien los Portavoces de las otras... de los otros Grupos Parlamentarios, que a la escala en que están reflejados los planitos de las distintas provincias de la Comunidad es muy difícil llegar a los detalles que se han citado aquí, de circunvalaciones de ciudades, etcétera, etcétera.

Por tanto, yo sí veo bien que efectivamente se trate de llegar a una actualización de la cartografía; pero yo diría más: yo es que creo que la cartografía no solamente debe ser competencia, o no solamente iría a la cartografía que maneja la Consejería de fomento; yo entiendo que sería necesaria una coordinación entre la Consejería de Fomento y las distintas Consejerías de esta Comunidad, y, a su vez, con las distintas Administraciones, tanto... sobre todo con la Administración Central, para conseguir una cartografía de la Comunidad, no solamente en cuanto a la red de carreteras se refiere, sino a todo, debidamente completa y debidamente actualizada, y que no superpongamos actuaciones y se gasten dineros muchas veces por las distintas Administraciones para conseguir unas cartografías que, en definitiva, nos encontramos con que a lo mejor otra Administración la ha hecho en muy breve plazo.

Por tanto, yo, nuevamente, agradezco la comparecencia del señor Consejero, y, la verdad, le animo para que, lo mismo que en esta materia se ha mostrado solícito en informar a esta Comisión, que nos tenga al corriente de cuantas actuaciones se realicen dentro de su Consejería, porque creo que, conociendo la Comisión los temas a fondo que se están realizando en la Consejería de Fomento, podremos todos colaborar a que sea más eficaz su actuación. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, Señoría. Para dar contestación a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Señor Presidente, señoras y señores Procuradores. Efectivamente, señor Sagredo, dijimos en su día que algunas provincias están mal, que otras estaban regular y que algunas estaban bien. Y, efectivamente, este Consejero ha tenido ocasión de manifestar en casi todas las ocasiones, públicamente, cada vez que tiene ocasión, que estamos muy necesitados de mejorar nuestra red.

Este trabajo, señor de Meer, es un apoyo más a la seguridad vial de los conductores, y ojalá el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, aunque fuera con esta escala gráfica, hiciera algo parecido en esta región alguna vez.

El Plan de señalización urgente del que he venido a explicar a Sus Señorías es un Plan que se ha elaborado, solamente para señalización horizontal y vertical, en agosto de mil novecientos noventa y uno. Y es una idea precisamente motivada por la urgencia y por la necesidad de mejorar esa seguridad vial, que mucha gente de muchas provincias nos había manifestado en cada uno de los viajes que hemos realizado.

Efectivamente, es un objetivo de nuestro programa electoral que se está empezando a cumplir. Por supuesto que sí. Pero no me pida usted que sea un objetivo que se vaya a cumplir en cuatro meses. Nosotros lo vamos a cumplir año tras año, porque es nuestra obligación. Ojalá también su partido cumpliera con su programa electoral año tras año.

Pese a que el Gobierno Socialista no invierte en esa seguridad en esta región como debería de hacerlo, es por ello que cada verano, como ha ocurrido este año y otros años, nos estamos encontrando con un número de accidentes que va creciendo poco a poco.

Yo entiendo que la actuación en señalización horizontal ha sido del 100% en las vías no planificadas en el presupuesto. Es decir, todas aquellas que se habían planificado en el Presupuesto llevan su camino de ejecución; y todas las que no estaban planificadas las hemos querido incorporar en este Plan de Actuación Urgente. Y, al respecto, le tengo que decir que la carretera de Fuensaldaña ha sido pintada hace menos de tres meses.

Vamos a ser serios. El plano es a una escala que usted, como experto, conoce mejor que yo. Y esa escala es muy reducida; por lo tanto, es muy difícil poner las variantes a las que usted hace referencia y con ese detalle. Sólo se ha elaborado para orientación del conductor en los puntos de señalización o en los puntos en obras, como se hace habitualmente. Y, efectivamente, se está partiendo de unos planos que, por un lado, el de carreteras es del año ochenta y seis, y, por otro, este plano que se acompaña provincia a provincia es a una escala determinada. Nosotros vamos a elaborar unos planos nuevos, porque ya están encargados por mí -los he encargado en el mes de septiembre del presente año-; y efectivamente, estos son del actual Plan de Carreteras, pero no cabe duda de que deben mejorarse, y en eso estamos de acuerdo y lo vamos a realizar.

Por mi parte, simplemente decirle a Su Señoría que este es un trabajo hecho con todo rigor por los técnicos de mi Consejería. Que se ha hecho con todo rigor sobre la base de explicar al conductor cuáles son los datos numéricos de las realizaciones del presente año, pero, sobre todo, las actuaciones realizadas. Y no hemos querido especificar desde qué mes hasta qué mes, para no entrar en si el Gobierno anterior lo hizo hasta agosto y nosotros a partir de agosto, en las actuaciones de red básica, red complementaria o porcentaje de red en que se actúa. Por supuesto, sabemos que nosotros hemos ac-

tuado en los carteles de población, en barreras de seguridad y en balizas luminosas; pero está claro que se actuará, al final del ejercicio, en señales, hitos, carteles, paneles direccionales, etcétera, etcétera. Con ello quiero decir que éste es un trabajo elaborado, después de varios meses de actuación urgente, para informar no sólo a Sus Señorías, sino también a todos los conductores, con el máximo detalle, dentro de lo que se puede hacer en este tipo de trabajos, que no es un plano de la guía de Campsa, a la que estamos habituados, con todo detalle.

Y, por último, agradecerles sus observaciones, que sin duda en algún caso serán tenidas en cuenta a la hora de mejorar nuestra cartelería y, sobre todo, nuestros planos de carreteras; pero no le quepa duda de que esta es una comparecencia única y exclusivamente para hablar de señalización horizontal y vertical en el Plan de Actuación Urgente que diseñamos hace solamente cuatro meses, no es una comparecencia para informar de todo lo que se ha realizado en el presente año y que, en detalle, habremos puesto en este trabajo; pero no hemos querido tampoco hacer una separación en concreto de lo que hemos hecho este año y de lo que hemos hecho en tres meses o de lo que hemos hecho en los últimos seis o en los primeros siete.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, señor Consejero. Tiene la palabra, si lo desea, el Portavoz, señor Sagredo.

EL SEÑOR SAGREDO DE MIGUEL: Gracias, Presidente. Señorías, yo voy a pedir excusas, señor Consejero. Realmente, he dicho que la comparecencia me ha desilusionado, no servía prácticamente para nada. Yo creo que nuestra forma de ser es así de apasionada. Si es verdad que su idea o la de que los que le aconsejaron no ha sido todo lo exitosa que merecen las ideas de los Consejeros, por el bien de esta Comunidad, yo le diré que, después de haberle no oído su segunda intervención, realmente creo que sí ha servido para mucho. Mi Grupo va a presentar una solicitud de comparecencia en este momento, cuando termine esta Comisión, sobre la política de seguridad vial desde la Consejería de la Junta. Tema que ya les ofrezco a toda la Comisión, porque yo creo que sí es un tema importante, sí es un tema en que Su Señoría puede aportar muchas ideas, y seguramente con la ayuda de la Comisión podremos ir a torear un toro que realmente, en una sociedad como la nuestra, es muy preocupante. Y seguro, seguro, que uno de los compañeros de esta Comisión no dirá que la seguridad vial es un morucho.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, Señoría. Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Popular.

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Señor Presidente. Vamos a ver, señor Consejero, yo creo que el MOPU edita, desde hace muchísimos años además, no sólo desde que entró en Madrid el maléfico Gobierno socialista, sino incluso desde muchísimo antes, planos actualizados de carreteras, que se pueden comprar en muchísimas tiendas, quioscos y que, si realmente no los conoce, pues yo le regalaré uno cuando usted quiera, y lo actualizan casi todos los años, pues, porque saben que, si se ha construido una variante, pues, la gente puede optar por otro itinerario; incluso yo recuerdo planos que yo creo que editan con carácter trimestral, por lo menos antes de vacaciones y cosas de éstas, con las obras en las carreteras, y aconsejan a la gente que vaya o no vaya por un itinerario o por otro. El MOPU, no sólo desde que los maléficos socialistas gobiernan, sino de mucho antes, esto lo viene haciendo con total normalidad, y nos parecería que esto se puede hacer también con total normalidad aquí, claro, con unos planos que tuvieran un mínimo, un mínimo de rigor.

Este Plan de Seguridad Vial insiste que es algo que surge en agosto del noventa y uno, y yo le tengo que decir que, si ese Plan de Seguridad Vial se inició en agosto del noventa y uno, no tiene nada que ver con este documento, no tiene nada que ver con este documento. Porque, claro, a no ser que al documento le empecemos a poner asteriscos y notas de página. Es decir, cuando dice 100% de la red, quiere decir sólo en la parte de la red que no estaba programada. Vale. Entonces, nos preguntáramos: ¿y cuál es la parte de la red que estaba programada? Lo que no se puede decir es que se ha actuado en estos seis meses de trabajo acelerado, vibrante, por sacar adelante nuestra tierra, en el 100% de la señalización de las carreteras de la Comunidad Autónoma. No diga eso. Y retire esta edición y póngalo ahora con asterisco la otra cosa.

Probablemente se haya pintado la carretera de Fuensaldaña; lo que no se ha mejorado es la señalización vertical. Está hecha un desastre, están rotos todos esos elementos que deben ayudarnos cuando hay niebla, y aquí muchas veces que hay niebla; aparte de que están sucísimas las cunetas, que yo creo que algún día deberían limpiarse.

El tema de la escala ha surgido también en alguna otra intervención. Yo creo que no se puede decir que en estos planos no se pueden poner variantes por un problema de escala, cuando yo veo que está la variante de Aranda de Duero, que es una variante mucho más pequeña que la de Tordesillas y, sin embargo, pues fueron capaces de meterla; que está puesta la variante de Tudela de Duero ahí al lado, que es mucho más pequeña que la variante de Salamanca. Lo que pasa es que estos planos tienen más de diez años, y, claro, como nadie se ha tomado la molestia de hacer una cartografía mínimamente actualizada, pues, estos planos no son válidos. Yo creía que era una cosa simplemente como un

poco de régimen interno y tal, pero si dice luego que realmente se lo va a dar a los conductores, yo le aconsejo, por favor, que no lo haga, se van a perder. El de Pedrosa del Rey caerá al fondo del Embalse de Riaño. En la provincia de Burgos, me dice un ilustre burgalés que están la mitad de los pueblos con los nombres mal puestos. Yo eso no lo había detectado, pero Adrada de Maza, pues, es Adrada de Haza; Sasamor es Sasamón, etcétera. Ocho pueblos me dice, yo ahora no me acuerdo de todos de memoria. Pues, irán buscando Sasamón y no lo encontrarán nunca. Yo creo que, un poco por sensibilidad con los conductores, no empeoremos su seguridad cuando, mirando el plano desesperados, choquen contra las esquinas, señor Consejero.

En esta escala las variantes se pueden poner, porque algunas están puestas; lo que pasa es que no se ha hecho el esfuerzo de ponerlas. Trabajan con todo el rigor de los técnicos. Yo creo que los políticos no debemos ampararnos en el trabajo de los técnicos como parapeto. Ha habido muchos Consejeros en la otra Legislatura que lo hacían como parapeto; yo alguna vez pensaba que eran incluso como los rehenes de Sadam Husein en Irak: poner delante a los técnicos. Yo creo que hay que afrontar las responsabilidades. Y los trabajos los hacen los técnicos, unos técnicos, otros técnicos, se equivocan, no se equivocan, y si el trabajo al final es malo, pues, es el político, es el Consejero el que tiene que tomar la decisión si el trabajo que presenta, si el documento es válido o no es válido. Y yo creo que ésa es su responsabilidad, esos son sus riesgos. Por supuesto que estos datos numéricos no son los datos numéricos de este año, señor Consejero, no diga eso, porque yo no me conozco de memoria todo, pero yo hay cosas que sí que conozco. La travesía de Espinosa de los Monteros no se ha hecho este año, se ha tardado años en hacer. ¿Qué son las que han acabado este año? Pues, podría ser una interpretación, pero entonces ya no serían las de urgente intervención desde agosto para aquí, haría falta otro asterisco, las acabadas desde agosto hasta aquí, y entonces ya estaríamos hablando de eso. El muro de contención de Langa de Duero lleva mucho tiempo hecho, no se ha hecho de agosto hasta aquí; yo creo que en agosto ya estaba acabado, supongo que incluso se inauguró para las anteriores elecciones; luego no será una obra urgente hecha en este periodo de tiempo.

No me contesta, no me ha contestado en absoluto por qué se incluyen... por qué viene en una provincia que se hacen obras en las carreteras del Estado, pero al 100%, sin financiación, no financiación y tal. Yo no lo sé, yo no lo sé, y yo creo que esas obras no son para mejorar la seguridad vial de la red de carreteras de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, no son precisamente para eso.

No es lo que se ha hecho en los últimos seis meses, es lo que se ha hecho a lo largo de todo el año, a lo largo, en algunos casos, de muchos años. No se ha interve-

nido en el cien por cien, sino en el 100% de parte; pero luego teníamos que saber qué parte es ésa, porque, claro, también sería interesante saberlo. No es un documento útil para nosotros. Yo creo que no es un documento fundamentalmente útil para los conductores; yo creo que les equivocaría, induciría a error, desprestigiaría a la Junta si esto tuviera una cierta difusión. Señor Consejero, yo le pido que retire este documento, reelabórelo y actualícelo sistemáticamente todos los años, etcétera, entonces será útil, entonces se lo apoyaremos; pero, mientras tanto, no.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, señor de Meer. Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Villar.

EL SEÑOR VILLAR VILLAR: Muchas gracias, señor Presidente. Muy brevemente, porque en el turno de réplica que hemos escuchado y en el turno de réplica de los distintos Portavoces que me han precedido en el uso de la palabra creo que no se han introducido elementos nuevos que se discutieran o que se planteasen en la primera intervención, si bien sí me parece oportuna la petición de comparecencia sobre política de señalización que hace el Portavoz del Grupo de Centro Democrático y Social, y estaremos encantados en poder intervenir y en escuchar la política de señalización que tiene prevista la Consejería de Fomento para la presente Legislatura.

No me privo de decir que, desde que estamos en esta Legislatura, tanto en esta Comisión como en la Comisión de Medio Ambiente, parece que la metáfora refiriéndose a arte de cúchares está tomando una permanencia casi total. Me parece muy bien que nos tomemos también las cosas un poco con humor, pero sin que falte la seriedad que debe de ser preceptiva en estas comparecencias y en todas las intervenciones de esta santa casa.

Una vez más, agradecerle al señor Consejero su comparecencia, indicándole que nuestro Grupo entiende que es útil y positivo que se nos informe de cuantas actuaciones realice esta Consejería, como las restantes Consejerías, que nosotros recibimos bien estas informaciones y que creemos que son necesarias, para, como he dicho antes, que, conociendo todos exhaustivamente las circunstancias que se dan en las distintas materias que mueven las distintas Consejerías dentro de nuestra Región, podamos aportar nuestra colaboración para que vaya a buen fin la política de nuestro Gobierno de la Junta.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, señor Villar. Tiene la palabra el señor Consejero de Fomento.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Efectivamente, este Consejero está dispuesto a comparecer en el momento en que la Comisión o alguno de sus miembros lo estime oportuno para contestar sobre seguridad vial y sobre los programas diferentes que se vayan planteando al respecto, porque yo entiendo que es un tema de absoluta prioridad hoy en España, teniendo en cuenta el estado de las carreteras. Este no es un plan de seguridad vial, señor de Meer, vuelvo a reiterarlo; es un plan de actuación urgente de señalización vertical y horizontal. Por tanto, el resto de datos que se aportan son meramente informativos en cuanto a realizaciones. Y las actuaciones concretas son de todo el año, las actuaciones concretas son de todo el año; las actuaciones de señalización vertical y horizontal son de los últimos meses, pero la realizaciones concretas son de todo el año. Consideramos, y vuelvo a reiterarlo que es un documento útil e informativo, que será mejorado con otros futuros, y que los errores en la forma que puedan existir y que anecdóticamente a ustedes les parezca adecuado resaltarlos como mero, pues, argumento para desacreditar un documento informativo, pues, está bien el resaltarlos, pero, efectivamente, son meros errores en la forma y no lo son en el fondo, que es para nosotros lo importante.

Ha dicho usted que por qué hemos intervenido, que por qué hemos actuado en algunas carreteras nacionales. Pues porque no actúa el Ministerio de Obras Públicas y Transportes; por eso tenemos que actuar nosotros, porque, si no, no tendríamos necesidad de hacerlo y dedicaríamos esos recursos a otras obras importantes. Y vuelvo a reiterar que consideramos de utilidad informar a esta Comisión, como representantes del pueblo de Castilla y León, de cualquiera de las materias propias de mi Consejería, porque son materias que consideramos de transcendencia para la vida regional, para el desarrollo de su economía y para los transportes y las comunicaciones de Castilla y León. Y en el futuro, si ustedes lo estiman oportuno, volveremos a esta Comisión a informar también de aquellas materias que se consideran, y que consideramos en la Consejería, salvo prueba en contrario, que son de interés para todos los ciudadanos de Castilla y León.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, señor Consejero. ¿Algún Procurador que no haya intervenido como Portavoz desea hacer alguna pregunta? Bien. No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión. Muchas gracias.

(Se levantó la sesión a las diecisiete horas cincuenta y cinco minutos).