

## **COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**

**PRESIDENTE: Don José Carlos Monsalve Rodríguez**

**Sesión celebrada el día 20 de marzo de 1996, en Fuensaldaña**

---

---

### ORDEN DEL DÍA:

1. Pregunta con respuesta Oral, P.O.C. 38-I, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores D. José Alonso Rodríguez y D. Antonio Almarza González, relativa a proyecto de segunda fase de autovía en el tramo Cubillas-Toreno, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N° . 31, de 5 de febrero de 1996.
2. Pregunta con respuesta Oral, P.O.C. 39-I, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores D. José Alonso Rodríguez y D. Antonio Almarza González, relativa a características de la Autovía Ponferrada-Villablino a partir de Toreno, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N° . 31, de 5 de febrero de 1996.
3. Proposición No de Ley, P.N.L. 83-I, presentada por el Procurador D. José L. Conde Valdés, relativa a retirada de la gravilla de la L-493, tramo La Magdalena-Rioscuro y elaboración de un proyecto de reparación de firme y trazado, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N° . 23, de 18 de diciembre de 1995.
4. Proposición No de Ley, P.N.L. 125-I, presentada por los Procuradores D. Antonio Almarza González, D. Ángel Solares Adán, D. Jaime González González, D. José Alonso Rodríguez, D<sup>a</sup> . Inmaculada Larrauri Rueda y D. Antonio de Meer Lecha-Marzo, relativa a Convenio Marco entre la Junta y Retevisión para la extensión del servicio público de televisión, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N° . 31, de 5 de febrero de 1996.

## SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diez horas quince minutos.	1966	Contestación, por parte de la Junta, del Sr. Solís Villa, Director General de Transportes y Carreteras.	1973
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, abre la sesión y comunica las sustituciones que se han producido.	1966	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Alonso Rodríguez (Grupo Socialista).	1974
Intervención del Procurador Sr. Zamácola Garrido (Grupo Popular) solicitando posponer el cuarto punto del Orden del Día.	1966	En turno de dúplica, interviene el Sr. Solís Villa, Director General de Transportes y Carreteras.	1974
El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, acepta la solicitud.	1967	En turno de preguntas o aclaraciones, interviene el Procurador Sr. Almarza González (Grupo Socialista).	1976
Intervención del Procurador Sr. Almarza González (Grupo Socialista) manifestando su conformidad.	1967	En turno de preguntas o aclaraciones, interviene el Procurador Sr. García Sanz (Grupo de Izquierda Unida).	1976
<b>Primer punto del Orden del Día. P.O.C. 38-I</b>		En turno de preguntas o aclaraciones, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	1977
El Secretario, Sr. Mesón Salvador, da lectura al primer punto del Orden del Día.	1967	Contestación del Sr. Solís Villa, Director General de Transportes y Carreteras.	1978
Intervención del Procurador Sr. Alonso Rodríguez (Grupo Socialista) para formular su pregunta.	1967	<b>Tercer punto del Orden del Día. P.N.L. 83-I</b>	
Contestación, por parte de la Junta, del Sr. Solís Villa, Director General de Transportes y Carreteras.	1967	El Secretario, Sr. Mesón Salvador, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	1979
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Alonso Rodríguez (Grupo Socialista).	1968	Intervención del Procurador Sr. Conde Valdés (Grupo de Izquierda Unida) para presentar la Proposición No de Ley.	1979
En turno de dúplica, interviene el Sr. Solís Villa, Director General de Transportes y Carreteras.	1969	En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Zamácola Garrido (Grupo Popular).	1980
En turno de preguntas o aclaraciones, interviene el Procurador Sr. Almarza González (Grupo Socialista).	1970	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Conde Valdés (Grupo de Izquierda Unida).	1981
Contestación del Sr. Solís Villa, Director General de Transportes y Carreteras.	1970	En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Zamácola Garrido (Grupo Popular).	1981
En turno de preguntas o aclaraciones, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	1970	En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Otero Pereira (Grupo Mixto).	1982
Contestación del Sr. Solís Villa, Director General de Transportes y Carreteras.	1971	En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Almarza González (Grupo Socialista).	1982
<b>Segundo punto del Orden del Día. P.O.C. 39-I</b>		Intervención del Procurador Sr. Conde Valdés (Grupo de Izquierda Unida).	1983
El Secretario, Sr. Mesón Salvador, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	1972	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	1984.
Intervención del Procurador Sr. Alonso Rodríguez (Grupo Socialista) para formular su pregunta.	1972	El Presidente, Sr. Monsalve Rodríguez, levanta la sesión.	1984
		Se levantó la sesión a las once horas cincuenta minutos.	1984

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

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MOLSALVE RODRÍGUEZ): Buenos días, señoras y señores Procuradores. Se abre la sesión.

A esta Presidencia han llegado las siguientes sustituciones, que, por parte del Partido Popular, son las

siguientes: don Fernando Terrón sustituye a doña Natividad Cordero y don Juan Castaño a don Alejo Riñones.

No habiendo más sustituciones, el señor Secretario va a dar lectura al primer punto del Orden del Día.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Señor Presidente, por una cuestión de orden. El Grupo Parlamentario

Popular solicita, si es posible, la retirada de la Proposición No de Ley 125-I del Grupo Parlamentario Socialista, y posponerla hasta la próxima reunión de la Comisión.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MOLSALVE RODRÍGUEZ): Gracias, señor Zamácola. Yo creo que los Grupos Parlamentarios, los distintos Portavoces, si están de acuerdo en lo que ha propuesto el Portavoz del Grupo Popular, por esta Presidencia no habría inconveniente en que se pospusiera en la siguiente Comisión y que se incluyera en el Orden del Día.

EL SEÑOR ALMARZA GONZÁLEZ: Por parte del Grupo Socialista no hay ningún inconveniente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MOLSALVE RODRÍGUEZ): Continuamos la sesión. Y, entonces, el Secretario de la Comisión dará lectura al primer punto del Orden del Día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MESÓN SALVADOR): **"Pregunta con respuesta Oral ante la Comisión, número 38, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores don José Alonso Rodríguez y don Antonio Almarza González, relativa a proyecto de segunda fase de autovía en el tramo Cubillos-Toreno, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León número treinta y uno, de cinco de febrero"**.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MOLSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Secretario. Para formular la pregunta, tiene la palabra don José Alonso.

EL SEÑOR ALONSO RODRÍGUEZ: Gracias, señor Presidente. Bueno, son tantas ya las actividades parlamentarias que hemos realizado sobre esta famosa autovía, que ésta va a ser una más, sobre todo en orden a que no se duerma.

En primer lugar, me limitaré a leer la pregunta. En la última de las diversas ocasiones que en la anterior Legislatura nuestro Grupo Parlamentario Socialista se interesó por el tema de la tan reiteradamente tratada como casi utópica, al parecer, autovía Ponferrada-Villablino, por parte del señor Consejero se afirmó que, una vez contratada la primera fase entre Ponferrada y Cubillos -no Cubillas, como se dice erróneamente en la convocatoria-, se realizarán el proyecto para el trayecto Cubillos-Toreno, sin especificar qué se haría con el resto.

Estando ya en ejecución las obras del primer tramo, los Procuradores abajo firmantes nos vemos en la precisión de realizar al señor Consejero de Fomento la siguiente pregunta: ¿se ha realizado ya el correspondiente proyecto para esa segunda fase de autovía en el tramo Cubillos-Toreno? Si no se tiene el proyecto, ¿en qué situación se encuentra y cuánto tardará en estar disponible? De momento, muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MOLSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para contestar a la pregunta, en nombre de la Junta, tiene la palabra el Director General de Transportes, don Luis Alberto Solís Villa.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y CARRETERAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias, señor Presidente. Señorías. Siendo ésta la primera oportunidad en que acudo ante esta Comisión de Transportes y Comunicaciones de las Cortes de Castilla y León, en representación del Consejero de Fomento, para dar contestación a las preguntas orales aquí planteadas, no quisiera dejar pasar esta ocasión sin manifestar a la Mesa de esta Comisión y a todas Sus Señorías mi más completa disponibilidad para atender, en la medida de mis posibilidades, cuantas iniciativas o sugerencias juzguen oportuno realizar o formularme.

Dicho esto, dada la evidente conexión entre las preguntas realizadas, y contando con la benevolencia de esta Comisión y, especialmente, de los Procuradores preguntantes, formularé mi contestación a esta pregunta, adelantando contenidos o propuestas de la Pregunta Oral posterior, al entender que obrar de otro modo pudiera dar lugar a una contestación insuficiente o incompleta.

Así pues, la carretera Comarcal 631, Ponferrada-Villablino, calificada como uno de los ejes principales de la Red Regional Básica, constituye un itinerario que discurre por un terreno accidentado, especialmente en el tramo Corbón-Villablino, donde el trazado corre paralelo al curso del río Sil, y encajonado en su valle.

En todo caso, y antes de profundizar en el examen de otros aspectos, conviene, en mi opinión, recordar aquí los principales datos en relación al volumen de tráfico y estado de la carretera, en los cuatro tramos en que se subdivide esta carretera.

De este modo, y en primer lugar, el tramo Ponferrada-Cubillos, entre los puntos kilométricos 0 y 7,7, presenta una IMD -Intensidad Media Diaria- de siete mil quinientos vehículos/día; y, en la actualidad, es objeto, como conocen Sus Señorías, de las obras de desdoblamiento de la calzada.

En segundo término, el tramo Cubillos-Toreno, entre los puntos kilométricos 7,7 y 23,6, tiene un volumen de tráfico o Intensidad Media Diaria de tres mil trescientos cincuenta y siete vehículos/día, según datos del año mil novecientos noventa y cinco. Y cuenta con una calzada de 7 metros y arcenes pavimentados de 0,5 metros.

Finalmente, con calzada de 7 metros y arcenes de 0,5 metros sin pavimentar, aparecen los tramos Toreno-Corbón, y Corbón-Villablino. El primero, con una Intensidad Media Diaria de dos mil seiscientos vehículos/día, y el segundo, con mil novecientos vehículos/día; si bien,

en este último caso, presenta un porcentaje estimado del trece por ciento de vehículos pesados.

Sobre estos datos, y habida cuenta las evidentes limitaciones geográficas, así como la incidencia de la finalización de la concesión que actualmente tiene la empresa MSP sobre la línea férrea de vía estrecha Ponferrada-Villablino, el Plan Regional de Carreteras de mil novecientos noventa y dos previó inicialmente la ejecución de desdoblamientos en los tramos Ponferrada-Toreno y Toreno-Corbón, y de acondicionamientos en el tramo Corbón-Villablino.

Sin embargo, y desde la redacción del Plan Regional, concurren nuevos elementos y se introducen variaciones en el problema a resolver, lo que nos obliga a intentar definir la situación actual de este itinerario.

Así, en primer lugar, el tramo Ponferrada-Toreno soporta un importante tráfico local, especialmente en las proximidades de Ponferrada, inducido por la atracción de viajes ejercida por la cabecera de la comarca sobre el conjunto de localidades de su entorno. De forma que los datos obtenidos por el Plan de Aforos desarrollado por la Consejería, han venido a constatar la prioridad de una actuación en este tramo, confirmando la iniciativa de redacción de un proyecto de construcción de autovía entre Ponferrada y Toreno-Sur, es decir, veintiún kilómetros. Este proyecto fue técnicamente aprobado el veinte de marzo de mil novecientos noventa y dos, y evalúa la inversión necesaria en 4.139 millones de pesetas. Y, sometido al trámite de información pública, es -además- objeto, en junio de mil novecientos noventa y tres, de la preceptiva declaración de impacto ambiental, en la que se incorpora por el órgano medioambiental el cumplimiento de determinadas condiciones en el proyecto inicial, para una mejor protección del entorno natural afectado.

En ese mismo mes de junio de mil novecientos noventa y tres -y siguiendo este breve recordatorio de hechos- la Consejería de Fomento acordó, habida cuenta la diferente problemática medioambiental planteada en cada caso, así como las igualmente diferentes alegaciones formuladas, la separación o desglose en dos de las actuaciones... en dos actuaciones distintas del proyecto inicial, lo que permitió -como conocen Sus Señorías- la contratación de la primera de ellas, esto es las obras de desdoblamiento de la carretera Ponferrada-Cubillos.

El trayecto restante en este tramo -es decir, Cubillos-Toreno- mantiene características iniciales de autovía, si bien -y como ya adelantaba- su ejecución ha de adaptarse a las exigencias de protección medioambiental apuntadas.

Una vez sustanciado este proceso, se estará en condiciones de contratar esta obra, en el entendimiento de que si bien puede resultar dudosa la necesidad de ejecutar una

autovía en este tramo, habida cuenta los tráficos que soporta, la Consejería ha ponderado dos factores que, en nuestra opinión, aconsejan acometer la opción autovía, cuales son: en primer lugar, la significación social de la ejecución de esta obra; y, en segundo término, la influencia que podría tener sobre el tráfico -especialmente el pesado- que soporta esta carretera la habilitación de un nuevo itinerario Fabero-Toreno, para el transporte de carbón entre la cuenca de Fabero y la central de Compostilla.

Finalmente, el tramo Toreno-Villablino no soporta en la actualidad un importante volumen de tráfico, en torno a dos mil vehículos diarios. Y es, además, el más complicado topográficamente, si bien a él me referiré más extenso al examinar la siguiente pregunta oral. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MOLSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Director General. Para consumir un turno de réplica, tiene la palabra don José Alonso Rodríguez.

EL SEÑOR ALONSO RODRÍGUEZ: Gracias, señor Presidente. Gracias, señor Director General. Realmente ha hecho un recordatorio que me ha resultado interesante, porque no tenía ya en la cabeza tantos datos, que sí conocíamos, pero que se han ido perdiendo en el tiempo.

Efectivamente, yo también voy a dejar la parte de Toreno-Villablino para más tarde; porque la primera parte de la pregunta creo que es sustanciosa. Veo que hay una duda, por lo menos razonable, de si se va a tomar la opción autovía u opción vía rápida, como la llamaban últimamente. Creo que puede ser cuestionable. Sin embargo, parece obvio que el desarrollo de la autovía hasta Toreno no va a ser tan costoso, digo ni económicamente ni ecológicamente, y entonces, tendría menos dificultades.

Y, por otra parte, estoy totalmente de acuerdo con usted en esa apreciación, de que podría ser un buen eje para entramar esa vía de circulación con otro trayecto Fabero-Toreno, que aliviaría un poco el tráfico denso.

Al hilo de esto, tengo que decir... hoy veníamos escuchando que alguien insistía en que las infraestructuras -éstas de intercomunicación regional y local... comarcal, perdón-, pues son absolutamente necesarias para que haya un mínimo desarrollo industrial en todas las zonas. Yo esto lo he insistido muchísimas veces; la última vez que insistí en ello, quizás un poco dramáticamente, recuerdo que el señor Consejero de Fomento me dijo que no me lamentara tanto, porque El Bierzo tenía muchas posibilidades. Pero yo tengo que decir que El Bierzo tiene posibilidades, en el momento en que tenga herramientas e infraestructuras para desarrollar esas posibilidades, y faltan éstas. Las grandes autovías del Estado ya están prácticamente contratadas en todos sus términos, a pesar

de que se ha hecho victimismo también con esto; pero las estructuras de la Junta, pues están muy perdidas. Yo no digo que no haya necesidades en otra parte, pero, ciertamente, en El Bierzo se están viendo poquísimas.

Es urgente esta carretera, este... este carril Subcantábrico, como se llamó pomposamente. Y, sobre todo, la fase esa, la que se está haciendo ya, a mi entender precipitadamente, porque debía haberse conectado inicialmente Ponferrada con la nueva autovía que va a desarrollarse. El proyecto se hizo con mucha ligereza, y las obras me da la impresión que también, a pesar de lo que se ha hecho últimamente.

Y luego está este segundo tema de Toreno-Villablino. Usted me ha dicho que van a hacer... efectivamente, ya el señor Consejero había dicho que estaba ese proyecto general, como sabíamos. Pero el señor Consejero se comprometió aquí -y estará en el Diario de Sesiones-, públicamente, a que una vez que se comenzaran las obras del tramo Ponferrada-Cubillos, inmediatamente se encargaría el proyecto -con todas esas dificultades que usted ha relacionado y que tiene-, para, a continuación e inmediatamente, contratar el trozo Cubillos-Toreno.

Bueno, por lo que yo veo de su respuesta, por lo que he creído entender -no he cogido bien cuál era la IMD de ese trayecto, que usted me daba técnicamente-, pero eso está, pues, en espera, igual que estaba antes de comenzar las obras del tramo Ponferrada-Cubillos. Y claro, eso me parece que es una pérdida de tiempo enorme. Porque la idea que el señor Consejero mismo dijo era que, a continuación de terminar estas obras -que según dijeron hace unos días los técnicos de Ferrovial terminarán en el noventa y seis-, se empezarán ya las obras de la segunda fase hasta Toreno. Esto creo que no hay absolutamente nada hecho, y a eso se refería mi pregunta; con lo cual, si no me dice otra cosa, interpreto que es negativa, que no se ha hecho nada, pero que se tiene la buena intención de hacer. Seguimos en el terreno de las intenciones en un trozo que es absolutamente necesario y para una vía prioritaria, como usted mismo ha reconocido.

Entonces, yo, simplemente le vuelvo a preguntar, si ciertamente tiene una fecha de inicio de ese proyecto, ¿cuánto creen ustedes que tardará en confeccionarse ese proyecto? Y, bueno, ¿cuándo se va a tomar la decisión de si es autovía o es vía rápida? Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para un turno de duplica, tiene la palabra el Director General de Transportes y Carreteras.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y CARRETERAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias, señor Presidente. Voy a intentar concretar y aclarar alguno... alguna de las posibles dudas que han surgido de mi intervención anterior.

Estoy absolutamente de acuerdo con Su Señoría en la importancia trascendental que tienen las infraestructuras para el desarrollo y por la impulsión del desarrollo económico de, en general, de toda nuestra Región. Y, fundamentalmente, en una comarca -como es la comarca de El Bierzo- en donde hay que acompañar la actuación de dos tipos de infraestructuras: las infraestructuras de acompañamiento y las infraestructuras de impulsión. Entendiendo por infraestructuras de impulsión aquellas que -como su nombre indica- tienen que relanzar la actividad; y, las de acompañamiento, aquellas que evitan que se produzca un estrangulamiento en la actividad económica.

En esa línea, tengo que discrepar con Su Señoría en que las inversiones de la Junta en carreteras, pues, que no se hayan hecho ver, no se hayan hecho ver hasta el presente.

Actualmente, en la zona... aparte de las inversiones realizadas... de más de 1.000 millones de pesetas en toda la Comarcal 631 entre Ponferrada y Villablino por la Junta hasta ahora, tenemos en ejecución en este momento la obra entre Toreno y Bembibre; tenemos, actualmente, también en ejecución el acondicionamiento de la Comarcal 712, la León 712 -perdón- de Vega de Espinareda; aparte de la obra más importante: de la duplicación de la calzada de la Comarcal 631.

Asimismo, se van a acometer este año obras de mejora del pavimento en la Comarcal 631, concretamente en el tramo Toreno-Corbón, aunque eso luego hablaremos en la siguiente intervención oral.

En este sentido, bueno, las inversiones de la Junta, en la medida de las disponibilidades presupuestarias, han tenido en cuenta, de una forma especial, yo creo, que a la comarca del El Bierzo; y, en general, sin olvidar, claro, los criterios deseables de cohesión regional y cohesión provincial, a toda la provincia de León.

Concretando a su pregunta, en mi primera manifestación he dicho que la Junta, aun con la duda razonable de si se debe ejecutar una autovía entre Cubillos y Toreno, la Junta ha decidido la opción de ejecutar una autovía. Distingamos una autovía... llamémosla autovía o vía de alta capacidad, para ser más precisos; no una vía rápida en el aspecto técnico, sino una vía de alta capacidad; es decir, una carretera con dos calzadas, con dos calzadas diferentes. Y, fundamentalmente, por el valor del tráfico que tiene actualmente la carretera; y, especialmente, ante la expectativa de que parte del carbón de la cuenca de Fabero pueda llegar a la central de Compostilla por una nueva carretera que, en este momento, se está -por parte de la Junta- haciendo el estudio informativo para determinar cuál sería la opción de trazado más conveniente.

En cualquier caso, efectivamente, este tramo de... -que confirmo que va a ser de autovía- no es una inversión pequeña: sería, los catorce kilómetros que faltan aproximadamente, sería una inversión entre 3 y 4.000 millones de pesetas, en torno a los 3.000, vamos a considerar 3.500 millones de pesetas. Y, efectivamente, es la parte del itinerario donde el impacto ambiental es más moderado. Pero, yo creo que la obra como autovía es realizable; y nosotros estamos en condiciones de manifestar que durante este ejercicio -y todo lo más en los primeros meses del próximo ejercicio- podrá estar -de mil novecientos noventa y siete-, podrá estar redactado el proyecto de la autovía entre Cubillos y Toreno.

Luego, otra cuestión diferente será, bueno, pues encontrar la situación del encaje presupuestario que permita afrontar la construcción de este tramo de autovía, que -repito- el proyecto podremos tenerlo redactado en este ejercicio o en los primeros meses del próximo año.

Habida cuenta del volumen de inversiones que es necesario efectuar en toda... en toda la provincia de León y... una política lógica de cohesión regional, 3.000 millones de pesetas en una única carretera es una inversión muy importante que, en un momento de restricciones presupuestarias, pues tiene una complejidad técnica de encajarlo... de encajar una única obra de ese valor, sin dejar de atender, pues, otros muchos kilómetros y otras muchas necesidades que son necesarias en la provincia y en la comarca. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Director General. ¿Algún Procurador de la Comisión que quisiera alguna aclaración sobre la Pregunta que se ha debatido? Por el Grupo Socialista tiene la palabra don Antonio Almarza.

EL SEÑOR ALMARZA GONZÁLEZ: Sí. Muchas gracias, señor Presidente. Esta autovía, que en un principio -yo ya lo he dicho muchas veces- ha empezado ser autovía Villablino-Ponferrada, ustedes fueron cambiándola por Ponferrada-Villablino, todos pensábamos -sobre todo los ciudadanos que vivimos en el valle de Laciana- que podía acercarnos hacia los centros de... de infraestructura importantes desde Villablino, o desde la comarca de Laciana; y ya vimos que la voluntad política que ustedes demostraron había sido demagogia pura, puesto que ahora mismo se deduce que el tramo Corbón-Villablino no se va a hacer nunca ni autovía ni vía rápida, ni cosa que se la parezca. Y que el volumen de inversiones que nos decían de 4.139 millones de Ponferrada a Toreno, pues está en entredicho también, con una cuestión medioambiental, que tampoco vamos a valorar aquí, pero yo creo que hubo tiempo más que suficiente en estos años que... desde que ustedes la prometieron. Hacer esa autovía Ponferrada-Villablino fue una promesa

electoral que se dio a bombo y platillo en El Bierzo y Laciana, y que la voluntad política no concuerda ahora mismo con los... propaganda electoral que hicieron en aquel momento, que allá por el año noventa y uno.

Por lo tanto, lo que sí quiero dejar claro es que ustedes no tienen la voluntad política de realizar la autovía Villablino-Ponferrada -que era en su momento-, después Ponferrada-Villablino, que también nos servía a los ciudadanos de esa zona de la Comunidad; pero que el tramo Toreno-Villablino no se va a hacer nunca. ¿Puede confirmarme que no se va a hacer nunca esa autovía Toreno-Villablino?

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Para contestar a la pregunta, tiene la palabra el Director General de Transportes y Carreteras.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y CARRETERAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Bueno. Si me permite Su Señoría, la respuesta concreta a la última pregunta de si se va a hacer una autovía alguna vez entre Toreno-Villablino, preferiría hacérsela en el marco de la siguiente Pregunta Oral que hay ante esta Comisión, en donde manifestaremos el planteamiento general de todo ese itinerario.

Decir que no se va a hacer nunca en cualquier caso, es un tema... es una afirmación muy rotunda y que yo, lógicamente, descartaría. Pero sí quiero manifestarle rotundamente que la inversión de la autovía entre Cubillos y Toreno no está en entredicho. Eso es un compromiso de la Junta que se ha manifestado y que se mantiene. Repito, en este ejercicio probablemente tendremos disponible el proyecto de la autovía; y en cuanto las circunstancias presupuestarias permitan encajarlo, se acometerá la obra del siguiente tramo.

O sea, por tanto, no hay que decir que está en entredicho el tramo entre Cubillos y Toreno. Y entre Toreno y Villablino pues, si me permite Su Señoría, vamos a analizarlo con cierto detenimiento en la siguiente Pregunta Oral. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Director General. Por... representante del Grupo Mixto, señor Otero.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Gracias, señor Presidente y señor Director General. Cuando yo venía a esta Comisión y conocía el Orden del Día, realmente me preocupaban los plazos por encima de todo. Hombre, yo me imaginaba que ustedes iban a decir que se va hacer; cómo van a decir lo contrario; eso es lo que dicen siempre, que se van a hacer. Pero no ponen plazos, o, si los ponen, no los cumplen... no los cumplen. Por tanto, la duda que yo tenía era en cuanto a plazos.

Voy a referirme solamente a la primera Pregunta, aunque parecía un poco más lógico que se hubieran refundido las dos en una y pudiéramos abarcar toda la carretera, desde el principio hasta el final. Pero, bueno, ya que estamos por partes, vamos por partes.

Ha quedado claro -usted nos lo dice- que va a ser autovía entre Cubillos y Toreno. Ya lo imaginábamos, no esperábamos otra cosa; llevaríamos un gran disgusto si ahora nos dicen que no va a ser autovía. Eso lo esperábamos.

Pero nuestra desilusión, al escuchar sus palabras, se centra en dos cuestiones importantes: dice usted que el estudio de impacto medioambiental todavía se va a prolongar un año más, porque está hablando de los primeros meses del año que viene y estamos en los primeros meses del año este. Un año más es excesivo tiempo para realizar -entendemos- un estudio de impacto medioambiental, que entendemos que no va a comenzar ahora, sino que ya ha tenido que comenzar; esto ya tiene que venir de atrás. Por tanto, nos parece excesivo tiempo esperar un año para que esté ese estudio medioambiental.

Y todavía nos preocupa mucho más que no se sepa cómo se va a financiar y con qué... con cargo o cómo se va a encajar -como usted dice- presupuestariamente en el Presupuesto. Entiendo ya en una primera fase de mil novecientos noventa y siete. Ésa es la duda y ésa es la pregunta que yo le formulo.

Vamos a ver, usted dice que, bueno, parece que en mil novecientos noventa y siete estará hecho el estudio de impacto medioambiental y que, por tanto, estará en condiciones de adjudicarse la obra, pero, pero que hay que encajarlo en el Presupuesto. Señor Director General, ¿qué quiere decir con eso? ¿Que hay posibilidades de que no se pueda encajar en el Presupuesto? ¿O es algo hecho? ¿O es un problema meramente técnico? Y sobre todo, yo me imagino que no se va a encajar en el Presupuesto de un año, sino que eso tendrá fases en las cuales se vaya ejecutando en los Presupuestos.

Yo quisiera, tras manifestarle en la primera parte de mi intervención mi desilusión por la demora todavía de esas... de esas obras, quisiera preguntarle: ¿qué quiere decir con "hay que buscar cómo se puede encajar en el Presupuesto"? Supongo que será en el del noventa y siete, pero acláremelo también. Por ahí van mis dudas y por ahí, por consiguiente, va mi pregunta. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Otero. Para intervenir, con relación a la cuestión planteada por el representante del Grupo Mixto, tiene la palabra el Director General de Transportes y Carreteras.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y CARRETERAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias, señor Presidente. Quisiera hacer una precisión, que igual no se me ha entendido bien en mis intervenciones anteriores.

No es necesario efectuar ahora un nuevo... un estudio de impacto ambiental; el proyecto primitivo que redactó la Junta contenía un estudio de impacto ambiental como es preceptivo. Como consecuencia de información pública, se produce la declaración de impacto ambiental que aconseja, más que aconseja, obliga a introducir modificaciones en el proyecto. O sea, por tanto, no se trata de que vayamos a tardar un año en hacer un estudio de impacto ambiental. No, no. El estudio de impacto ambiental -como no podía ser de otra forma- se redactó en su momento, en el año mil novecientos noventa y dos, cuando se hizo el proyecto; pero ese estudio obliga a modificar determinados aspectos del proyecto para que minimicen la afección al medio ambiente. Entonces, es en esa modificación del proyecto, lógicamente, y con los plazos legales a los que estamos obligados para todo tipo de contratación -que han aumentado, como sabe Su Señoría, con la entrada en vigor de la nueva Ley de Contratos de las Administraciones Públicas-, pues entendemos que puede ser un plazo razonable este ejercicio para tener culminado ésa... el nuevo proyecto del tramo entre Cubillos y Toreno.

En cualquier caso, el que el proyecto se terminase en los primeros meses del próximo ejercicio, no implicaría que no pudiese entrar en los Presupuestos del año mil novecientos noventa y siete. Pero, no obstante, es intención de la Consejería el que, si los plazos lo permiten, el proyecto pudiese estar redactado y terminado en el año mil novecientos noventa y seis.

Y sin eludir su pregunta de que... su preocupación ante la posible programación de esta obra, yo mantengo que es una obra y es un eje considerado prioritario por parte de la Consejería de Fomento, y en el que tenemos la decidida voluntad de actuar. Pero, en cualquier caso, no podemos olvidar el marco presupuestario en el que nos movemos y los presupuestos, forzosamente no expansivos, que vamos a soportar pues, por lo menos, durante dos ejercicios.

Además de eso, tenemos que... habrá que, lógicamente, priorizar las inversiones. Nosotros tenemos en la provincia de León mil setecientos sesenta kilómetros de red; red que se recibió en el año mil novecientos ochenta y cuatro, pues, como la mayor parte de las redes autonómicas, en un estado de descapitalización importante.

De esta red, de los mil setecientos sesenta kilómetros, que es la segunda más importante de la Comunidad, sí que su tráfico... el tráfico que soporta toda la red de la Junta de Castilla y León en la provincia de León, es el más importante de la Comunidad.

Concretamente, las cifras de tráfico duplican las medias de tráfico en el resto de la Comunidad. Si en la Comunidad, la media de la Comunidad, solamente un 10% de nuestras carreteras tiene una intensidad media diaria superior a dos mil vehículos; en la provincia de León es del 20%. Y en la provincia de León, el 40% de nuestras carreteras superan los mil vehículos, frente al 26% que es la media de nuestra Comunidad.

Bueno, en esa línea, y además, intentando dar desarrollo a las previsiones de la Ley de Carreteras de la Junta de Castilla y León... la Ley de Carreteras de Castilla y León, y para dar coherencia a las redes de las diversas titularidades, estamos culminando un proceso de transferencia de carreteras entre la Junta de Castilla y León y la Diputación Provincial. De forma tal, que vamos a incorporar a la red de titularidad regional, ciento sesenta y cinco kilómetros de carreteras que creemos que además tienen una importancia decisiva en el desarrollo, en general, de toda la provincia.

Carreteras que, algunas de ellas, superan los cuatro y cinco mil vehículos de IMD; carreteras... y que "repito" son importantísimas para el desarrollo de la provincia. Vamos a asumir, probablemente, si culminan las conversaciones, la carretera que va desde Castrocontrigo a La Baña por toda la Sierra de la Cabrera, con una importancia grande para la industria extractiva de la pizarra. Nosotros no podemos olvidar que tenemos que atender, o sea, criterios forzosos de cohesión provincial y de cohesión regional; y en esa medida, sin olvidar, por supuesto, la importancia de este itinerario, efectuaremos el encaje presupuestario para abordar, con la prioridad que creemos que tiene, el tramo de autovía entre Cubillos y Torrero Santos. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MESÓN SALVADOR): **"Pregunta con respuesta Oral ante la Comisión, número 39, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores don José Alonso Rodríguez y don Antonio Almarza González, relativa a características de la autovía Ponferrada-Villablino, a partir de Toreno, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León número treinta y uno, de cinco de febrero"**.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Secretario. Para formular la Pregunta tiene la palabra, don José Alonso Rodríguez.

EL SEÑOR ALONSO RODRÍGUEZ: Muchas gracias, señor Presidente. Me va a permitir, señor Director General, que como usted antes empezó relacionando los

dos tramos, yo también empiece esta segunda intervención, o esta segunda pregunta "que está íntimamente relacionada y que se sigue de la anterior", relacionando las dos también.

En primer lugar, querría hacer una consideración de orden general; usted ha hecho una explicación muy coherente con la que se suele hacer siempre en estas... confrontaciones, en el sentido de decir "hay tantos millones, miren ustedes lo que estamos gastando en toda la Comunidad, y no podemos más".

Yo creo que ésa es una respuesta, pues, puramente... por tan teórica, resulta falsa. Es decir, esto no se puede resolver con una calculadora, aunque sea muy del tono del Partido Popular y con carácter populista "a repartir un poquito a todos, para que todos estén contentos o medio contentos". Es una, no se lo achaco a usted, pero es una táctica que se está haciendo. Miren ustedes, si es un tramo de carácter prioritario, socialmente, y también de rentabilidad industrial prioritaria, pues, no me digan que hay que pensar también en los demás... por cohesión, de acuerdo. No me compare usted; la introducción turística me parece muy importante por Castrocontrigo a La Cabrera, con esta otra. Por algo tampoco en el Plan del noventa y dos "de Carreteras" se comparan, ni mucho menos.

Entonces, yo creo que es prioritario, que es de una rentabilidad social tremenda, y que no se puede despertar el desarrollo de una zona eminentemente industrial, en declive económico, si no se aborda urgentísimamente, sin esperar ya dos años, estos tramos de carreteras. Usted me dice, mire usted se está en la 712; llevamos tres años insistiendo en la peligrosidad de esa carretera. Hubo tiempo de ir adecuando los presupuestos. La 631; se van a invertir otros 400.000.000, hasta Corbón. Mire, ése es el problema, que se van a invertir 400.000.000 para algo que en quince días o dos meses los camiones van a estropear otra vez, porque, mientras no se aborde una infraestructura seria en la carretera, eso es pan de un día.

Entonces, no me valen esas respuestas. Y no es que no me valgan a mí, no nos valgan a nuestro Grupo, sino que no valen a la gente; no valen para lo que ustedes quieren, que es para relanzar la industria de la zona. Sólo valen para salvar la apariencia entre los papeles. Y esto yo creo que ya nos conocemos, no estamos riñendo, y nos sobra eso.

Entonces, yo le pediría que tuviera en cuenta esto a la hora de responder las siguientes preguntas. Mire usted, hace algún tiempo, e incluso otro Grupo presentó una iniciativa diciendo que por qué no se hacía la vía rápida en lugar de... de autovía. Pues a lo mejor habría que hacerla. Usted me dice, está decidido "no se lo capté antes



bien y perdone-, hasta Toreno ya la doble vía; me parece muy bien, y creo que es razonable. De aquí para allá; pues yo también tengo mis dudas, sobre todo por el impacto ambiental. Pero lo que no tiene sentido es que llevemos desde el año ochenta y seis que lanzó la promesa el señor Aznar en las elecciones generales, no se hubiera empezado nada hasta las últimas elecciones municipales que empezaron a arañar -como decía algún Alcalde de aquellos pueblos- como las pitas allí para presentar algo en el primer tramo de carreteras.

No, esto no tiene sentido. Y que ahora vuelva a insistir... no voy a redundar mucho, porque ya lo ha dicho algún otro compañero, en que los presupuestos; si tenemos programación, hay que también tener programación presupuestaria, y arriesgarse en lo que sea. Hay cosas que no pueden esperar; y si esperan, mal. Porque después va a tener que acudir a los puestos de trabajo que se pierden, etcétera; hay que arriesgarse.

Entonces yo, lo que en esta segunda etapa, después de estas consideraciones le digo es ¿se ha tomado alguna decisión sobre las características que tendrá esta vía, a partir de Toreno? Ya me imaginaba que no. ¿Está el señor Consejero, señor Director General, en situación de poder definir ya su naturaleza? Parece que sí, parece que no. Y, de no ser así ¿qué calendario -lo decía algún compañero, y yo insisto en ello- qué calendario puede fijar para llegar sin más demoras inexplicables a una decisión definitiva? Porque mire, por lo menos los calendarios podemos decir "pues no se han cumplido"; y entendernos.

El señor Consejero había dicho que ese proyecto se iba a empezar nada más -me refiero al de Cubillos-Toreno-, nada más empezar las otras obras tenía ya que estar terminado. Por lo que veo, fuera de aquel proyecto general, no está ni empezado. Yo pregunto ¿qué calendarios podemos fijar?; aunque después no se cumplan del todo. Pero podremos decírnoslo, de cara a esa futura vía desde Toreno hasta Corbón-Villablino, porque es el eje subcantábrico, no nos olvidemos; aunque el plan del noventa y dos ponga solamente hasta Corbón. .... y ¿qué naturaleza va a tener? Por lo menos arriéguese a decirnos ¿por qué, en principio, por qué alternativa optaría el señor Director General? Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Alonso. Para contestar a la pregunta tiene la palabra, don Luis Alberto Solís Villa.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y CARRETERAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias, señor Presidente. Señoría. El tramo Toreno-Villablino de la Comarcal 631, objeto de la siguiente pregunta, no soporta en la actualidad -como ya adelantaba anteriormente- un importante volumen de tráfico, en torno a los dos mil vehículos día. Y es, además, el más complicado topográficamente.

En este tramo se ha realizado, desde el proceso de las transferencias, una inversión estimada de 1.000 millones de pesetas, lo que ha permitido dotarle de una anchura de plataforma de siete metros y, además, actuar en puntos conflictivos de este recorrido, como pudiera ser el Puente de Matarrosa del Sil.

Al propio tiempo, en tanto no se ejecuten actuaciones de mayor envergadura, y al objeto de mantener en óptimas condiciones de viabilidad este tramo, se realizarán las obras necesarias, y así se encuentran en licitación la ejecución de obras entre Toreno y Corbón, por un importe inicial de 212.000.000 de pesetas, con las que se pretende atender al saneamiento de las deformaciones existentes, mediante fresado y reposición del firme, previo al extendido de nuevas capas de aglomerado.

En todo caso, las previsiones de actuación contenidas en el Plan Regional de Carreteras exigen una adaptación en el tramo Toreno-Corbón. En efecto, la topografía del terreno, las características del tráfico, las conclusiones del estudio realizado para Endesa por INECO, así como las inversiones efectuadas por la Administración regional, a través de la Consejería de Fomento en la línea férrea Ponferrada-Villablino, para favorecer el transporte de carbón por esta vía, aconsejan potenciar la alternativa ferrocarril, desviando el tráfico pesado que en la actualidad soporta esta carretera.

Las inversiones realizadas en el ferrocarril, y las que actualmente están en contratación, alcanzarán una cuantía próxima a los 2.500 millones de pesetas; teniendo en estudio, además, la financiación -por parte de la Administración regional- de la adquisición de material móvil con destino a la línea férrea, a fin de optimizar su explotación. De este modo, y en un plazo aproximado de dos o tres años, estaremos en condiciones de evaluar los resultados obtenidos y juzgar la oportunidad del planteamiento adoptado. Es decir, el aprovechamiento de la infraestructura ferroviaria existente para el transporte de mercancías, previo su acondicionamiento; y la ejecución en el tramo Toreno-Villablino de la carretera, de las obras de acondicionamiento que garanticen una calzada mínima de siete metros, dotada de un pavimento y trazado adaptado a las exigencias que impone el tráfico que soporta.

En suma, ésta es -en nuestra opinión- la alternativa más correcta desde los puntos de vista técnico, funcional y medioambiental para resolver los problemas de esta carretera, si se tienen en cuenta las implicaciones de protección del medio natural, su complejidad técnica y las intensidades del tráfico realmente existentes. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Director General. Para un turno de réplica, tiene la palabra don José Alonso Rodríguez.

EL SEÑOR ALONSO RODRÍGUEZ: Gracias, señor Presidente. Gracias, señor Director General. Yo, estoy por alabar su esfuerzo en tratar de dar alguna respuesta a cosas que no la tienen; pero... y se lo agradezco. Usted dice... me dice, lo que puede decir, pero la verdad es que no me dice nada, no nos dice nada a nadie ¿no? Porque el tema este está tan mareado ya, con esas mismas más o menos respuestas que nos quedamos a oscuras. Y no quiero acusarle a usted de mala intención, sencillamente, las cosas son como son. Entonces, mire, usted me habla ahora mismo -vuelvo a insistir en este punto-, obras necesarias, yo había entendido 400.000.000, son 212.000.000, entonces ¿usted sabe lo que son 212.000.000?, que dice... habla de... me parece que prensado y reparación de unas cuantas cosas ahí. Y después, habrá que hacer una cinta de asfaltado, ¿de cuántos centímetros? Claro, una cinta de asfaltado de dos centímetros ahí -le aseguro a usted- no dura un mes.

Mire, desde el año ochenta y cinco -me parece-, todavía, bueno, no por casualidad, pero fue la Junta Socialista todavía, se hizo una, un encintado desde Ponferrada... pues me parece que fue hasta cerca de Villablino-Corbón, pues me parece que era de quince centímetros de asfalto, y eso está ya, hoy por hoy, desecho. Lo que se ha hecho desde entonces, pues son reposiciones de éstas, que a los pocos meses no valen para nada, son -yo diría- que hasta casi más peligrosas.

Bueno, pues esos 212.000.000 podríamos saber... -si tuviéramos claro lo que vamos a hacer-, y si va a ser una vía rápida, bien, en siete años o casi diez se podía haber tenido ya claro; eso es lo que yo creo. Se va a pensar ahora, se va a hacer... ¡pero si es que llevamos casi diez años! Se podía haber hecho, pues un kilómetro o dos, tres... de vía rápida, pero bien hechos; no tirar el dinero, porque es tirar el dinero dos veces; es como hacer reparaciones en obras ruinosas.

Entonces, no me vale, no nos vale para nada eso. Si se pisa el terreno, si está uno allí todos los días -usted lo diría también- no tiene sentido ninguno hablar de esas cosas. Entonces, alternativa: el ferrocarril; mire usted, si vamos a esperar hasta el año dos mil -por lo que usted dice- a ver qué pasa con el ferrocarril, si es que pasa algo -usted sabe que hay problemas-, pues estamos en la misma. Pero es que hay un estudio en el que la Junta invirtió 11.000.000 de pesetas, hace ya tres años -que tardamos en conocerlo, porque no lo habían dado a conocer-, yo lo pedí, y lo publicamos... en que los mismos técnicos que hicieron ese estudio alternativa entre el ferrocarril, Villablino, vienen a decir que una cosa no excluye la otra.

Entonces, una vez más, arriesguémonos, tomemos decisiones. Y si vemos que una cosa no excluye la otra... y que usted dice que la IMD, pues, ciertamente no es muy amplia, y que la topografía es difícil -cosas objetivas-, y yo añadiría otra cosa a objetiva: es el impacto

ambiental, que puede ser sangrante en esa zona. Decídanse, decídanse de lo que dijeron -que usted no lo dijo, pero alguien lo dijo- y, en lugar de hablar de autovía, hablen de una vez de vía rápida, con los ensanches necesarios. Y vamos a dedicarnos ya a empezar la vía rápida en las fases que podamos, pero no estemos perdiendo tiempo.

¿Es que no lo entiende nadie? Señor Director General le aseguro que la gente por allí cuando se le habla de esto se sonríe, lo más amablemente, o de cachondeo. Nadie entiende cómo se pueden mantener estas respuestas, ya reiteradamente dadas. Entonces, yo no quiero ser tampoco exagerado, es sencillamente... estoy tan convencido de lo que digo, no por mí, sino por todo lo que se dice por allí, todo lo que hemos consultado en el Grupo; es que no nos vale otra cosa. La alternativa al ferrocarril... mire, está perfectamente estudiado ya eso, y ya saben la "leche" que puede dar, -perdón por la expresión-, y que, saben que no va a llegar ni siquiera para el carbón, y más si se le da alcance turístico.

Hay un estudio serio hecho. Entonces, por qué no se toma alguna decisión, se programa y, por lo menos, sabemos a qué atenernos. Y vuelvo a contestar... a terminar con lo mismo de antes, que sepamos a qué atenernos; y, después, ya hablaremos. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Alonso. Para un turno de dúplica, tiene la palabra el Director General de Transportes y Carreteras.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y CARRETERAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señor Presidente. Voy a intentar ordenar la respuesta a las dudas que le surgen a Su Señoría.

En primer lugar, voy a hacer una matización a la referencia a la obra que está en fase de ejecución -en fase de licitación entre Toreno y Corbón, que Su Señoría presupone que vamos a echarle una capa de dos centímetros de aglomerado. Bueno, no es así. La obra -precisamente porque sí tenemos claras las ideas de lo que queremos hacer con el eje entre Toreno y Villablino, porque sí las tenemos claras- no está pensada para que aguante una primavera, sino para que sea una obra que pueda servir de forma definitiva a ese itinerario.

Es la parte de la carretera que está más deformada y en peor estado dado el tráfico pesado que soporta, y las obras van a consistir en un fresado y reposición del firme del que está deteriorado para, a continuación, extenderle un refuerzo, sobre el saneo previo de todo lo anterior, de doce centímetros de aglomerado; sin estar definitivamente cerrada la solución técnica que podrá ser objeto de mejoras por los licitadores en la fase de licitación.

Con esto intento, bueno, transmitir cierta tranquilidad a Su Señoría, en este sentido, de que no se trata de una obra para que dure poco tiempo, sino con previsión, con previsión de futuro.

Y, entrando en el fondo del tema, Su Señoría inicialmente, en la introducción de su pregunta, fue el primero que manifestó las dudas, las serias dudas sobre qué es lo que... si ahí se debía hacer una autovía o no se debía hacer una autovía.

Mire, el estudio más completo que tenemos sobre el transporte en la carretera y en la zona "entre la carretera y el ferrocarril", es el estudio efectuado por ENDESA. Este estudio plantea diversas posibilidades, desde el transporte exclusivamente por carretera hasta el transporte exclusivamente de carbón "me estoy refiriendo" por ferrocarril; y, lógicamente, las alternativas intermedias.

Le voy a decir cuál son las conclusiones de ese estudio. El estudio "como se hace en este tipo de informes" se hace desde una doble perspectiva: primero, desde una perspectiva exclusivamente económica de cuál sería el planteamiento más rentable", y, a continuación, se entra en el hacer un análisis multicriterio en el que se conjugan, además de los aspectos económicos, aspectos sociales, y este caso, entre otros, contaminación atmosférica, contaminación acústica y accidentabilidad.

Bueno, las conclusiones de este estudio son que la solución óptima "desde el punto de vista exclusivamente económico" consiste en realizar todo el transporte por ferrocarril, y que la menos aconsejable sería realizar todo el transporte por carretera construyendo una autovía "la menos aconsejable".

Cuando a continuación el estudio introduce los aspectos sociales, el análisis multicriterio avala las conclusiones del estudio económico, interpretando que, desde un punto de vista social, la alternativa más económica es la alternativa de efectuar todo el transporte "más económica desde el punto de vista social, o sea, socialmente más rentable", de efectuar todo el transporte por ferrocarril. Sin entrar "y este estudio no lo hace, y expresamente, con lo cual sería, jugaría claramente a favor de nuestro planteamiento" en consideraciones medioambientales, es decir, sin tener en cuenta ya el impacto medioambiental de una carretera que va encajonada en el valle del río Sil, sin tener en cuenta el impacto medioambiental, el estudio concluye que, desde el punto social, la alternativa más rentable es efectuar, es aprovechar... en definitiva, la infraestructura que ya existe para el transporte de mercancías.

Bueno, pues, a partir de ahí, viene la opción que plantea la Junta para el transporte combinado de mercancías y de viajeros entre la carretera y el ferrocarril; y,

entonces, intentaré ser claro para que lo entienda Su Señoría. Sí que tenemos establecida la política que vamos a seguir con esa carretera y con el ferrocarril en los próximos años.

La política del ferrocarril está marcada desde hace unos años con unas inversiones que, las ya realizadas más las que vamos a realizar "están ya las obras adjudicadas" van a suponer una inversión de 2.500 millones de pesetas. Para pasar de una situación en la que el transporte por ferrocarril no es rentable y es una explotación deficitaria "cosa que es absolutamente ilógica, el transporte de mercancías" para pasar a un... esa situación, lógicamente, es un ferrocarril que descarrilaba casi todos los días, para pasar a una situación en el que el transporte de carbón por ferrocarril sea la opción más beneficiosa, desde todos los puntos de vista.

Y, en ese sentido se va a hacer la inversión de los 2.500 millones de pesetas. Se ha hecho el traslado de los lavaderos a Villablino, se ha hecho el traslado de los talleres desde Ponferrada hasta Villablino y se está en conversaciones para poder efectuar, por parte de la Junta de Castilla y León, incluso, la adquisición de material móvil, de forma tal que, cuando concluya la explotación de la actual concesión "que es en julio, aproximadamente, de mil novecientos noventa y ocho" y haya que sacar nuevamente la concesión a concurso público, tanto la línea como el material móvil que aporte la Junta esté en condiciones de que la iniciativa privada "la que sea, la actual u otra cualquiera" entre a explotar esa concesión y a realizar fundamentalmente el transporte por ferrocarril.

Pero, en contra del planteamiento del estudio "que aconsejaba efectuar exclusivamente el transporte por ferrocarril", la Consejería de Fomento y, atendiendo a consideraciones sociales "evidentemente, no valorables económicamente" cual es, bueno, la necesaria intermodalidad del transporte, la situación del transporte por carretera, del sector de las empresas de transporte por carretera. El planteamiento de la Junta es que el transporte se realice de forma combinada; y, por tanto, que no desaparezca el transporte de carbón por carretera realizando gran parte, más del 50% del transporte por ferrocarril, y la otra parte, el transporte por carretera.

Para esa parte del transporte por carretera creemos "y por eso digo con claridad" que una carretera con una calzada única, es decir, descartamos la opción autovía, o sea, descartamos la opción autovía entre Toreno y Cubillos, perdón, entre Toreno y Villablino, porque no lo requiere ni las intensidades de tráfico actuales, ni las previsibles, sino que lo que pretendemos es una carretera de una calzada única, que ahí ya podemos entrar en la discusión de si tiene que ser una vía rápida o no. El

concepto de vía rápida es un concepto... es un concepto técnico que es, que induciría a unos impactos medioambientales muy parecidos a los que tendría, a los que tendría una autovía.

Yo creo que el tema medioambiental es un tema importantísimo dentro de esta actuación y que, seguramente, nos encontraríamos que, al efectuar la declaración de impacto ambiental y en el proceso de información pública, habría serios obstáculos para que pudiéramos hacer una autovía.

En cualquier caso -ya le digo- la opción adoptada por la Junta es acondicionar la carretera con la construcción... el ensanche de la carretera, la construcción de las vías lentas que sea necesario, de forma tal que permita el transporte por carretera en condiciones seguras, y realizar fundamentalmente el transporte del carbón por vía férrea. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ) Muchas gracias, señor Director General. Algún Procurador de la Comisión... En primer lugar, don Antonio Almarza tiene la palabra.

EL SEÑOR ALMARZA GONZÁLEZ: Sí, bueno, primero agradecer al señor Director General el ejercicio de responsabilidad que ha hecho aquí, que tenían que haberlo hecho otras personas. Yo creo que, en primer lugar, el Consejero, que fue el que lanzó la autovía Ponferrada-Villablino en los últimos tramos, el Presidente de la Junta de Castilla y León, que debe una disculpa a los ciudadanos a los que prometió esa autovía; y también el señor Aznar que en la Legislatura donde fue Presidente ofertó esa autovía Ponferrada-Villablino. Por lo tanto, yo creo que el ejercicio de responsabilidad que usted ha hecho aquí es importante, se lo agradecemos, pero otros tendrían que hacer ese ejercicio de responsabilidad con los ciudadanos.

Y hace un análisis del transporte tanto por ferrocarril como por carretera, que podíamos estar de acuerdo; dice que ustedes han optado por la vía intermedia: ferrocarril y carretera; pero no hay otra opción. Por el ferrocarril -por si no lo saben Sus Señorías- sólo transporta carbón la MSP, con lo cual difícilmente, si no hay un concierto con otras empresas, podría transportarse el carbón todo por el ferrocarril. Y con otra particularidad: se atiende... el carbón se lleva a dos centrales térmicas, una en Cubillos -adonde llega el ferrocarril- y otra que tiene que subir a lo alto de una montaña, con lo cual, tiene muchas dificultades el ferrocarril para llegar allí; no sé si pondrían algún cabrestante o algún... de aquellas norias de cangilones que teníamos antes. Por lo tanto, sí tiene que ser una solución mixta, que contemple todas las expectativas, tanto de transportistas como de realización de proyectos en el ferrocarril.

Pero hay dos cuestiones que a mí se me escapan. Y -ya le digo- le agradezco que sea sincero y que diga que es imposible hacer esa autovía, porque consideramos que con la solución de la vía rápida puede ser suficiente para la restauración de esa carretera en unas condiciones dignas.

Y lo que sí le preguntaría es una cuestión que nos parece... no sé si usted dirá que de Perogrullo, pero a nosotros nos parece importante. ¿Por qué es tan fácil que Gicalsa haga la autovía León-Burgos y no se puede hacer la Ponferrada-Villablino? ¿Por cuestiones presupuestarias -que dice usted-? Pues consideramos que esa vía, que es fundamental para el desarrollo de una comarca donde la reordenación del sector minero está suponiendo un declive industrial importante, y que esa vía es absolutamente necesaria para la reindustrialización de la comarca de Laciana, que es una comarca donde un gran importante número de gente vive de una industria que está en declive, y que hay que posibilitar las soluciones; que para eso estamos las instituciones, para dar soluciones a las comarcas y a las provincias y, por ende, a la Región.

Por lo tanto, termino agradeciéndole su sinceridad; la responsabilidad política que ha tenido en reconocer que no hay posibilidad material de realizar la autovía Ponferrada-Villablino en el tramo que usted ha dicho (Toreno-Villablino). Y que otros son los que tendrán que dar esas disculpas a los ciudadanos, a los que creo que han engañado.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. ¿Algún otro Procurador desea...? Por Izquierda Unida, tiene la palabra don Luis García Sanz.

EL SEÑOR GARCÍA SANZ: Sí. Muchas gracias. De lo que deducimos de la intervención del señor Director General, pues, vemos claras contradicciones en lo que han sido las afirmaciones en esta misma Comisión por parte del señor Consejero. Y contradicciones que he oído yo mismo; y como no llevo mucho... demasiado tiempo en las Cortes de Castilla y León, pues son declaraciones muy recientes. En la previa presentación de los Presupuestos de este año noventa y seis, hubo un compromiso por parte de... -y creo que viene de bastantes años atrás-, por parte del señor Consejero, de que era una prioridad la autovía Ponferrada-Villablino, la autovía.

Desde Izquierda Unida, en su momento ya se dijo que nos parecía, por diferentes razones, que una opción perfectamente válida era el tema de la vía rápida. Pero su compromiso político por parte del señor Consejero estaba en el tema de la Ponferrada-Villablino como tal autovía. A partir de ahí, lógicamente, lo que me asalta es la contradicción en la que entran ustedes, ¿no? Es decir, ¿a qué se debe ese cambio de prioridad política por parte de la Consejería, por parte de la Junta de Castilla

y León? ¿Quién marca realmente las prioridades y, en definitiva, las iniciativas políticas por parte de la Junta de Castilla y León en materia de infraestructuras? ¿Cuáles...? ¿A quién creemos, al Consejero o a usted? Y, sobre todo, la mayor preocupación: en definitiva, ¿cuándo se van a hacer, cuándo, realmente, esa carretera se la va a hacer con las debidas condiciones que requiere? Lo que se ha manifestado aquí: de una vía rápida, una carretera en condiciones, que permita el desarrollo y salir esta comarca del declive. Y, sobre todo, ¿cuáles son, realmente, los compromisos presupuestarios? Porque si hay un compromiso presupuestario para la realización de autovía... desde hace muchos años, claro; por eso hoy la falta de credibilidad que tienen ustedes en cuáles son sus compromisos.

Y si luego, encima, los compromisos de hace muy poquitos meses por parte del señor Consejero, que es -se supone- lo fundamental que nos tiene que marcar en las prioridades que a nivel de infraestructura, por parte de la Junta de Castilla y León, nos viene el señor Director General, que para nosotros tiene toda la credibilidad, pero siempre y cuando entrara en coherencia y no en contradicción con lo que dice el señor Consejero... pues, a partir de ahí, lo que sí que nos gustaría es, definitivamente, que se nos diga cuáles son los compromisos reales, cuáles son los plazos, cuáles son las partidas presupuestarias. Y, en definitiva, a partir de ahí nos podemos llevar alguna... una mínima satisfacción de que hay una coherencia y que a partir de ahí puede haber una mínima credibilidad por parte de la Consejería, por parte de la Junta, en adecuar definitivamente esta carretera. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor García Sanz. Por parte del Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Otero.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Gracias, señor Presidente. Yo creo que la finalidad de la pregunta que formulaba mi compañero don José Alonso era... o exigía una respuesta en cuanto a cuándo y en cuánto al cómo. En cuanto al cómo, parcialmente se ha dado esa respuesta; y, en cuanto al cuándo, yo creo que no se ha dado. Y me explico.

Vamos a empezar por eso. ¿Cuándo se va a hacer esa vía rápida o esa autovía -ahora vía rápida, parece-? Porque el señor Consejero habló de... -o yo entendí, al menos-, de esperar a ver los resultados que daba el transporte por ferrocarril, una vez realizada esa inversión de los 2.500 millones, y que eso podría tardar dos o tres años. Es decir, a partir de dos o tres años, se plantearía la Junta de Castilla y León la ejecución de las obras de esa -parece ser- vía rápida.

Y yo quiero hacer aquí dos matices: no entiendo, señor Director General, qué tiene que ver el transporte de carbón con la relación o con la ejecución de esa vía

rápida o autovía. Me explico. Sí tiene mucho que ver, porque estamos, lógicamente, en una zona en la cual se transporta mucho carbón; pero no solamente carbón se transporta, también se transportan personas; y creo que nos estamos olvidando. Aquí parece que lo único que importa es: por dónde va a ir el carbón, si por la vía o por la carretera. Pero es que también hay personas. Y sobre todo, usted sabe -como todos sabemos- que, desgraciadamente, la minería del carbón está en declive, y que todos los esfuerzos de todas las Administraciones tienden a reindustrializar, es decir, ir abandonando -cuanto menos mejor-, pero ir abandonando la explotación de carbón y crear otras industrias. A tal efecto, se están... o se pretende la construcción de un polígono industrial de forma inminente en Villablino, sin ir más lejos.

Por tanto, el carbón tiene su importancia, es evidente; el transporte, a la hora de determinar si autovía, vía rápida, ferrocarril o carretera, pero no tiene toda la importancia. Hay que reindustrializar y también, si se consigue eso, por ahí se transportarán otro tipo de mercancías y, sobre todo, por ahí se transportan personas.

No me parece, tampoco, muy de recibo que nos diga cuántos vehículos pasan en la actualidad, porque, por esa misma razón, tampoco se haría la León-Burgos; la carretera que hay entre León y Burgos soporta muy poco tráfico. Se trata de atraer tráfico, mediante la construcción de la autovía. Es decir, que Laciana se reindustrialice, que vaya a vivir más gente y que, por tanto, haya más coches, haya más tráfico, utilizando esos medios de comunicación. Eso es poner las soluciones desde el fondo y no poner el parche.

Por tanto, pregunta sobre el cuándo: ¿estoy en un error o es cierto que vamos a tener que esperar de dos a tres años hasta que veamos cómo funciona el transporte por ferrocarril del carbón para que la Consejería comience a plantearse la ejecución de las obras entre Toreno y Villablino? Acláremelo usted, señor Director General.

Y por lo que se refiere al cómo, bueno, realmente lo he expuesto ya en esta intervención, que no quiero alargar más. ¿Por qué se ha dicho toda la vida que autovía? ¿Es que en aquel momento no se había pensado en cuántos coches circulaban o cómo iba a ir el carbón, etcétera? ¿Por qué? Porque es que en la propaganda electoral resulta muy sencillo poner autovía León-Villablino. Y la verdad es que tengo otra duda: usted nos ha dicho "bueno, descartado la autovía, ahora nos planteamos si vía rápida". ¿Eso qué es, una alternativa entre vía rápida o carretera normal? ¿O es que ya tienen determinado, ya es seguro, ya es fijo que es vía rápida?

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Señor Otero, le recuerdo nada más que la pregunta la ha hecho don José Alonso. El turno que le

corresponde a usted es para aclaración de alguna de las cuestiones planteadas sobre la pregunta. Lo que no quisiera es que se estableciera un debate. ¿De acuerdo?

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Gracias, señor Presidente. En todo caso, estoy preguntando cuándo y cómo, en relación a la pregunta que ha formulado mi compañero. Y estoy dando una explicación de por qué la pregunta. Así lo han hecho mis compañeros que me han precedido.

Pero termino, pues, con el interrogante: ¿cuándo se van a comenzar a ejecutar las obras de esa vía rápida? Primero. Segundo: ¿es completamente firme el acuerdo de que sea vía rápida, o todavía queda la posibilidad de que la Consejería se plantee la duda de si vía rápida o carretera normal? Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Otero. Para contestar a los distintos intervinientes, tiene la palabra el Director General de Transportes y Carreteras.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y CARRETERAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias, señor Presidente. Intentaré puntualizar algunas de las matizaciones que se han hecho.

Yo creo que ninguna de las personas a las que aquí se ha aludido —anteriores Presidentes de la Junta de Castilla y León, actuales, Consejeros— sobre los planteamientos iniciales sobre una determinada vía respondan, en absoluto, a un engaño a los ciudadanos. El Plan de Carreteras del año noventa y dos recogía, y recoge, evidentemente, que iba a haber una autovía hasta... no hasta Villablino —y eso lo recogía... lo recoge expresamente el Plan vigente—, sino hasta Corbón. Pero los instrumentos...

Los planes de carreteras son instrumentos de planificación de trabajo, y, lógicamente, no tienen por qué ser un corsé forzoso de las actuaciones. Si a lo largo del transcurso del tiempo se presentan aspectos nuevos de toda índole que aconsejan, en principio —será discutible o no—, la modificación de ciertas previsiones de un plan, y concretamente los planes de carreteras, que no tienen carácter normativo, es un ejercicio de responsabilidad y de coherencia política el justificar y, si es preciso, cambiar los planteamientos inicialmente establecidos. Por tanto, no creo que en ningún momento haya habido engaño a los ciudadanos.

Tampoco se puede pedir que tenga que hablarse siempre con una absoluta precisión, con una precisión técnica, cuando se está hablando de la autovía Ponferrada-Villablino. Cuando se habla de la autovía de Ponferrada-Villablino —y lo acabo de decir anteriormente—, el Plan recoge —y eso está en su contenido y en sus planos— una autovía hasta Corbón, no una autovía hasta Villablino. Luego, por tanto, es una manifestación genérica y

que no tiene, por supuesto, ningún sentido de engaño a los ciudadanos.

Respondiendo a la duda de don Antonio Almarza, el tema del ferrocarril es un tema... del transporte del carbón por ferrocarril, le entraban dudas sobre que sólo lo podía utilizar la MSP. Bueno, hay que tener en cuenta que ésta es una concesión antigua que está a punto de caducar; y otra cosa es en lo que ha devenido una concesión, a punto de caducar, en manos de una empresa que ha pasado por serias dificultades, y a la que la Junta de Castilla y León le ha aportado más de 4.500 millones de pesetas para sacarla adelante... Pero, en cualquier caso, una empresa que pasaba por malas... por una situación económica mala era la explotadora de un servicio público; un servicio público que —según la ley que lo rige— debe... podría transportar personas y cualquier tipo de mercancías.

Por tanto, no hablemos de que la MSP... de que la línea férrea va a transportar exclusivamente el carbón de la MSP. Si existen otras explotaciones que sean susceptibles de llevar el carbón por la línea férrea, con la nueva concesión, tal como establece la LOT, habrá que hacerlo por la línea férrea construida.

El tema de Gicalsa —por no eludir a ninguna de esas dudas—, bueno, pues vuelve a ser un tema de encaje presupuestario, un tema de encaje presupuestario, ¿hasta dónde se quiere llegar por parte de la Junta de Castilla y León? Pues a poder acometer infraestructuras especiales entre los presupuestarios ordinarios y los presupuestos especiales que se doten a través de Gicalsa. Presupuestos especiales que, lógicamente, al final, bueno, pues hay que intentar abordarlos mediante el presupuesto ordinario, y que tienen un tope en el endeudamiento razonable de una Administración.

En cuanto al resto de las manifestaciones, a mí no me consta —respondiendo a las del Procurador del Grupo de Izquierda Unida— que la autovía entre Cubillos y Villablino haya tenido jamás consignación presupuestaria, jamás. Otra cosa es que se haya tenido interés en que tenga consignación presupuestaria; digo que a mí no me consta. Por tanto, no se trata de incumplir compromisos de que una consignación presupuestaria que haya figurado haya desaparecido. La autovía Ponferrada-Villablino, en el tramo entre Cubillos-Toreno, o Toreno hacia arriba, hacia Villablino, nunca ha tenido consignación presupuestaria.

Por lo que... manifestado por el señor Otero, dice, ¿por qué hablamos del carbón, tanto del carbón? Lógicamente tenemos que hablar especialmente del carbón, porque ésa es una carretera que la posible falta de capacidad que tuviese —que no la tiene actualmente— está motivada exclusivamente por un transporte masivo de carbón por carretera. Una carretera que tiene una intensidad media diaria actualmente inferior a dos mil vehícu-

los, en la que no tuviera esa presencia masiva del transporte de carbón, que discurre por un terreno muy accidentado, de un valor ecológico alto, el contar actualmente ya con una carretera, con una calzada de siete metros, pavimentada, bueno, serían unas condiciones... pero muy deseables para la mayoría de los once mil seiscientos kilómetros que están a cargo de la titularidad de esta Junta de Castilla y León. Por eso, es por lo que tenemos que hablar, por lo que tenemos que hablar forzosamente del carbón al hablar del planteamiento general de esta carretera.

Y en cuanto a la última parte de sus dudas, del cuándo, pues, si Su Señoría me lo permite, yo le responderé al cuándo de la pregunta que inicialmente se formulaba por los Procuradores del Grupo Socialista, ¿de cuándo estaría la Junta, el Consejero de Fomento, en condiciones de establecer la naturaleza que iba a tener la vía entre Toreno y Cubillos? Y en eso yo quiero resumirlo y decirlo de una forma clara, estamos ya en condiciones de decir cuándo queremos tener eso.

Por resumir, creemos que la opción más razonable es tener una carretera de calzada única, con los acondicionamientos precisos que sean necesarios en la carretera y, simultáneamente, potenciar el transporte del carbón por ferrocarril porque es el que colapsa la circulación por la carretera. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Director General. Terminadas las preguntas orales, y agradeciendo al Director General esta primera comparecencia suya ante esta Comisión, vamos a pasar al tercer punto del Orden del Día, que dará lectura el Secretario de la Comisión.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MESÓN SALVADOR): **"Proposición No de Ley número 83, presentada por el Procurador don José Luis Conde Valdés, relativa a la retirada de la gravilla de la carretera L-493, en su tramo La Magdalena-Rioscuro, y elaboración de un proyecto de reparación de firme y trazado, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León número veintitrés, de dieciocho de diciembre de mil novecientos noventa y cinco"**.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Secretario. Para la presentación de la Proposición No de Ley, tiene la palabra don José Luis Conde Valdés.

EL SEÑOR CONDE VALDÉS: Muchas gracias, señor Presidente. Bueno, esto... esto es un poco como lo de la autovía de Ponferrada-Villablino, pero en pequeño. Como esta Proposición se presentó ya hace tres meses, y ya ha dado tiempo a hacer una autovía, pues, evidentemente, la gravilla no está allí ya, ¿no? Se la hubiera llevado el temporal, pero, de todas maneras, yo he mantenido esta Proposición porque la carretera sigue sin arreglar.

En principio, decir que, bueno, esta carretera pertenece a la red básica, a la red autonómica, y la reparación que se hizo fue un tramo de veinte kilómetros nada más -me van a permitir leer los datos porque como ha variado la situación-; pero, en todo caso, la reparación consistió en regar con emulsión asfáltica y esparcir gravilla, lo que provocó pues una veintena de accidentes -que eso fue lo grave-, porque ahora aunque se haya retirado la gravilla, el hecho concreto es que se produjeron veintidós accidentes de circulación y, algunos de ellos, de carácter grave. Pero, en todo caso, lo que se pide aquí en esta Proposición, al margen de retirar la gravilla, vuelvo a repetir, ya han transcurrido tres meses, pues es que, efectivamente, se acometa un proyecto de reparación del firme y del trazado y de señalización. Porque esta carretera, aproximadamente de cincuenta y un kilómetros -que va desde la Magdalena hasta Rioscuro-, solamente se han arreglado pues, veinte kilómetros, además el tramo más sencillo. Pero, eso sí, sin reparar absolutamente el trazado, las curvas, las zonas peligrosas. En concreto, dentro del trazado que se ha arreglado, pues, la zona más peligrosa que es la subida de un alto, un pequeño puertecillo que hay entre Riello y Pandorado, pues sigue sin arreglarse, sin vallas de protección; y sigue sin señalizarse, es decir, que no hay absolutamente ni una raya pintada en la carretera, ya no digo la de los arceles que podía ser por aquello de gastar pintura, pues, se podía decir que, bueno... que es que siquiera la raya que divide la calzada, que es lo más peligroso; con lo cual, en estos momentos sigue habiendo accidentes porque hay vehículos que se salen de la calzada, sobre todo al circular por la noche.

Y esta obra, pues, en definitiva, no ha sido una iniciativa de Izquierda Unida porque se haya traído una Proposición No de Ley aquí, sino que fue un acuerdo plenario de los Ayuntamientos más importantes de la zona de Omaña, como es Riello, es Soto y Amio, e incluso una iniciativa probada por la propia Diputación de León donde se instaba a la Junta, no a retirar solamente la gravilla sino a reparar esta carretera, recomponer el firme y quitar, mejorar el trazado y, por supuesto, señalizarla. Pero es que ustedes, la Junta, en concreto, lo único que ha hecho ha sido eso, arreglar un poco el firme; pero no ha tocado el trazado, no está señalizada y ahora queda, pues otro tramo de unos treinta y un kilómetros aproximadamente, que es el tramo más difícil porque está el Puerto de la Magdalena (donde quiero resaltar un hecho muy importante, y es que todos los años, todos los años en ese tramo del puerto de la Magdalena se matan personas; es decir, que hay accidentes mortales, todos los años, y además ese es un tema de dominio público).

Entonces, lo que instamos a la Junta, en este caso concreto, no es que se paren ahí, sino que continúen arreglando la carretera hasta Rioscuro; porque además es una carretera que tiene bastante nivel de circulación... y

ahora que estamos hablando de la comunicación entre distintas comarcas, pues, se da la circunstancia de que esta carretera comunica a tres comarcas importantes, que son Laciana, Babia y Omaña, en la respectiva... bueno, los ciudadanos de Laciana y los ciudadanos de Babia si quieren ir a coger la autopista de Asturias, pues, prácticamente, si estuviera esta carretera en mejores condiciones, cogerían la de Rioscuro y no cogerían la otra carretera que va dirección al Pantano. Pero, en todo caso, vuelvo a insistir, yo creo que este tema es un tema que la Junta se lo tiene que tomar en serio, entre otras razones porque estamos hablando, no de zonas deprimidas, sino de una zona que necesita urgentemente una vía de comunicación que esté en condiciones; sobre todo, para elevar a la categoría de ciudadanos a las personas afectadas, porque parece ser que esta gente, pues, está, bueno, las personas que viven allí, pues están un poco olvidadas. Entonces, el hecho de mejorar la situación de esta carretera implicaría mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Por otra parte, creo que no es una petición nueva sino que esto es una reivindicación que se ha venido planteando a lo largo de muchos años y no precisamente por Izquierda Unida, sino por el Partido Popular -que es el que gobierna en todos los ayuntamientos afectados por esta carretera-. Por tanto, yo creo que la Junta debía de tener esa sensibilidad para acometer las obras y finalizar la carretera. Y, bueno, no se trataría solamente de hacer un buen firme, sino, bueno, en la medida de lo posible en mejorar el trazado; y, eso sí, obligatoriamente pues señalarla en condiciones, porque bueno si arreglan un poco el firme pero no ponen señalización, pues los accidentes se van a seguir cometiendo y sucediendo.

Por tanto, la Proposición No de Ley que presentamos va en esa perspectiva de que se acabe el arreglo de la carretera hasta su terminación, que va desde La Magdalena hasta Rioscuro; que queda el tramo más difícil, que es el de alta montaña, donde hay un puerto importante como es el de La Magdalena -donde, vuelvo a repetir, todos los años hay accidentes graves, incluso mortales-; y señalarla, yo creo que eso es una obligación que la Junta debe de hacerlo. No estamos hablando de autovías, ni de desdoblamientos; estamos hablando simplemente de una carretera con dos rayas que divida a la calzada y que pinten las rayas de los arceles. Yo creo que esto es un tema que es muy importante.

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

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Gracias, Presidente. Brevemente, empezar diciendo que yo comparto la preocupación que tiene el señor Conde en esta preocupación, pero tengo que decirle también, como voy a terminar luego las palabras breves que voy a decir, en

que comparto la urgencia de ese tema, y que yo creo que no a mucho tardar podrá acometerse ese proyecto. Pero, vemos que esto es pedir más sobre lo que ya está previsto, y me voy a tratar de explicar.

Como bien ha dicho el señor Conde, esta carretera pertenece a la red complementaria autonómica y creo que él sabe que forma parte del itinerario preferente denominado León-Villablino por la parte norte, por Murias de Vargas. El plan regional tiene prevista una ejecución de una obra de ensanche y de mejora -como él ha dicho- en diferentes curvas, mejora, en torno a los 1.000 millones de pesetas. Ahora bien, hay una cosa -y antes yo creo que en las preguntas orales se han puesto de manifiesto-, hay una cosa que siempre, y en esto yo creo que hay que ser flexible, hay un hecho cierto en que las apetencias que puedan haber por un lado y las realidades, lo difieren. Y lo difieren pues, en este caso, por ejemplo, el tamaño de nuestra red autonómica; segundo, la necesidades detectadas en la misma, según van saliendo hay que ir acometiendo problemas, según se van presentado; y por otra, las limitaciones presupuestarias que aunque ha dicho otro Procurador que antes no era un motivo de alegato, pero, sí hay que decirlo si queremos ver el problema de forma global, pues, nos hacen ver que efectivamente de lo que está escrito en ese plan vamos a priorizarlo para intentar ir mejorando o ir arreglando problemas.

¿Mientras tanto qué hacemos? Pues, mientras tanto se ha hecho lo que el señor Procurador ha enunciado como causa de accidentes; yo no sé si efectivamente la causa es directamente de esa gravilla, pero se ha ido a una reparación preventiva, que en todas las carreteras del Estado -y, desde luego, desde que yo tengo uso de razón lo ha visto-, y cuando hay carretera con gravilla que se acaba de dar un riego, se acaba de mejorar, en parte se acaba de conservar y hay que ir con más cuidado -entiéndame cómo se lo estoy diciendo, no quiero decir que no haya un peligro, evidentemente-. Pero sí hay que decir claramente que hasta tanto se acometa -y no creo que sea realmente tardío o lejano-, hay que arreglar esa carretera de alguna forma y así se ha hecho.

Con las palabras que le he dicho, yo remato ya diciéndole que no vamos a apoyar esa Proposición No de Ley; primero, porque entendemos que esa carretera en los puntos que estaban mal se arregló de forma preventiva, se barrió la grava, mucho me temo que hubiera algún punto, como usted ha denunciado que efectivamente no fuera, digamos lo adecuadamente barrido en su momento, pero yo me imagino que en eso habrá habido repasos. Y, desde luego, no vamos a hacer, no vamos a apoyar el acometimiento de un proyecto nuevo porque ya está metido en el plan y se va a realizar en esta Legislatura. Nada más. Gracias.



EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Zamácola. Para un turno de réplica tiene la palabra el Procurador proponente don José Luis Conde Valdés.

EL SEÑOR CONDE VALDÉS: Muchas gracias, Presidente. Señor Zamácola, yo comprendo que usted siempre contesta lo mismo de que ya se verá, ya se estudiará, ya se mirará y ya se analizará. Pero, mire, yo no sé... a última hora ya no sé qué pensar, porque ya no sé si es una falta de previsión o de desconocimiento, porque a la hora de abordar la reparación de una carretera ustedes han empezado por el tramo más sencillo, menos complejo; yo estoy de acuerdo con ustedes que el tramo que se ha arreglado, los veinte kilómetros corresponden a las cuatro o cinco localidades que mayor número de población tienen. Pero, en la perspectiva de solucionar el problema de tráfico, evitar los accidentes, quizá habría que haber empezado al revés. Es decir, yo le he dicho antes que quedan todavía treinta y un kilómetros y que es en el trazado más difícil, que es el trazado de alta montaña, el Puerto de La Magdalena; donde hay accidentes mortales todos los años, yo creo que el tema de las vidas humanas tiene que importarnos a todos, y esto no es un tema de estadísticas, es que todos los años, todos los años ocurren, desgraciadamente, accidentes de este tipo.

Entonces, bueno, yo lo que le quería pedir a la Junta era que, en base a esa previsión, yo no digo que ustedes en esta Legislatura, porque claro, si en esta Legislatura tenemos... cuando haya accidentes para el año que viene, ojalá no ocurra, pero si el año que viene vuelven a ocurrir accidentes mortales, tendremos que decir a los ciudadanos que bueno, que como la Junta no tiene más dinero pues que hay que esperar a que acabe esta Legislatura, tres años más o dos años más, hasta que se acabe de finalizar el arreglo de la carretera.

Y, fíjese, yo creo que había que adoptar aquí unas medidas de urgencia: si no hay dinero suficiente para acometer una reforma del trazado, que sería lo que económicamente más valdría; pero bueno, yo creo que el prolongar el arreglo del firme treinta kilómetros más, no creo que eso suponga, desde el punto de vista económico para la Junta, pues, una cosa insalvable. Por eso yo, lo que le estoy pidiendo a la Junta es que se señalice el tramo que se ha hecho, evidentemente, eso es de sentido común. Pero que se continúe arreglando hasta Rioscuro; no modificando ya siquiera el trazado, pero, por lo menos, arreglando el firme, y poniendo alguna valla de protección -por lo menos en el Puerto de la Magdalena que es donde desgraciadamente ocurren los accidentes mortales-. Y yo creo que eso, económicamente, no supone mucha cantidad de dinero.

Entonces, yo lo que le pido a la Junta es que haga una modificación presupuestaria si, en principio, en los Presupuestos de este año solamente se tenía previsto arreglar

ese tramo de veinte kilómetros, pues que la Junta haga una modificación presupuestaria para arreglar los treinta que quedan. No la perspectiva de modificar el trazado que, vuelvo a repetir, a lo mejor sería más costoso, pero al menos de mejorar el firme, poner algunas vallas de protección y, por lo menos, evitar que este año no ocurran más accidentes. Y, después, en los próximos Presupuestos del noventa y siete, aborden ustedes otra partida para arreglar el trazado. Pero yo creo que la Junta debía de estar en condiciones... por lo menos durante este año de mil novecientos noventa y seis arreglar el firme de toda la carretera, de los treinta kilómetros que quedan que, vuelvo a repetir, son los más necesarios porque son los más peligrosos. Y yo lo que le pido es eso, que la Junta haga ese esfuerzo y que modifique los Presupuestos y que habilite una partida presupuestaria para continuar con el arreglo de la carretera; yo creo que eso no supone ningún gran esfuerzo para la Junta. Porque yo me imagino que si es una obra prioritaria, prioritaria no solamente desde el punto de vista de las comunicaciones, sino prioritaria desde el punto de vista de la accidentalidad que está ocurriendo, y que, además -le vuelvo a repetir-, todos los Ayuntamientos gobernados por el PP están pidiendo públicamente esa situación; incluso la propia Diputación de León, también gobernada por el PP, está reconociendo que es necesario que la Junta haga ese esfuerzo presupuestario para acabar de arreglar el firme, ya no digo el trazado, el trazado puede ser para otro año, pero, al menos el firme. Y, vuelvo a repetir, y poner alguna valla de protección en sitios peligrosos, yo creo que eso es una necesidad que no conviene demorar por más tiempo.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias. Para un turno de réplica, tiene la palabra el Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

EL SEÑOR ZAMÁCOLA GARRIDO: Gracias, Presidente. Decirle al señor Conde que, lo mismo que entiendo su preocupación, yo creo que le he contestado en donde realmente hay ya incluido un plan de mejora de esa carretera. Y, bueno, lo que sí le puedo decir a usted es que yo haré llegar -desde luego- al Consejero o a la Dirección General correspondiente esa preocupación de que esas mejoras pequeñas, que usted dice ahora y que le preocupan, pues se vayan a hacer, evidentemente.

Pero, el tema básico y fundamental está en que está considerada la obra que se va a hacer en toda su longitud con mejora de esa carretera. ¿Cuándo se va a hacer? Pues no le puedo decir a usted si va a ser en el noventa y siete, en este año, o de qué forma. Y usted solicita que, de alguna forma, haya una dotación presupuestaria para -como usted ha dicho- determinados puntos negros que haya, que parece ser son los que más ha hecho hincapié usted. Bueno, evidentemente, yo haré llegar esa, esa preocupación suya a ver si se pudiera resolver. Pero, lo que sí le quiero contestar, en general, a su Proposición

No de Ley, es que nosotros no la vamos a aceptar porque -repito- está ya considerado ese Proyecto de esa mejora para esa carretera. Nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Zamácola. Entramos en el turno de fijación de posiciones. En primer lugar, tiene la palabra el representante del Grupo Mixto, señor Otero.

EL SEÑOR OTERO PEREIRA: Gracias, señor Presidente. Realmente, se plantean dos cuestiones: uno, lo que es la Propuesta de Resolución de la Proposición No de Ley, donde parece que no hay acuerdo; y otra cuestión, donde parece que sí hay acuerdo, es en la necesidad urgente de hacer algunas modificaciones en puntos negros. Pero, claro, como eso no se va a someter a votación, pues nosotros manifestamos también nuestra conformidad de que, de forma urgente, y así se lo pedimos al Portavoz en este caso, pues, se ponga en contacto con la Consejería y lo pida.

Pero el problema es que ése no es el motivo de la Propuesta de Resolución, ni sobre lo que nos tenemos que pronunciar. Por tanto, ciñéndonos a la Propuesta de Resolución, la verdad es que se podía haber llegado -entendemos nosotros- a una transaccional muy sencilla; porque lo que pide el Procurador de Izquierda Unida es que se acometa un verdadero proyecto de reparación de la misma. El proyecto ya existe; bueno, pues que... que ese proyecto de reparación de la misma, tanto del firme como de su trazado, se acometa lo más rápidamente posible; hubiera sido muy sencillo. De todas formas, nosotros vamos a apoyar la Proposición No de Ley. Y, en todo caso, ¡hombre! deducimos que, como la única causa de disensión entre las partes es que uno pide que se haga un proyecto y otros dicen que ya está hecho, bueno pues si ya está hecho, no hay ningún problema en ejecutarlo.

Por tanto, vamos a apoyar la Proposición no de Ley, máximo teniendo en cuenta que los plazos en las ejecuciones, aunque estén ya en los programas y en los planes de carreteras de la Junta de Castilla y León, se suelen demorar más de lo que sería necesario y conveniente. Por ese motivo, pues votaremos a favor de la Proposición No de Ley. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Otero. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Antonio Almarza González.

EL SEÑOR ALMARZA GONZÁLEZ: Sí. Gracias, señor Presidente. Estamos hoy hablando de carreteras, y a mí que me toca sufrir todas estas carreteras, porque son todas próximas a donde yo resido. Pues me parece que... que en los antecedentes de esta Proposición No de Ley se pone de manifiesto, sobre todo, una falta de rigor que

la Junta de Castilla y León tiene en las reparaciones, por pequeñas que sean, incluso en obras de mayor envergadura. Y la prueba es esta reparación que se ha hecho, que como dice José Luis Conde, ya he llegado esta Proposición tarde aquí, porque la gravilla ya se ha retirado, e incluso en obras -como decía- de mayor envergadura que se han acometido en un espacio de tiempo corto, desde hace cuatro o cinco años para acá, o tres o cuatro años para acá.

La Junta de Castilla y León se ha dedicado a poner grandes carteles anunciando que es una carretera de la Comunidad Autónoma, que me parece bien, pero en aquella zona -lo digo para que se transmita al Consejero- no hace falta poner ningún tipo de cartel; todos sabemos cuáles son las carreteras de la Junta de Castilla y León: las que tienen socavones y reparaciones, como la que se han hecho en Omaña, donde se han producido innumerables accidentes, no sé si veinte, si veinticinco, si veintiocho. Accidentes pequeños, bastantes; y graves, algunos, por una dejación de la Junta, de aquella gravilla. No era una reparación normal, señor Zamácola, echaron una gravilla que dejaron allí durante varios días y vamos... los accidentes eran cada cinco minutos. Por lo tanto, la dejación de esas... de esas funciones en la revisión de las obras que se realizan por parte de la Junta, es fundamental.

Y la muestra, sobre todo en estos días que me llegó una contestación a una Pregunta que habíamos hecho los Parlamentarios de León del Partido Socialista, da la muestra -como decía- de la falta de rigor en la reparación de obras de gran importancia, incluso. Y, esta contestación se refiere a la carretera de Piedrafita de Babia-Río Oscuro -que se ha hecho una reparación importante en esa carretera, con acondicionamiento de los márgenes, una plataforma en condiciones-; y la contestación que se da a la Pregunta que realizamos -si se ha recibido la carretera, y si se piensa obligar a la empresa adjudicataria a realizar las obras necesarias para que quede en debidas condiciones para poder circular, que no se puede circular-, la contestación es: "la Junta de Castilla y León, a través de la Consejería de Fomento, recibió definitivamente las obras de esta carretera el pasado veinticinco de septiembre". (La carretera antes dicha.) "No obstante, y a raíz del pasado temporal de lluvias, se han producido problemas en el estado del pavimento, que van a ser corregidos por los equipos de conservación del Servicio Territorial de esta Consejería en León". Bueno, si el que hizo la contestación, que la firma el señor Consejero, se hubiera molestado en ir hace seis meses, ocho meses, nueve meses por aquellas carreteras, vería que no hay... los desperfectos no son ocasionados por los temporales de lluvias. Es una verdadera aberración que se haya asumido la reparación de esa carretera, que ha tenido un

costo importante, yo no me acuerdo muy bien, pero alrededor de los 500.000.000 -cuatro cientos y pico millones de pesetas- y otros cincuenta o sesenta, la reparación de los taludes que habían quedado en una zona que se había realizado una obra importante.

Por lo tanto, lo que sí creo, es que la Junta tiene que tener más rigor, o los técnicos de la Junta tienen que tener más rigor en la revisión de las reparaciones que se están haciendo en las carreteras; ya digo que esta carretera ha quedado impracticable, y se ha recibido el día veinticinco de septiembre; ha estado impracticable desde siempre. Y creo que no podemos los ciudadanos de Castilla y León seguir pagando las obras que algunas empresas, por negligencia de los técnicos de la Junta, en este caso, están dejando en unas condiciones ínfimas para poder rodar.

No obstante, y como nosotras ya habíamos presentado también una enmienda a los Presupuestos del año noventa y seis para la reparación de la carretera León 493, de la Magdalena a Río Oscuro, vamos a apoyar la Proposición del Grupo de Izquierda Unida, porque creemos que es absolutamente necesario, sobre todo esa pequeña reparación, esas pequeñas reparaciones que dice el compañero José Luis Conde. Pues... si ustedes circularan alguna vez por el puerto de La Magdalena, y, sobre todo, en dirección Río Oscuro-La Magdalena, y con nieve, con unas buenas nevadas que caen allí, con unas buenas heladas; yo creo que ustedes no pasarían ninguno por allí. Ninguno; porque hay unos barrancos, de aproximadamente tres cientos o cuatrocientos metros, sin ningún tipo de protección en la carretera.

Por lo tanto, yo creo que, desde la Junta, se tienen que asumir por lo menos esas reparaciones prioritarias, y asumir, de una vez por todas, la reparación de esa carretera que es otra de las vías de comunicación que tenemos aquella comarca. Porque es que aquella comarca nos comunicamos por dos vías: por esa, y por la de Ponferrada. Y nos está resultando bastante más corto en el tiempo y mejor ir a Oviedo -yo echo normalmente en ir a Oviedo una hora y cinco, y echo una hora y cuarto en ir a Ponferrada-, la diferencia de kilómetros es de cincuenta o sesenta; con lo cual, ya ven ustedes las vías de comunicación que tenemos, sobre todo en la zona noroeste en la provincia de León. Que también habrá en otros sitios; sabemos que son las más costosas, que habrá que ajustar los Presupuestos, pero también que tienen que ir acometiéndose en un futuro inmediato las obras de... primarias, sobre todo, de infraestructuras en zonas que no tenemos otros medios de comunicación más que esos, la carretera; y no tenemos tampoco ferrocarril.

Por lo tanto, yo creo que, desde la Consejería de Fomento, se tienen que elaborar los presupuestos objeti-

vos y necesarios para restaurar todas estas vías, y no asumir obras como la de la comarcal, creo que es la 493, la 623 de Piedrafita a Río Oscuro, que están en unas condiciones que ya me gustaría que todos ustedes las vieran. Pude haberles traído unas fotografías de los socavones que tienen desde Piedrafita hasta Río Oscuro; y, con lo cual, yo creo que estamos haciendo un flaco favor a los ciudadanos, y perdiendo instrumentos dinerarios para arreglar otras carreteras.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Almarza. Para cerrar el debate, tiene la palabra el Procurador proponente, don José Luis Conde Valdés.

EL SEÑOR CONDE VALDÉS: Muchas gracias, señor Presidente. Bueno, agradecer, en principio, al Grupo Socialista y al Grupo Mixto el apoyo a la Proposición No de Ley. Y, con respecto al Partido Popular, decirle que bueno, que yo creo no basta con decir que el Proyecto está ahí; porque, si el Proyecto está ahí y no se ejecuta, y encima, le damos argumentos diciendo que ha habido accidentes, está habiendo accidentes y -así y todo- ustedes dicen que para este año no, que para los próximos Presupuestos, pues yo no sé cómo pueden encajar los ciudadanos esa contestación.

Pero, en todo caso, decirle que, bueno, que el Partido Popular, por lo menos, mantenga el mismo mensaje; que no haya pues esa dualidad de mensajes o ese doble discurso: mientras que allí el Partido Popular está diciendo que la carretera se va a arreglar, aquí se está diciendo todo lo contrario. Y en la Proposición No de Ley, yo le decía, pues el arreglo integral de la carretera. Y le he dicho antes que si ustedes tuvieran el mismo interés, por lo menos de evitar los accidentes o mejorar las condiciones de esa carretera, al menos hubieran ustedes presentado una Enmienda o una Proposición o una Propuesta en la cual, ustedes, si no se hubieran comprometido al arreglo de todo el trazado, por lo menos, a parte de ello. Ustedes hubieran dicho: miren, no tenemos dinero, no está figurado... no figura en los Presupuestos de este año el acometer la obra en su totalidad -desde La Magdalena hasta Río Oscuro- pero, en todo caso, la Junta se compromete, por lo menos, a reparar aquellos puntos conflictivos o puntos negros de dicha carretera, por lo menos para evitar accidentes. Pero es que ni siquiera se comprometen ustedes a eso. Con lo cual, yo creo que es absolutamente lamentable.

Y, en todo caso, bueno, pues yo creo que todos los Ayuntamientos de la zona pues se van a llevar una gran decepción porque ellos se esperaban... además, manifestaciones propias de los Alcaldes diciendo: no hay ningún problema, la Junta va a aprobar esto porque a fin de cuentas somos del mismo color político y no va a haber

ningún problema. Bueno, pues ahora habrá que decirles que la Junta que... bueno, que no va abordar el arreglo de esa carretera, ni siquiera -vuelvo a repetir- los puntos conflictivos. Con lo cual, vuelvo a decir lo de siempre: ustedes son los que mandan, ustedes tienen mayoría absoluta y allá cada uno con su conciencia y su propia responsabilidad. Pero, en todo caso, tengan presente una cuestión: que el próximo accidente que ocurra en la carretera, ustedes tendrán la responsabilidad porque no han querido reparar, por lo menos, ni siquiera esos puntos negros.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MONSALVE RODRÍGUEZ): Muchas gracias, señor Conde Valdés. Concluido el debate, vamos a someter a votación la Proposición No de Ley debatida. ¿Votos a favor de la

Proposición No de Ley? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Ninguna.

El resultado de la votación es el siguiente: votos emitidos, diecisiete. Votos a favor de la Proposición No de Ley: siete. Votos en contra: diez. Abstenciones: ninguna.

En consecuencia, queda rechazada la Proposición No de Ley debatida.

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

*(Se levantó la sesión a las once horas cincuenta minutos.)*