



# CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

## DIARIO DE SESIONES

---

Año 2008

VII LEGISLATURA

Núm. 123

---

### COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

**PRESIDENTA:** Doña María de las Mercedes Alzola Allende

Sesión celebrada el día 31 de marzo de 2008, en Valladolid

---

---

#### ORDEN DEL DÍA:

1. Pregunta con respuesta Oral ante Comisión, POC 169-I, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores D. José Ignacio Martín Benito, Dña. Ana Sánchez Hernández y D. Manuel Fuentes López, relativa a circulación de la carretera 605 Zamora-Segovia, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 53, de 7 de febrero de 2008.
  2. Pregunta con respuesta Oral ante Comisión, POC 170-I, formulada a la Junta de Castilla y León por la Procuradora Dña. Ana Sánchez Hernández, relativa a puente sobre el río Duero en Zamora, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 53, de 7 de febrero de 2008.
  3. Comparecencia del Ilmo. Sr. Director General de Carreteras, SC 48-I, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre:
    - Motivos del corte al tráfico desde hace meses de las carreteras ZA-715 Villafáfila-Villalpando y CL-605 Fuentesauco-Vitigudino, y sobre la urgente necesidad de desmontar la obra realizada en el cruce entre las carreteras de Tapioles y Cerecinos, y evitar las inundaciones que dicha obra provoca.
  4. Comparecencia del Ilmo.Sr. Director General de Carreteras, SC 63-I, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre:
    - Situación de la ejecución del Plan Regional de Carreteras 2002-2007 en lo que se refiere a la provincia de Zamora, así como las inversiones en sus carreteras en dicho periodo.
- 
-

## SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las once horas cinco minutos.	2394	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Rodríguez Lucas (Grupo Popular).	2401
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre la sesión.	2394	En turno de réplica, interviene Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	2402
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para comunicar las sustituciones.	2394		
Intervención del Procurador Sr. Rodríguez Lucas (Grupo Popular) para comunicar que no hay sustituciones en su Grupo.	2394		
<b>Primer y segundo puntos del Orden del Día. POC 169 y POC 170.</b>			
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, comunica que el primer punto ha sido retirado y el segundo decae.	2394		
<b>Tercer punto del Orden del Día. SC 48.</b>			
El Vicepresidente, Sr. Martín Pascual, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	2394	<b>Cuarto punto del Orden del Día. SC 63.</b>	
Intervención del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras, para informar a la Comisión.	2394	El Vicepresidente, Sr. Martín Pascual, da lectura al cuarto punto del Orden del Día.	2402
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre un turno para la formulación de preguntas u observaciones por parte de los Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	2396	Intervención del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras, para informar a la Comisión.	2402
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Fuentes López (Grupo Socialista).	2396	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre un turno para la formulación de preguntas u observaciones por parte de los Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	2404
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Rodríguez Lucas (Grupo Popular).	2398	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Fuentes López (Grupo Socialista).	2404
Intervención del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras, para responder a las cuestiones planteadas.	2399	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Rodríguez Lucas (Grupo Popular).	2406
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Fuentes López (Grupo Socialista).	2400	Intervención del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras, para responder a las cuestiones planteadas.	2406
		En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Fuentes López (Grupo Socialista).	2408
		En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Rodríguez Lucas (Grupo Popular).	2409
		En turno de dúplica, interviene el Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	2409
		La Presidenta, Sra. Alzola Allende, levanta la sesión.	2410
		Se levanta la sesión a las doce horas cuarenta minutos.	2410

*[Se inicia la sesión a las once horas cinco minutos].*

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Buenos días. ¿Algún Grupo Parlamentario tiene que comunicar alguna sustitución? ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista?

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Sí, Presidenta. Buenos días, Señorías. Don Manuel Fuentes López sustituye a Francisco Javier Muñoz Expósito. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señora Ana María Muñoz. ¿Por el Grupo Parlamentario Popular?

EL SEÑOR RODRÍGUEZ LUCAS: Gracias, Presidenta. No tenemos ninguna sustitución.

### POC 169 y POC 170

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Portavoz. El primer punto del Or-

den del Día ha sido retirado. El segundo decae. Con lo cual, damos comienzo por el tercer punto del Orden del Día, al que dará lectura el señor Vicepresidente.

### SC 48

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PASQUAL): “**Comparecencia del Ilustrísimo señor Director General de Carreteras, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre motivos del corte al tráfico desde hace meses de las carreteras Zamora 715, Villafáfila-Villalpando, y la CL-605 Fuentesauco-Vitigudino, y sobre la urgente necesidad de desmontar la obra realizada en el cruce entre las carreteras de Tapioles y Cerecitos y evitar las inundaciones que dicha obra provoca**”.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias. Tiene la palabra el Ilustrísimo señor Director de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Bue-

nos días. Muchas gracias. Señorías, las obras por las que en su comparecencia se interesan, en primer lugar, corresponden a las del proyecto de clave 2.1-Zamora-44, mejora de la plataforma y firme de la Zamora 715 entre Villalpando, Nacional VI, a Villafáfila, tramo Villalpando-Villafáfila.

Esta carretera pertenece a la Red Complementaria Preferente y su longitud desde Villalpando, Nacional VI, a Villafáfila es de 15,7 kilómetros. Las obras que se han ejecutado consisten en la mejora de la plataforma y firme de la carretera, procediéndose a un ensanche hasta conseguir una calzada con carriles de tres metros, arcenes pavimentados de un metro y bermas a ambos lados, partiendo de una situación en la que como máximo se contaba con cinco metros de anchura.

El trazado en general se ha mantenido coincidente con el actual, o con el primitivo, proyectándose ligeras mejoras puntuales en alineaciones curvas. La necesidad de corte de la carretera se justifica en el estrecho... en lo estrecho de la calzada existente, corte que se produjo el ocho de mayo del año dos mil seis.

El ensanche requiere de un saneo, un cajeo, por ambas márgenes de la carretera existente, que afecta, a su vez, al propio ancho de la calzada. De esta manera, en fase de construcción, de no producirse el corte de la carretera, estaría circulando el tráfico por una calzada con no más de cuatro metros y con unos escalones... escalones laterales importantes, que superarían el metro de profundidad.

Esta situación es de por sí insostenible y generaría graves problemas de seguridad vial, pues difícilmente se cruzan dos coches y prácticamente imposible el cruce de camiones. Si a esto se le une la existencia de un tráfico asociado a las propias obras... a las propias obras, se llega a la conclusión de que cortar la carretera es la opción más conveniente. Construir desvíos provisionales en este espacio natural es implantable, con independencia del coste. Las molestias de este corte afectan a una sola población, a Tapioles; sin embargo, las comunicaciones, tanto con la A-6 (Cerecinos, Villalpando) y con el sur, San Martín de Valderaduey y Zamora, se han visto garantizadas mediante viales existentes, que han sido objeto de labores de conservación previa.

Por otra parte, el corte no ha afectado al acceso desde Villafáfila al Centro de Interpretación de las Aves, ubicado a tres kilómetros de esta localidad. Es cierto que la carretera estuvo cortada más tiempo del inicialmente previsto, debido a dificultades surgidas durante su propia ejecución, fundamentalmente en las características de los materiales a emplear, su origen, la existencia de un nivel freático muy alto que ha mantenido una humedad elevada para la ejecución de las capas del firme.

Por lo que se refiere a la obra ubicada en el cruce de las carreteras de Tapioles a Cerecinos, las obras contratadas incluían la construcción de un camino de servicio paralelo a la carretera, desde el p.k. 4,7 al 6,2, camino solidificado por el Ayuntamiento de Tapioles en fase de redacción de proyecto, y cuyo ancho es de cinco metros.

Este camino atraviesa el pequeño cauce de un arroyo, que en la carretera se salva mediante un marco de cinco por dos que se ensancha, y que, para el caso del camino, como suele ser habitual en estos casos, se aborda mediante un vado consistente en una solera de hormigón sobre una batería de dos tubos de mil... de mil milímetros de diámetro.

A su vez, una vez construida esta obra, se ha manifestado una oposición radical de los vecinos a la misma, y puesto que no se trata de algo que afecte a la funcionalidad de la carretera... de la propia carretera, se ha levantado. Se debe precisar que de los estudios hidráulicos de la cuenca y del propio vado se deduce la capacidad de desagüe del mismo; se trata más de una cuestión estética que técnica.

La solución para este caso puede plantearse mediante un vado sin tubos a nivel del cauce. Con fecha dieciocho de octubre del año dos mil siete, se abrió al tráfico el tramo Villalpando-cruce de Tapioles, y el resto del tramo, hasta el Centro de Interpretación de las Lagunas de Villafáfila, se abrió el nueve de diciembre de dos mil siete. En la actualidad, las obras se encuentran terminadas.

Por lo que se refiere a la segunda cuestión objeto de la comparecencia, imagino que se refieren a las obras correspondientes al proyecto de clave 1.5-Zamora-11, acondicionamiento de plataforma de la CL-605 de Segovia a Zamora por Arévalo, tramo Fuentesauco-El Piñero... El Piñero, ya que la carretera a la que se hacía referencia entre Fuentesauco y Vitigudino no existe.

Las obras abordadas en esta carretera son las correspondientes a la modernización del tramo Fuentesauco-El Piñero. Dichas obras contemplaban el ensanche de la calzada hasta alcanzar una sección con dos carriles, tres metros... dos carriles de tres metros, arcenes de un metro pavimentados y bermas de seguridad a ambos lados. La planta de la carretera, básicamente, se mantiene mejorando las características geométricas de las alineaciones circulares planteándose alguna variante de trazado donde la carretera lo requiere.

Sin embargo, esto no sucede con el perfil longitudinal de la carretera, que sí se mejora sustancialmente. Esta mejora del perfil longitudinal obliga a demoler la carretera actual para ejecutar la nueva, siendo materialmente imposible transitar por ella durante la construcción. Ante esta nueva situación, solo son posibles dos opciones:

una, construir desvíos provisionales, y otra, desviar el tráfico por carreteras existentes.

La construcción de desvíos provisionales, que deberían cumplir con las condiciones de una carretera de esta naturaleza, supone una ocupación adicional de terrenos, con su correspondiente expropiación a los particulares, empleo de recursos naturales adicionales de materiales para ejecutar el afirmado del desvío provisional y un coste añadido a las obras que no tiene sentido abordar desde un punto de vista espacial... por ocupación espacial ni ambiental.

Por ello, se ha optado por desviar el tráfico por la carretera Zamora 611 y Zamora 602 para el tráfico pesado y la... por la provincial de Argujillo a la Zamora 602 y por esta misma para el tráfico ligero. Esto supone un mayor recorrido, de unos dieciséis kilómetros para los vehículos pesados y de unos diez kilómetros para los ligeros. El corte dio comienzo el cuatro de junio del dos mil siete y duró hasta primeros de septiembre del dos mil siete, estando abierto al tráfico desde esa fecha.

No obstante todo lo anterior, si bien es cierto que se han generado unas molestias a los usuarios de este tramo de la carretera, menos de las inicialmente previsibles, pues se han forzado los trabajos y se han podido abrir antes de lo previsto, no es menos verdadero que son estos usuarios habituales los que se verán beneficiados en mayor medida una vez puestas en servicio las obras.

En la actualidad, las obras se encuentran en capa intermedia, pendientes solo de rodadura entre Fuentesauco y Argujillo, y pendientes de la ejecución del ensanche entre esta última localidad y El Piñero, correspondiente esto a la anualidad del año dos mil ocho. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Director. Consultados los Portavoces, no parece necesario suspender la sesión. Así que, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Manuel Fuentes López.

EL SEÑOR FUENTES LÓPEZ: Gracias, señora Presidenta. Buenos días, Señorías. Buenos días, señor Solís, y encantado de... de la información que nos acaba de proporcionar sobre tres problemas que ha habido en la provincia de Zamora, de los muchos problemas -después hablaremos de más- que hay con relación al cumplimiento del Plan Regional de Carreteras 2002-2007 en esta provincia.

Pedíamos la comparecencia a solicitud de... de vecinos de estas dos zonas, de la zona de Campos y de la zona del Guareña, que estaban hartos de esperar que "cuando se arregla una carretera, se tarda una eternidad" -palabras textuales, ahora lo concretaré-, usted ha concretado fechas, y además, simple y llanamente, lo que se

hace por método, por método, en la provincia de Zamora es que, cuando se arregla una carretera, que tarda cuatro o cinco años desde que nos dicen que se va a arreglar hasta que finalizan las obras, y mínimo dos años en las obras, aunque sean diecisiete o dieciocho kilómetros de un terreno tremendamente llano, pues además se corta al tráfico. Y la gente lo que tiene que hacer, de los... de los pueblos afectados, es hacer rodeos. Usted ha hablado de rodeos de quince, dieciséis kilómetros; yo hablo en algunas zonas de rodeos de hasta cuarenta kilómetros, que tienen que estar realizándolos durante dos años, en algún caso -ahora lo explicaré-, y la gente no entiende cuál es la planificación que existe de arreglo y modernización de carreteras en la provincia de Zamora, y -usted lo ha reflejado- hay bastantes quejas.

En primer lugar, usted se ha referido a la carretera ZA-715, que une Villafáfila con Villalpando. Usted ha reconocido que ha estado cortada mucho más tiempo del que... del que se había previsto en un primer momento. Dice que es difícil, muy difícil o casi imposible hacer desvíos provisionales en una zona de reserva, es casi imposible de realizar; pero ha estado dos años cortada, dos años. O sea, yo, que suelo ir -por ponerle un ejemplo- al País Vasco, visitas... -y eso es un dicho famoso en la provincia de Zamora- visitas un pueblecito de alguna Comunidad Autónoma montañosa -le pongo el ejemplo del País Vasco- y vas a... un fin de semana a una casa rural y te dicen que están a punto de empezar una autovía que une aquel pico -que tú lo ves allí arriba del todo- con aquel otro pico, y vas al año siguiente y tienen hecha la autovía. Aquí, para hacer una simple carretera de dieciséis kilómetros, ustedes tardan dos años y pico, además la cortan, la gente tiene que hacer rodeos y es imposible un camino alternativo porque cuesta mucho dinero; y además, después, al final, le echan una simple capa de rodadura, cambian ustedes -como es el caso- dos o tres curvas -no más, porque, si no, puede ser muy caro-, y habitualmente, habitualmente -algunos casos he traído yo a... a las Cortes-, al cabo de finalizar su arreglo o su remodelación, o su modernización, a los dos o tres años empieza otra vez a tener una baches increíbles, unos blandones exagerados por, posiblemente, el nivel freático o los materiales que hay en la zona (es lo primero que hay que estudiar).

Disculpe que le hable de... en estos términos, pero eso es lo que dice la gente en los pueblos que están afectados por obras de carreteras, no digo de forma generalizada, pero sí en muchos casos, en la provincia de Zamora. Veinticuatro meses cortada la carretera Villafáfila-Villalpando, con tráfico importante; un rodeo de quince kilómetros; usted ha planteado catorce, pero es que el rodeo, si no se puede hacer una vía alternativa, como mínimo, arreglen ustedes las carreteras por las que la gente tiene que hacer ese rodeo. Porque si arreglan una carretera que alguna gente califica que está en una situación deplorabile -lo voy a dejar ahí-, resulta que tienen que hacer

rodeos y estar haciendo rodeos durante dos años por carreteras que la gente califica de tercermundistas.

Entonces, bueno, pues si no se hace una vía alternativa, arreglen ustedes las carreteras que sean vías alternativas, aunque la gente tenga que rodear, para que, al menos, al menos, los coches no sufran desperfectos, que los sufren. Y le invito a ir a Tapioles a hablar con cualquiera de los vecinos; o mucho... una visita mucho mejor aprovechada: ir a hablar con el Gerente o los responsables de la fábrica de quesos que hay en Tapioles, que es la fábrica más importante que tiene ese pequeño pueblo, y le dice cuáles son los problemas... los problemas de transporte que ha tenido los camiones de la fábrica para poder funcionar diariamente. Le invito a que usted, por favor, lo compruebe personalmente; he hablado en reiteradas ocasiones con las personas que dirigen esa fábrica.

Cuatro o cinco años en remodelar el firme de esta carretera, cuatro o cinco años. Le voy a dar algún dato, que, sin duda, usted tiene. Pero esta carretera ha sido presupuestada por la Junta de Castilla y León, por el departamento que usted dirige, en el año dos mil cuatro, en el año dos mil cinco, en el año dos mil seis, en el año dos mil siete; como si fuera una carretera o una autovía entre... entre dos picos en los Pirineos. Cuatro años, cuatro años, y dos años cortada completos; y a mí me parece que hay que tener un poco de autocrítica, al menos en el plan que se está desarrollando en la provincia de Zamora. Quince coma siete kilómetros, absolutamente llanos, donde la gente... va muchísima gente -y usted lo sabe- no solamente a visitar el parque... el Parque de la Reserva de las Lagunas de Villafáfila, sino a ver... sino a ver la cantidad enorme de aves que hay allí; y el punto prioritario, además de la zona de la reserva de la que usted ha hablado, el Parque, el centro del Parque es Tapioles, para poder ver las bandadas de avutardas. Hay un montón de gente. Y claro, la gente sale alucinada de la cantidad de avutardas y de lo bonitas que son, y de lo catastróficas que son las carreteras de aquella zona, Señoría. Y así se lo transmito en nombre de los vecinos de aquella zona.

Con relación a la segunda parte de la intervención que le pedíamos, que usted ha dado explicaciones, y es el problema que ha habido en un punto determinado, que es en la entrada del pueblo de Tapioles. Ha habido una movilización ciudadana el diecinueve de septiembre -estaba en obras-, porque allí coincide... -y le invito a que estudie el proyecto; conozco bien la zona- allí coincide el paso de agua de los regatos de los cinco pueblos que hay alrededor; es decir, el punto conflictivo donde los ciudadanos de Tapioles hicieron una movilización era para poder avisar: por favor, no nos hagan esta obra, porque puede causar inundaciones; y como estamos en un terreno llano, avisamos de que esta obra hay que remodelarla. No les hicieron ni caso. Sí les... les hizo caso la Junta de Castilla y León, el departamento que usted dirige, una vez que realizaron la movilización, porque a

los tres días -si no recuerdo mal- la obra fue demolida. ¿Por qué? La obra era... es un punto de agua importante que recoge ya le digo que las aguas de los cinco pueblos; en los dos puentes que se han hecho en esa carretera de otros pueblos tienen una luz como mínimo, de doce metros, la misma luz que tenía el puente que hay a la entrada de Tapioles, que, curiosamente, lo que hicieron ustedes es ponerle un tubo reduciendo la luz; es decir, el paso del agua de doce metros a solo dos metros. Cualquier persona sensata que vaya a verlo, y que vea cómo se estaba realizando la obra, puede decir: estamos en una zona llana, si viene algún tipo de avenida cuando haya algún tormentón -palabras textuales de los habitantes de allí el día que estuvieron movilizándose; que estuve yo también con ellos-, pues dijeron: es evidente para cualquier persona sensata, aunque no entiendas mucho y no seas ingeniero de obras públicas, que esto puede causar un perjuicio.

Y lo único que... lo único que decimos es: primero, que se deje la misma luz, es decir, el mismo superficie, el mismo caño, para que el agua pase; el mismo, que no hemos tenido ningún problema y que lleva ahí desde hace veinte años. Y le invito, por favor, a ir a visitarlo. Es verdad que, a los tres días, parece que alguien sensato dijo: esto no se puede hacer así; por lo menos, parte de... de razón tienen los habitantes y es posible que pueda haber una inundación. A ver quién, después, es el responsable del tema. Y se hizo la demolición de ese paso de agua. Pero así ha quedado.

Sin embargo, le he escuchado que, en el proyecto de obras, sí que había una reivindicación que hacen los ciudadanos de... de Tapioles, y sobre todo su Alcalde. Ayer mismo he hablado con él para decirle que usted iba a comparecer en las Cortes, y me comentó: pues dile, por favor, al Director General que estamos esperando noticias de qué es lo que va a ocurrir con los aproximadamente cincuenta o sesenta metros de camino paralelo que tiene que haber a la carretera, porque la gente con los tractores, la gente con el ganado -y hay mucho ganado ovino- tiene que ir por... al lado de la carretera -ahora mismo la carretera está arreglada- me decía que pasaban muchos coches a ciento veinte, ciento treinta, ciento cuarenta kilómetros por hora -realidad-, y que por allí no se podía, no podía un tractor ir por la carretera, no podía una ganadería de ovino ir por la carretera -que allí tienen ovino extensivo-; y entonces, van por el camino paralelo a la carretera. Pero hay cien metros... no sé si exactamente, entre setenta y cien metros -me dijo- que no había camino, y tenían que ir a la carretera para poder cruzarla y llegar al pueblo.

Eso es un peligro. Entonces, falta, en esa obra falta dejar... es decir, hacer la obra bien para poder dejar una luz igual que la que tiene el puente antiguo. Segundo, hacer entre setenta y cien metros de camino rural al lado de la carretera, para poder evitar accidentes y para que los

tractores puedan ir por ese camino y las ganaderías de ovino también puedan pasear, cuando van a pastar, por ese camino, o cuando van a... a las rastrojeras. Y... y, por último, arreglar la entrada de la carretera al pueblo de Tapioles, que son ciento cincuenta metros -le invito a ir a visitarla-, tiene unos baches exagerados, y la gente sale de la carretera para poder entrar en el pueblo de Tapioles, donde -le digo- hay una quiescencia y van camiones de gran tonelaje, y esa carretera... esa zona de la carretera está realmente en unas condiciones penosas.

Ahora mismo no sé, porque no he tenido tiempo de mirarlo, si eso es titularidad de la Junta de Castilla y León, si es titularidad de la Diputación, también te lo... se lo digo. Pero si ese es un problema, me parece que desde la Junta, ya que se ha arreglado la carretera y la carretera ha quedado bien, se puede hablar con la Diputación para que solucionen el problema de la entrada de esa carretera titularidad de la... de la Administración Autonómica al pueblo, que son ciento cincuenta metros, e imagino que se puede hablar con los técnicos de la Diputación para que procedan a su arreglo o, al menos, a su bacheo y a su adecentamiento.

Con relación a la última carretera, que es cierto que en el documento que le han pasado a usted ponía "Viti-gudino", y, evidentemente, es un error, porque no existe la carretera... la carretera hasta Vitigudino en la provincia de Zamora, es la carretera ZL-605, Zamora-Segovia -que hago un pequeño repaso- se ha dividido cincuenta y ocho kilómetros en tres tramos -también es forma concreta de proceder del Departamento que usted dirige-

El tramo Zamora-El Piñero, 18,2 kilómetros, está en fase de proyecto, ¿eh?, estaba dentro del Plan Regional de Carreteras. Desde mi punto de vista, si es verdad que el Plan es 2002-2007, tendría que estar finalizada en el dos mil siete. No ha comenzado.

El siguiente tramo, que es el conflictivo del que usted ha hablado, es El Piñero-Fuentesaúco, 17,6 kilómetros. Está en obras, sigue en obras -ahora le hablaré de ella-

Y el tercer tramo es Fuentesaúco-Salamanca, que ya está licitado y está... y está en funcionamiento, 22,3 kilómetros. Han tardado un montón, permítame la expresión... la expresión popular.

El tramo El Piñero-Fuentesaúco ha estado todo el verano cerrado, y la gente no lo entiende, porque tiene que hacer caminos alternativos -usted los ha detallado, y es cierta la información que usted plantea-, pero por unas carreteras que son carreteras en muy mal estado. Entonces, si no se puede hacer una vía alternativa porque el coste es mayor -la verdad es que yo creo que tiene que haber alternativa-, pero, como mínimo, dentro de su Plan, organicen para que las vías alternativas, las carreteras que están ahora mismo en funcionamiento, que tienen

que utilizar los usuarios, cuando se hace un arreglo o una modernización de una carretera, estén en buenas condiciones. Es lo mínimo que creo que se le puede exigir, y creo que es una exigencia prudente y sensata, al Departamento que usted dirige.

Ya está el tema solucionado, pero las obras no han finalizado. Y le doy información del viernes por la tarde de esas obras: se están haciendo las travesías de tres localidades en concreto, las travesías... la señalización de las travesías -suele ocurrir también en las obras, le invito a visitarlas, le invito a visitarlas- no es la adecuada: la gente se confunde, se dejan terraplenes y se dejan montones enormes de tierra, cuando se tienen que hacer las travesías, que están provocando accidentes, ninguno grave, afortunadamente; es decir, que, cuando se producen las obras, también hay que hacerlas bien y hay que señalar bien. Y esa obra está durando también demasiado. Estoy hablando de 17,6 kilómetros, y llevan en obras un montón de tiempo.

Lo que le ruego es que me conteste, por favor, si se van a solucionar los tres problemas que yo he señalado... señalado en la carretera que va a... de Villafáfila a Villalpando en el término municipal de Tapioles, y le pido que se agilicen las obras y se modifique pensando en los usuarios, cuando se vaya a hacer una obra. Yo creo que hay que hacerlas un poco más rápido, no hay que presupuestarlas tantos años para no cumplir el presupuesto, y, además, si se necesita caminos alternativos, porque no se puede hacer una vía paralela, porque el coste es muy grande -no soy ingeniero; usted tendrá razón seguramente que en el tema-, lo que le pido es que se arreglen los caminos alternativos que tienen que utilizar los usuarios, algunas veces durante dos años, que es demasiado para hacer diecisiete kilómetros. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Fuentes. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Rubén Rodríguez Lucas.

EL SEÑOR RODRÍGUEZ LUCAS: Gracias, Presidenta. Señor Director General, gracias por su comparecencia y bienvenido. Agradecerle, en primer lugar, su claridad y brevedad en este asunto. Nos ha explicado con detalle cuál son los motivos, totalmente lógicos, por otra parte, del corte de las carreteras mencionadas, cuando se considera medidas de seguridad y cuando los técnicos así lo aconsejan.

Lo más importante, por cierto, señor Director, es la seguridad de las personas, y, por lo tanto, las medidas principales deben ir encaminadas siempre a asegurar esta seguridad, pasando, lógicamente, las demás actuaciones a un segundo plano. Entendemos que ustedes no corran riesgos que puedan poner en serio peligro la vida de las personas, aunque sea motivo de crítica fácil por... por parte de algún Grupo Político.

Es correcto establecer medidas que puedan ser menos traumáticas, pero probablemente sea más importante las que velan por la seguridad de los vecinos. Los mismos que reclaman hoy menos molestias para los vecinos afectados son los que, seguramente, le reclamarán mañana por qué no se habían tomado esas medidas de seguridad que usted toma como Director General.

Tiene usted nuestro más sincero apoyo en este asunto, y el Grupo Popular le recomienda que no se deje influenciar en su actitud y en la de los técnicos en beneficio de reclamaciones que pueden ser demagógicas. Entendemos, señor Director, que una obra no es una ciencia exacta, y, por lo tanto, surgen dificultades que hay que solucionar sobre la marcha, y entendemos, por tanto, que se pueda terminar antes o después del tiempo previsto.

Pienso que este tema no da para mucho más, y le agradecemos su claridad y su exposición, y le aconsejamos -como queda claro que usted hace- que no anteponga a la seguridad de... de las personas las actuaciones de cualquier obra encaminadas a arreglar ningún otro motivo que se refleje, aunque cause molestias propias a los vecinos y se utilice por parte de algún partido político.

Usted hoy ha alegado también alguna razón poderosa, como es el respeto al medio ambiente, por tomar una medida técnica u otra, pero la más importante es la seguridad. Y, por lo tanto, ha quedado claro en su intervención que este va a seguir siendo el motivo principal para establecer medidas de seguridad en las obras que ustedes plantean. Por lo tanto, tiene usted el apoyo del Grupo Popular. Nada más, señor Director General, y muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Rodríguez. Para contestar a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el señor Director General de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Bueno, muchas gracias, en primer lugar, por el tono de... de las... de ambas... de ambas intervenciones.

Yo no voy a añadir mucho más de la información que... que he dado en... en mi primera intervención, insiendiendo en dos puntos: en primer lugar, desde luego, lo que prima... la política que prima en la Dirección General y, evidentemente, en la... en la Consejería de Fomento en materia de carreteras -algo con lo que yo creo que estamos todos de acuerdo-, desde luego, es primar al máximo la seguridad vial en todas las fases y, por supuesto, en la fase de ejecución de... de las obras, entre... entre otras. Eso no... no quiere decir que, en un momento determinado, en la... en el transcurso de la ejecución de una obra, pueda haber alguna incidencia o algún aspecto concreto referente a la señalización, en la que, evidentemente, nosotros, además, recibimos gustosamente cualquier

información que se nos pueda dar en relación con lo que es la mejora de cualquiera... aspecto durante la ejecución de la obra.

Pero sí, en las dos obras de las que hemos planteado, y casi empezaré por la segunda, porque es... es el corte de la... de la... de la carretera ha sido mucho más reducido -fue desde el... desde julio y a primeros de septiembre, las obras, estaba restablecido el paso por la carretera-, sí que hay un principio, que es el... principio general, que es el siguiente: los desvíos provisionales, si pueden evitarse, deben evitarse. Eso no quiere decir que en alguna otra ocasión pudiera ocurrir que estemos aquí sentados hablando de una circunstancia de una obra y... en la que sí se hayan construido desvíos provisionales. Hay que valorar muchas circunstancias: el tráfico de una carretera, la importancia de la... de las demandas que... que atiende a la carretera y los costes de ejecución de una... de un desvío provisional; pero no costes de ejecución... y no estoy hablando de... no estoy hablando de dinero. La... la ejecución de un desvío provisional es un asunto que, desde el punto de vista medioambiental, en principio, es desaconsejable, porque supone, primero, la ocupación adicional de unos terrenos; es decir, nos enfrentamos a unos particulares a los que de una manera, en principio, no necesaria o no conveniente le ocupamos unos terrenos. Sobre esos terrenos, tenemos que empezar a construir una carretera con las prestaciones de una carretera en la que se pueda circular. Por tanto, hay que hacer obras y hay que ejecutar capas de firme, además de los movimientos de tierra, etcétera, etcétera. Por tanto, supone el empleo de recursos naturales adicionales, que, en principio, si uno, desde un punto de vista ambiental, debe... puede evitarlos, debe evitarlos. Y eso ha sido lo que ha... lo que ha primado el criterio de actuación en estas dos obras; en un caso muy particular, una obra entre Villalpando y Villafáfila, que discurre dentro de un espacio... de un espacio natural. No parece muy justificado construir un desvío provisional que luego, con el tiempo, además de las... de las cuestiones que le... que le planteaba, encima, normalmente, hay que demolerlos; con lo cual, es una... es... no se trata ya de costes de ejecución de obra, se trata más de problemas de ocupación especial... espacial, y de ocupación y de empleo de materiales naturales, en principio; que, si uno puede evitar hacerlos, pues debe... así se hace.

Por tanto, ese ha sido el criterio que, con carácter general, se plantea para la realización de... de una obra: evitar la construcción de desvíos... de desvíos provisionales.

En el caso de la carretera de Fuentesauco-El Piñero, bueno, las obras están planteadas... -y luego, en la segunda parte de la intervención... vamos, de la... de la otra comparecencia que tenemos pendiente lo podremos ver con más detalle- bueno, las obras tienen una programación racional -yo, desde luego, no voy a entrar a valorar cómo contratan otras Administraciones, porque eso sería

parte de un debate en el que podíamos hablar de muchas Administraciones, y yo, desde luego, de momento, no voy a entrar en eso-, las obras tienen un plazo... un plazo de ejecución razonable, al margen de que estemos hablando qué es el razonable de la ejecución de unas obras y de un plazo razonable de la disposición de los recursos armoniosamente en todo el territorio de la... de la... de la Comunidad Autónoma.

En el caso de la carretera de Fuentesauco-El Piñero, las obras están en plazo, su plazo... y este próximo verano, estas obras, aproximadamente en el mes de julio, esas obras estarán terminadas. Y las obras tienen anualidad del año dos mil ocho. Por lo tanto, las obras de la CL-605 no están retrasadas; las obras están en plazo y las obras las terminaremos, salvo que surjan imprevistos, en cuyo caso, esos imprevistos se valorarían y se... y se tomarían las decisiones, pero al día de hoy nada nos hace pensar que vayan a sufrir un plazo... un retraso de su plazo formal contractual de... de finalización, que es el próximo... el próximo verano. Aproximadamente, le resta una anualidad de 1,5 millones de euros, que es la que está presupuestada para este año.

Y por lo que se refiere a la otra carretera... Bueno, y rematando con la anterior, el plazo de corte de esta carretera entre Fuentesauco-El Piñero, en el tramo Fuentesauco-Argujillo, bueno, pues ha sido un plazo... yo entiendo las molestias que le supone a los... a los usuarios, pero esos... esa molestias, a veces... bueno, a veces no, normalmente, en las obras son inevitables; una carretera en obras siempre es un perjuicio para los usuarios. Se cortaron las carreteras en el mes de julio, y a primeros de septiembre el tráfico por ella estaba... estaba reestablecido. Y insisto que el próximo verano estas obras se terminarán.

Por lo que se refiere a la otra carretera, bueno, efectivamente, aquí el... el corte de la carretera tenemos que admitir que ha sido mayor que el que nos hubiera gustado a todos hacer; eso es una cosa que la tenemos... la tenemos que admitir. Pero, en un momento determinado, cuando en la ejecución de unas obras se presentan ciertas incidencias con las características de los materiales, con los medios materiales que las empresas constructoras tienen que poner a disposición, y, efectivamente, los tiempos, al final, se sobrevienen, y se ha producido un corte de carretera -y lo tengo que reconocer- de una duración más larga que la que nos hubiese... nos hubiese gustado; aunque las obras, al final, se terminaron en el plazo... en el plazo contractual.

Como lo que interesa es el futuro, porque las obras están terminadas y las obras están... y las obras están acabadas, quedan pendiente de responder las preguntas que Su Señoría hacía.

Bueno, en primer lugar, decirle que el acceso a la carretera de Tapioles no es carretera titularidad de la Junta de... de Castilla y León.

Por lo que se refiere a la obra... a la obra de paso, la solución razonable de los caminos de servicio es construirlos como badenes; no hay más que... no hay más que circular por todas las autovías o por las carreteras de... de la red de interés general del Estado, en el que los caminos de servicio, pues, tienen un trazado, normalmente en planta, diferente del de la carretera principal. Y la solución razonable para un... para... para... para el... el transcurso de una... de una... de un camino de servicio sobre un... sobre ese cauce del que hacíamos referencia sería terminarlo mediante un... mediante un badén; un badén que normalmente es... es franqueable, excepto que venga una avenida, pues, por los propios... por los propios vehículos. Pero es una cosa en la que estamos dispuestos a... como una actuación complementaria a la obra, a hablar con el... a hablar con el... con el Ayuntamiento. Yo me imagino que en eso, en el remate de ese badén, es a los metros de camino que dice... que Su Señoría dice que faltan por... que faltan por rematar dentro del camino de servicio, que me imagino que será como consecuencia de haberse demolido la obra... la obra de fábrica existente. Nada más. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Director General. En turno de réplica, y por tiempo máximo de cinco minutos, tiene la palabra don Manuel Fuentes.

EL SEÑOR FUENTES LÓPEZ: Gracias, señor Solís, por sus explicaciones y por su detalle. Le voy a dar más detalle de algunas de las cuestiones que yo he planteado, ya que usted lo agradece, y estoy seguro que se pondrá a trabajar en el tema.

Esta misma mañana he tenido una queja por la señalización de la desviación hacia la localidad de San Miguel de la Ribera, en la carretera local, en las obras que están realizando de cruce de poblaciones, en la Carretera Local 605. Le ruego que se interese por el tema. Se puso una señalización. Ha habido un accidente que no ha sido nada grave, ha sido un accidente leve; se han llevado una señalización que no estaba muy bien... muy bien diseñada, que casi no se veía, se la han llevado por delante en ese accidente. Y lo único que han hecho es... está absolutamente doblada, y lo único que han hecho es volver otra vez a ponerla. No hay ningún otro tipo de señalización. La gente entiende que debería de haber un aviso previo, antes de una señalización mucho más clara, para poder desviarse. Le pongo un caso muy concreto de una queja de esta misma mañana.

Dice usted que, como planificación, los desvíos provisionales deben evitarse, y que no hay más remedio, muchas veces, que cortar la carretera, porque es que los firmes son muy estrechos y no hay otro remedio. Pues ustedes llevan gobernando, permítame que se lo recuerde, veinte años. Y los firmes son muy estrechos, es verdad; no conozco mucho las carreteras de otras provin-

cias, pero sí conozco muy bien las carreteras que dependen de la Junta de Castilla y León en la zona rural de la provincia de Zamora, y la mayoría de las carreteras son demasiado estrechas.

La gente opina, y yo soy de la misma opinión, que algunas de ellas se podían perfectamente hacer como se hacen las carreteras nacionales: primero una zona de la carretera, y cuando se finaliza en algunos tramos se puede hacer la otra zona de la carretera, de tal manera que no se produzcan cortes de tráfico, a no ser... y sobre todo tan prolongados, a no ser en algunas zonas de que, realmente, técnicamente sea imposible. Pero a mí me parece que ni tan siquiera se piensa; es mucho más cómodo cortar. ¿Por qué? Porque, cuando ha habido algunas protestas en algunas zonas, pues, después de las protestas, se ha abierto al tráfico rodado, con las obras, esas mismas carreteras que estaban cerradas. Y ese es el caso, el caso de la Carretera 605 en uno de los tres tramos... uno de los dos tramos que ahora mismo están en obras. Después de esas protestas, se esperó quince/veinte días, pero el encargado de obra, un día por la mañana, dio autorización para que los coches circularan, y pusieron una señal de cuarenta, circulen con precaución, carretera abierta. Es decir, que se puede pensar, se puede pensar en los usuarios. Y cuando sea imposible técnicamente, pues bien, que se corte la carretera, pero que se corte el mínimo tiempo posible, no dos años dieciséis kilómetros de carretera en una zona absolutamente llana. Disculpe que vuelva otra vez a plantear el tema.

Si las carreteras estuvieran en otro estado, si se hubiera gastado dinero desde la Junta de Castilla y León en las carreteras, sobre todo de la zona rural, no tendríamos carreteras en las que con mucha dificultad pasan un camión y un coche, por no decir dos camiones, que en algunos casos es absolutamente imposible, porque hay que pararse para que pase. Con lo cual, es una consecuencia de la política que se ha llevado a cabo con las carreteras, sobre todo en el... en los tramos rurales, en esta Comunidad Autónoma en los últimos diez o doce años. Lo voy a quedar ahí.

Si hay que cortar, le ruego que lo piense y que lo hable con sus ingenieros en las diferentes provincias. Por favor, por lo menos, bacheen, arreglen, adecenten las carreteras alternativas por las que tiene que pasar la gente, porque la gente va a pensar que todo el verano, cinco meses o, en algún caso -como usted ha reconocido-, dos años de corte. Entonces, lo normal es pensar en el usuario y si no se quiere gastar más dinero, que a lo mejor es una buen... buen criterio, si no se quiere hacer ningún tipo de impacto ambiental en una zona, como puede ser la zona de las Lagunas, ¿eh?, y los técnicos aconsejan eso, al Grupo Socialista nos parece bien. Pero les pedimos que piensen en los usuarios y, al menos, bacheen, adecenten las carreteras alternativas que tiene que usar la gente para poder ir al colegio, los niños, para poder ir al

centro de salud cercano, para poder ir de compras, que tienen derecho igual que los habitantes que vivimos en el mundo rural.

En Tapioles, me pondré en contacto con el Alcalde y... para que se ponga en contacto con la Diputación. Yo le pediría que ustedes también lo hagan -me parece que puede formar parte de sus responsabilidades-, y le plantearé que ustedes están dispuestos a finalizar ese tramo, que posiblemente se haya producido por la demolición de esos dos metros del tubo que pusieron de dos metros, y, a lo mejor, la solución que puede perfectamente... se... se podría aceptar desde el Ayuntamiento, entiendo yo, porque es una solución a un camino rural. Es una zona en la que, el tiempo que estamos, que es muy seco y es difícil que haya avenidas, aunque es posible -por eso hay que prevenirlas-, pues, en lugar de hacer un puente, hacer un badén puede resultar menor coste, pero soluciona el problema, y además alarga el camino y garantiza que los tractores y que los ganaderos, con... con sus ovejas, puedan ir por el camino rural sin tener que pasar cincuenta, o sesenta, o ochenta, o cien metros a la carretera, para poder evitar accidentes.

Yo le agradezco la... la información y me doy... y doy por satisfecho y por... hemos, yo creo que arreglado algún tema importante, y, sobre todo, le queríamos transmitir desde Zamora lo que opinan muchos ciudadanos con relación al Plan de Modernización de Carreteras que se está realizando. Como después tendremos tiempo de profundizar, pues no quiero intervenir más. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Fuentes. Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Rubén Rodríguez.

EL SEÑOR RODRÍGUEZ LUCAS: Gracias, Presidenta. Muy brevemente, solamente para recalcarle, señor Director General, el apoyo del Grupo Popular a la actuación responsable de su Dirección General en las obras de infraestructuras no haciendo caso de generalidades, de que la gente dice o que deja de decir. Agradecerle, como sabemos hace, que no se deje influir por actitudes demagógicas e irresponsables que Grupos Políticos hacen aprovechándose de las molestias temporales, lógicas, que producen estas obras a los vecinos, aprovechándose de molestias propias de la aplicación de las medidas de seguridad aplicadas, lógicamente, por sus técnicos, y que son de carácter inevitable.

Entendemos que su principal objetivo, señor Director, sea que las obras de infraestructuras de la Junta de Castilla y León se terminen garantizando, sobre todo, su seguridad y su calidad.

Usted ha hablado de plazos de ejecución razonables, entendemos que estos son los plazos que deben tener todas las obras. En todo caso, señor Director General, las

obras de la Consejería de Infraestructuras de la Junta de Castilla y León se empiezan y se terminan, con un plazo razonable. Hay infraestructuras competencia de otras Administraciones gobernadas por otros partidos que no se terminan nunca porque ni siquiera se empiezan. Si no, ahí tenemos los kilómetros prometidos por el Partido Socialista a la autovía del Duero y ahí siguen estando. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Rodríguez. Para dúplica, tiene la palabra el señor Director General.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias, señora Presidenta... bueno, Presidenta. Simplemente, tomamos nota de esa propuesta de... con relación con una actuación de la mejora de la señalización a una localidad concreta. Desde luego, además de recibirla personalmente, yo, desde luego, sí que le... le... le ruego transmita, desde luego, con carácter general, que, claro, cualquier petición de esta naturaleza, pues, con... simplemente, con hacerla llegar en cuanto se produzca, sin necesidad de que... de esperar a una comparecencia de... de un responsable político en las Cortes de Castilla y León, con hacerla llegar a nuestro Servicio Territorial por el cauce normal, por los Alcaldes respectivos, bueno, pues, probablemente, dé lugar a una respuesta de solución mucho... mucho más corta.

Yo, simplemente recalcar que el... el... la no... el pensar en los usuarios es lo que inspira, habitualmente, el... de forma general, la acción de la Consejería y, desde luego, en la... en la parte que... que nos toca de carreteras. Tan es así que pensemos que no es normal y habitual que una carretera, pues, de... de... de tercer nivel, como puede ser la carretera de Villalpando-Villafáfila, se proyecte y se construya un camino de servicio paralelo a la carretera. Uno, circulando, también, por el resto de España, puede ver que no es una práctica habitual, pero en este caso, como fue una petición durante la época de redacción del proyecto del propio Ayuntamiento, entendida y pensando en los usuarios, en este caso, usuarios que pueden ser de carácter, bueno pues, de vehículos agrícolas y de ganado, así se... así se hizo y así se le consideró.

Quizá aquí el error fue durante la propia ejecución de la... de la obra, y quizá por... ante las presiones locales de la propia... a las instancias de la Dirección de Obra, la construcción de esa obra de fábrica construida por dos tubos, porque la solución prevista en el proyecto era la solución natural a la de un camino de servicio, que, como decía Su Señoría, pues, es hacer un badén en la carretera que, salvo la presencia de una avenida, pues, permite perfectamente transitar en la mayor parte del... del año a las personas, a los vehículos y a los animales. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Director. Terminado el turno de Portavoces, ¿algún Procurador desea formular alguna pregunta a las explicaciones efectuadas? No siendo así, pasamos al cuarto punto del Orden del Día, del que dará lectura el señor Vicepresidente.

SC 63

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Cuarto punto del Orden del Día: “**Comparecencia del Ilustrísimo señor Director General de Carreteras, solicitud de comparecencia 63-I, a solicitud Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre situación de la ejecución del Plan Regional de Carreteras 2002-2007 en lo que se refiere a la provincia de Zamora, así como las inversiones en sus carreteras en dicho periodo**”.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Vicepresidente. Tiene la palabra el Ilustrísimo señor Director General de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señora Presidenta. Señorías, la Red de Carreteras Autonómica cuenta con un total de 11.428,4 kilómetros, de los cuales a la provincia de Zamora le corresponden 1.152,8, el 10,09%, soportando un tráfico que asciende a trescientos veintiún millones de vehículos/kilómetro anuales, lo que representa el 6,3% del total del tráfico de la Red Regional de Carreteras.

De estos once mil ciento cincuenta y dos kilómetros, 201,1 pertenecen a la red básica, 467,1 a la red complementaria preferente y 484,6 a la red complementaria local.

El Plan Regional de Carreteras 2002-2007, aprobado por Decreto de treinta de abril de dos mil tres, tenía como objetivo concreto alcanzar la modernización de lo que puede denominarse la red principal, que está formado por la red básica más la red complementaria preferente, extendiéndose las actuaciones de conservación, lógicamente, al resto de la red. Esta red principal, objetivo del Plan, atiende la mayor parte de la demanda de tráfico de nuestras carreteras: en torno al 87% del tráfico en el año dos mil siete, con datos del año dos mil siete.

Dado lo reducido del plazo del Plan Regional de Carreteras 2002-2007, con escenario presupuestario hasta el año dos mil nueve, representa, pues, prácticamente, un programa de Legislatura, por lo que no puede, inoportunamente, pensarse que las actuaciones detalladas en el Plan deberían estar terminadas en el año dos mil siete. El objetivo se centra en... en haberlas iniciado, así como haber comprometido los recursos suficientes previstos en el Plan.

Como luego podremos ver más detalladamente, los plazos mínimos para hacer una variante de población,

desde el inicio del preceptivo estudio informativo hasta la redacción y aprobación del proyecto constructivo, pasando por los procesos de información pública y obtención de la declaración de impacto ambiental, alcanzan, estos plazos mínimos, entre los cincuenta y ocho y los sesenta meses, es decir, cinco años; por tanto, más que el horizonte del Plan; por lo que sería absurdo pensar que la inclusión de unas variantes de población llevan aparejado el compromiso de finalizarlas en el horizonte del año dos mil siete.

Igualmente, por lo que se refiere a la ejecución de las obras de modernización de la red, con plazos de obra de veinticuatro meses, a los que hay que añadir el período de licitación, más los necesarios para redactar los correspondientes proyectos constructivos, hacen igualmente impensable que en tan reducido espacio de tiempo, dos mil dos-dos mil siete, deberían estar concluidas las actuaciones propuestas del Plan.

El Plan Regional de Carreteras contiene dos grandes programas, que incluyen las actuaciones individualizadas de cada uno de ellos. Son el Programa de Modernización y el Programa de Refuerzo de Firmes. El grado de ejecución alcanzado, a fecha de hoy, para estos dos programas, es el siguiente:

Para el Programa de actuaciones correspondientes a la Modernización de la Red. Son veintisiete actuaciones las que están previstas en el Plan. Sin embargo, hay que diferenciar dos tipos, tanto por lo que a la propia naturaleza de las obras se refiere como al procedimiento que llevan implícito. Las de acondicionamiento o mejora -veintiuna actuaciones previstas- y las variantes de población -seis actuaciones previstas-. Por lo que se refiere a las veintiuna actuaciones previstas de acondicionamiento o mejora, diez se encuentran totalmente terminadas, siete en fase de ejecución, dos en fase de licitación y dos en fase de redacción de proyecto. En relación con las variantes de población, hay que resaltar que requieren, como antes se decía, una tramitación especial, similar a la de una nueva carretera.

Estas variantes requieren, en primer lugar, la contratación de una asistencia técnica para la redacción del preceptivo estudio informativo. Este es un documento que analiza cuáles son las posibles alternativas, incluyendo estudios de todo tipo (socioeconómicos, culturales, arqueológicos, ambientales), además de los específicos, relativos al trazado de la nueva carretera, o variante de población.

Para su comple... completo desarrollo, es preciso cumplir un trámite de consultas ambientales previas, que implica el sometimiento de una memoria previa a informe de otras Administraciones y entes interesados desde el punto de vista ambiental.

Finalmente, se requiere a un... se someten a un... se requiere el sometimiento a una información pública, cuya duración es de dos meses para las Administraciones. Realizado el análisis de las alegaciones, todo el expediente se remite al órgano medioambiental, a fin de obtener la declaración de impacto ambiental. Una vez es publicada esta en el BOCyL, cuando procede tramitar la aprobación del estudio, seleccionando el corredor que resulta más idóneo desde todos los aspectos.

A partir de este momento, y no antes, se puede abordar la redacción del proyecto de construcción, que ha de ser objeto de licitación de las obras. Este proyecto, con el plan de trabajos, concreta el plazo que requieren las mismas para su ejecución y posterior puesta en servicio.

Son varios los años que puede llevar este proceso, dependiendo -como decía antes- de las dificultades que en el recorrido puedan surgir. Por ello, de las seis variantes previstas en nuestro Plan para la provincia de Zamora, solo la variante de Fuentesauco ha podido ser licitada. Sin embargo, todas ellas están en muy avanzada fase de tramitación, que le paso a relacionar: la variante de Fuentesauco, como le decía, en obras adjudicadas, con un presupuesto de 4.551.916,13 euros; la variante de Castronuevo, pendiente de obtención de la declaración de impacto ambiental; la variante de Bermillo de Sayago, que es la más retrasada, de próxima aparición de la información pública; la variante de San Martín de Valderaduey, aprobado el estudio informativo; la variante de Cañizo, aprobado el estudio informativo; y la variante de Moraleja del Vino, pendiente de obtención de la declaración de impacto ambiental.

Por tanto, el grado de cumplimiento del Programa de Modernización alcanza al cien por cien de las actuaciones previstas, como se ha dicho en diferentes fases de gestión administrativa.

Por lo que se refiere al Programa de Conservación de Carreteras, el Plan prevé nueve actuaciones específicas de refuerzo, que alcanzan a ciento cincuenta y nueve kilómetros. De esos, cinco actuaciones... de esas nueve actuaciones, cinco se encuentran terminadas, dos en ejecución, una con proyecto redactado pendiente del informe ambiental, y una con proyecto en redacción.

Además de estas, se han ejecutado cinco actuaciones específicas de seguridad vial, seis de señalización horizontal o vertical, tres actuaciones específicas en travesías, además de las mejoras de las travesías, efectuadas con las obras de modernización de la red; y, por último, la conservación ordinaria y contratada, que se ha extendido al cien por cien de la red provincial.

El tercer gran apartado del Plan se corresponde con la colaboración con otras Administraciones. Tal y como prevé el Plan Regional de Carreteras, se han establecido

convenios de colaboración con otras Administraciones para la cofinanciación de la mejora de las redes de otras titularidades. En este sentido, destacar los 38,2 millones de euros aportados para la Junta de Castilla y León para la conversión en autovía de una carretera de titularidad estatal -la Nacional 122-, en sus tramos Villaester-Toro y Toro-Zamora.

Asimismo, a la Diputación de Zamora, con cargo a este Plan Regional de Carreteras, se le han concedido subvenciones por importe de 7,2 millones de euros y 0,36 millones de euros al Ayuntamiento de Zamora.

Desde el año dos mil tres al año dos mil siete, con presupuestos ya cerrados, por supuesto, la inversión del Plan Regional de Carreteras en Zamora ha descendido... ha ascendido a 116 millones de euros, lo que supone un 113,9 de la inversión total prevista hasta el año dos mil nueve, dos mil nueve. De acuerdo con los previsiones de los presupuestos de este año dos mil ocho, la inversión alcanzará la cantidad de 136,9 millones de euros. Es decir, alcanzaremos este año una... un 134,05% de lo que se debería alcanzar en el año dos mil nueve. Y si solamente mantuviésemos las cifras del año dos mil ocho para el próximo ejercicio dos mil nueve, la inversión total del Plan Regional de Carreteras en la provincia de... de Zamora alcanzará la cifra de 157,5 millones de euros, lo que supondrá un 154% de la inversión total prevista en Zamora por nuestro Plan Regional de Carreteras 2002-2007. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Director General. Para fijar posiciones, formular preguntas o hacer observaciones, se procede a la apertura de un turno de los Portavoces de los distintos Grupos Parlamentarios. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Manuel Fuentes.

EL SEÑOR FUENTES LÓPEZ: Gracias, señora Presidenta. Señor Solís, han salido en reiteradas ocasiones en los medios de comunicación anuncios sobre el cumplimiento de objetivos del Plan Regional de Carreteras 2003-2007. En casi todos, se reproduce lo que usted ha planteado en esta petición de comparecencia, en su respuesta. Objetivos cumplidos al cien por cien. ¡Viva la autocrítica!

Si le estuviera escuchando una persona que conoce la situación, que ha estudiado el Plan de Carreteras, y que conoce la situación de las carreteras de la provincia de Zamora, seguro que, escuchándole, habría dicho: "¡Ojalá se cumpla lo que diga el Director General! Seguramente que dentro de cuatro o cinco años, las carreteras habrán mejorado, y falta que les hace". Eso diría cualquier paisano que hubiera estudiado el Plan Regional de Carreteras y que le hubiera escuchado a usted.

Pero el Plan General... el Plan Regional de Carreteras ponía "Plan General de Carreteras 2002-2007". Enton-

ces, es fácil, es entendible, es razonable que las personas que lean el documento del Plan Regional de Carreteras que ustedes nos han enviado al Grupo Parlamentario Socialista diga: empieza en el dos mil dos y termina en el dos mil siete. Claro, hay que tener en cuenta también que, las obras, se necesitan una serie de pasos para poder iniciarlas. Bien, pues entonces, siendo realmente generoso, se puede perfectamente entender, cualquier persona que no... que no sea Ingeniero de Obras Públicas, que empeza... empieza en el año dos mil dos y, al menos, comienzan todas las obras en el año dos mil siete, a treinta y uno de diciembre. Aunque falten una serie de trámites de los pasos que tiene que dar una obra, pero que las obras, a treinta y uno de diciembre de dos mil siete, deben estar licitadas.

Porque, si no, se puede entender que es un engaño a los ciudadanos. Porque ustedes pueden plantear que, a nivel presupuestario, hasta el dos mil nueve. ¿Y por qué no plantean ustedes que hasta el dos mil cuarenta y cinco? Eso es un tema que, si se ha hecho de esa manera, y así es como está planteado, pues, habrá que explicárselo a la gente de esa manera. Y yo no he visto ningún titular diciendo lo que ahora mismo está pensando mucha gente, la gran mayoría, posiblemente, excepto el Grupo Popular y el equipo del Director General de Carreteras. Pero eso se le explica a la gente, y entonces, perfectamente se puede decir: no, no, mire, nosotros en la explicación dijimos claramente, y fue titular, esto, ¿eh? El Plan 2003-2007, objetivos cumplidos. Esto es de hace mes y medio, pero le podría sacar en todas las provincias -porque ustedes trabajan así-, en todas las provincias, casi todos los meses previos a las elecciones, esto ha salido de forma reiterada. Y esto no es verdad, esto no es cierto, esto es falsear la realidad. Y voy a intentar, con los datos que tenemos, demostrárselo.

Bien, empecemos por grado de ejecución en las obras de modernización, en el mismo orden que usted ha empezado. Veintisiete actuaciones. Las ha subdividido en dos partes; postura bastante inteligente, porque la segunda parte, que usted ha explicado que tiene muchas más dificultades, que son las variantes de población, son las que realmente llevan más retraso, más retraso. Pero en alguna casi no se ha movido ni el primer papel. Y si el Plan es 2002-2007, permítame que le diga, como ciudadano normal que no entiende mucho de este tema, que, si ustedes hubieran empezado a mover papeles en el año dos mil dos, seguro que en cinco años habría dado tiempo para poder iniciar las obras de todas esas variantes, y, sin embargo, solamente ha empezado una de las seis obras que están escritas en el Plan 2002-2007 de la Junta de Castilla y León. Creo que este razonamiento es bastante adecuado y bastante prudente.

En las obras de modernización, según los datos que obran en nuestro poder, a fecha veintiuno de diciembre del año dos mil siete, en respuesta parlamentaria -es de-

cir, estoy hablando de datos oficiales-, no habían comenzado las obras... -ese es el criterio que yo voy a defender dándole datos- las obras de... quince obras que estaban escritas como obras que se deberían de haber al menos iniciado a treinta y uno de diciembre del año dos mil siete: Fuentesauco-límite provincial con Salamanca, que se adjudicó en el año dos mil seis, pero, curiosamente, ha salido una adjudicación el veintisiete de marzo del año dos mil ocho; hace cuatro días ha salido la última adjudicación de esta carretera; no sé exactamente por qué. La gente que haga el seguimiento, intentando hacer el trabajo parlamentario, se vuelve un poco loco de que en los datos oficiales le digan que el día cinco del mes cuarto de dos mil seis está licitada la obra -y le explica por qué cuantía y a qué empresa-, y resulta que hace tres días haya salido otra vez adjudicada con un importe de 394.595 euros, también a la misma empresa, Hermanos... algo, no sé... no me acuerdo exactamente. Pero la variante de Fuentesauco, que ha salido adjudicada el tres del doce del dos mil siete. Menos mal. Si... un mes más... ni tan siquiera una comienzo en el periodo 2002-2007, de las seis variantes de población que estaban incluidas en el Plan.

La Zamora 633; la Carretera Local 605, en el tramo Zamora-El Piñero; o de Zamora 610 a 611; la carretera que pasa por Coreses, la Zamora 711; la variante de Castromuerto; la variante de Bermillo; la variante de San Martín de Valderaduey; la variante de Cañizo; la ZL-612 de Zamora a la 711, no ha comenzado las obras tampoco; la variante Moraleja del Vino, no hay nada hecho que... por los datos que tenemos; el acondicionamiento de una carretera, que llevan diez años esperando, y que es una de las carreteras más prioritarias está en fase de proyecto, lo sé; pero es que lleva en fase de proyecto doce años, la carretera de Porto de Sanabria, en una zona fronteriza, en una zona de montaña, en una zona de alto valor estratégico, en una zona de gran despoblación. Yo diría, si usted me lo permite, que es la vergüenza de este Plan, la carretera de Porto de Sanabria, doce años en proyecto.

Y por qué no hablar de la ZA-302, Cubo-Fresno, con... una carretera con muchos problemas, que he traído yo el debate aquí y que todavía no ha comenzado, aunque parece que va a empezar muy pronto.

Eso, en cuanto a las obras de modernización: de treinta y seis, quince; de treinta y seis, quince.

En cuanto a las obras de refuerzo, coincido con sus datos: de las nueve que hay, dos no han comenzado, dos no han... y dos carreteras muy importantes: Moralina-Portugal, Puebla de Sanabria-Portugal; no han comenzado. Según estos datos, según los datos oficiales, a treinta y uno... perdón, a finales de diciembre, el cumplimiento del Plan de Carreteras -nosotros hicimos una rueda de prensa-, no han comenzado las obras en el 44% de las obras, tanto de refuerzo como de moderni-

zación, que estaban incluidas en el Plan Regional de Carreteras 2002-2007. Y le pasamos a los medios de comunicación la respuesta completa que firmaba el Consejero en aquel momento.

Si repasamos las últimas adjudicaciones -creo que las tenemos todas-, ahora mismo podemos decir, y afirmo, que no han comenzado las obras, dentro del Plan de Carreteras 2002-2007 para la provincia de... de Zamora, en el 41% de las actuaciones. Ese es, dentro de esos parámetros, el análisis detallado que le hago en estos momentos.

Es decir, que cien por cien grado de cumplimiento, no es verdad, no se ajusta a la realidad. Las obras de las carreteras -se lo decía en la anterior intervención- se presupuestan normalmente cuatro o cinco años; los dos primeros no se ejecuta ese presupuesto, se empieza el tercer año, y tardan mucho, mucho. Obras en zonas llanas, que muchas veces es el acondicionado de la carretera y no mucho más, en el que se modifican dos curvas, como ha ocurrido en una de las carreteras que hablábamos anteriormente. Nos parece que el trabajo que realizan los servicios que usted dirige es lento; lo voy a dejar ahí.

También decirle que, ya que estamos hablando del tema del Plan de Carreteras de Zamora, tenemos mucho interés en saber cómo va la... la proyección del nuevo Plan de Carreteras, que me imagino que ustedes están pensando para que lo que se escriba se cumpla, y se cumpla bien. Porque hay noticias relacionadas con el nuevo Plan de Carreteras diciendo que se va a ampliar a seis metros de ancho veintidós tramos de calzadas de la provincia de Zamora; hay noticias sobre el Plan Regional, que va a invertir 130 millones en el dos mil ochos mil veinte. Están ustedes ya concretando cosas, y este Grupo Parlamentario, aunque lo ha pedido, no tenemos el Plan 2008-2020.

Claro, si ustedes piensa en el anterior, que -repito- deberían las obras estar iniciadas a treinta y uno de diciembre de dos mil siete, ustedes piensan terminarlo... empezar las obras de algunas de las infraestructuras que había incluidas a treinta y uno de diciembre del año dos mil nueve o dos mil diez, entendemos perfectamente este retraso en darnos información o en contar con nuestra colaboración para poder hacer el plan próximo de carreteras, el Plan Regional de Carreteras 2008-2020. Le ruego que me dé algún avance de cuáles son las carreteras.

Me interesa mucho que diga cuándo se van a comenzar las obras de la carretera de Porto de Sanabria, o cuándo se van a comenzar... cuándo van a comenzar las obras de la carretera que une Fresno de Sayago, pasando por Mayalde, con el Cubo del Vino, que entendemos que son dos carreteras que estaban incluidas en el Plan, que no han comenzado las obras, que van con mucho retraso y que es absolutamente, absolutamente necesario que comiencen las obras. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Fuentes. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su Portavoz, don Rodri... don Rubén Rodríguez Lucas.

EL SEÑOR RODRÍGUEZ LUCAS: Gracias, Presidenta. Señor Director, ya en el Pleno de las Cortes de Castilla y León del diecinueve de noviembre del dos mil siete se debatió una moción presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, consecuencia de la interpelación formulada por dicho Grupo Parlamentario, sustanciada en Sesión Plenaria del veintidós de octubre del dos mil siete, por la que se pretendía que las Cortes de Castilla y León instaran a la Junta de Castilla y León que en enero del dos mil ocho se finalizaran todas las actuaciones del Plan Regional de Carreteras.

Ya entonces, tanto en la interpelación de octubre como en la... posterior debate de la moción, en noviembre, tanto por parte del Consejero como por parte de este Portavoz, se trató de explicarle al Grupo Parlamentario Socialista que el horizonte económico del Plan Regional de Carreteras está fijado en el año dos mil nueve, y que, por lo tanto, la moción que planteaban dejaban de tener el más mínimo contenido de sensatez.

Se intentó hacerle razonar con esta argumentación, y que no se podía tener en consideración su propuesta, porque se trataba de haber iniciado las actuaciones o haber comprometido los recursos suficientes, que es lo que dice el Plan General de Carreteras; lo que pasa es que, para esto, hay que leerse.

En ninguna de estas dos ocasiones fuimos escuchados por el Grupo Socialista, que no comprendió, o no quiso comprender, que los meros trámites administrativos y técnicos obligatorios, incluyendo los procesos de información públicos, pueden ser superiores al plazo del Plan Regional de Carreteras, por lo que resulta absurdo, excepto para este Grupo, que las actuaciones deban estar concluidas en el año dos mil siete.

Hoy, con la solicitud de esta comparecencia, confirmamos que el Grupo Socialista no quiere entender la realidad del Plan Regional de Carreteras y su escenario presupuestario, por lo que me temo, señor Director, que sus esfuerzos por explicar esta realidad no van a ser atendidos.

Agradecemos, señor Director, de todas formas, su esfuerzo. Y reconocemos desde el Grupo Popular que el elevado grado de cumplimiento del Plan, que en muchas ocasiones, como usted ha dicho, ha excedido del cien por cien, sobrepasando las partidas consignadas en el Presupuesto... aunque no deja de sorprendernos positivamente que en Zamora, provincia que nos ocupa en esta comparecencia, se hayan alcanzado porcentajes de inversión superiores incluso al 150% de las previstas. Esto, con toda probabilidad, no será valorado correctamente por el

Grupo Parlamentario Socialista, pero por el Grupo Parlamentario Popular sí, por lo que le felicitamos por este grado de cumplimiento. Muchas gracias. Y nada más.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Rodríguez. Para contestar a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el señor Director General de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias, señora Presidente... Presidenta. Señorías, yo, quizá, en... en mi primera intervención no me he llegado a explicar claramente, pero yo pretendía que... que sí, en relación de cuáles eran los compromisos del Plan Regional de... de Carreteras, y, por tanto... en cuanto al grado de exigibilidad y de cumplimiento. Por eso he detallado los procesos administrativos que son necesarios para... para ejecutar las obras, y los separaba en unas... en las obras de acondicionamiento y en las obras de... de variantes de... de población.

Las obras de acondicionamiento o de modernización de la red, pues, tienen un plazo de... normal de veinticuatro meses. Como decía antes, a esos veinticuatro meses le añade uno el plazo de redacción del proyecto -otros veinticuatro meses-, estamos hablando de tres años; le añade uno dos periodos de licitación para redactar el proyecto y para redactar las obras, que, entre unas cosas y otras, cada periodo de licitación se lleva seis meses; estamos hablando de casi un plazo mínimo de cuatro años desde que se redacta un proyecto de una obra de modernización hasta que una obra puede ser terminada.

Pero esos... esos plazos, cuando hablamos de una nueva carretera... y da exactamente igual hacer una variante de población en Cañizal como hacer una variante... hacer un... una carretera nueva, los plazos son exactamente los mismos, que los marca la ley, en este caso hablábamos de sesenta meses de plazo para redactar... desde que se inicia la... la primera actuación para poner en marcha... hacer un estudio informativo hasta que uno tiene en su poder el documento o proyecto redactado que permite licitar las obras.

Por tanto, tengo que decirle, Señoría, que no es correcta la interpretación de que, por lo que se refiere a las seis variantes de población del Plan en Zamora, no hayamos movido un papel. Señoría, hemos movido muchos papeles, pero me va a permitir aquí que vaya a hacer un inciso.

El equipo de... de personas de la Dirección General de Carreteras, que me honro en... en dirigir -se lo voy a decir, Señoría-, se siente orgulloso del grado de cumplimiento y de ejecución de este Plan de Carreteras. Porque, en primer lugar, este Plan de Carreteras tiene como novedad de tener la valentía de presentar las actuaciones individualizadas una a una. Y Su Señoría me puede dar in-

formación, que yo la recibiré gustoso, de cuántos planes de carreteras existen en España, tanto a nivel estatal como a nivel de cualquier territorio autonómico, en el que una Administración, el Gobierno que... de la Comunidad, presenta un plan regional en el que detalla y pormenoriza las actuaciones con sus puntos kilométricos uno a uno. Esa valentía que hemos tenido, efectivamente, les pone a ustedes ahora más sencilla la labor de hacer su... de hacer su labor de... su labor de control.

Bueno, pues entiéndame, por lo menos, o admítame, que no es correcto decir que no hemos movido un papel de las seis variantes de población, cuando hemos resuelto en el periodo de ejecución del Plan todos los trámites administrativos, que -como le decía- el... el periodo mínimo es de sesenta meses desde que se inicia hacer un estudio informativo hasta que se está en condiciones de tener el proyecto constructivo redactado; y en este caso, el más atrasado de todos es la variante de Bermillo, que está a punto de salir a... al periodo de información pública, una vez ya redactado el estudio informativo.

Planeaba Su Señoría que por qué el año dos mil nueve y no... y no el año dos mil cuarenta y cinco. Bueno, pues te lo voy a explicar, que, quizá, no se... no lo han entendido bien. Porque como las obras tienen un plazo de redacción... de ejecución -como decía antes- de veinticuatro meses, una obra iniciada en el año dos mil nueve... dos mil siete, perdón, el horizonte del Plan, debería llevar su finalización hasta el año dos mil nueve. Por eso es por lo que el horizonte financiero del Plan se va al año dos mil nueve y no al año dos mil cuarenta y cinco, al que llegará el plan que cumpla.

Por tanto, el compromiso del Plan, entendiéndolo así, porque, claro, Señoría, yo entiendo que desde la labor... desde el... desde el banco de la Oposición se puede, en su función de control y de desgaste, se puede presuponer ineptitud del Gobierno; pero, vamos, inocencia hasta el punto de que pretendamos poner en un documento que todas las actuaciones -las veintiuna actuaciones- de un Plan de Carreteras están terminadas en un horizonte de tiempo que no da tiempo... no da espacio material para poderlas ejecutar, yo creo que es... que es excesivo. Por tanto, insisto, el compromiso es iniciar las actuaciones, y la exigibilidad es haber aportado los recursos materiales necesarios para hacerlas. Y esa es una parte de la intervención en la que Su Señoría no... no... no... no se ha fijado, porque cuando nosotros cerremos el Plan de Carreteras en el año dos mil nueve, la previsión, al día de hoy, es que en el año dos mil nueve habremos invertido en la provincia de Zamora el 154% del dinero previsto invertir en el Plan.

Por tanto, escasez de recursos no ha habido por parte del Gobierno Regional para atender el Plan... el Plan Regional de Carreteras en la provincia de... de Zamora.

Su Señoría hacía referencia a una actuación concreta, que es la carretera de Porto. Bueno, pues sobre esa le voy a dar una explicación pormenorizada.

Si observa con detenimiento en el Plan, esa carretera tiene un asterisco en... en su denominación. ¿Y qué quiere decir? (En la... en la lista de relaciones individualizadas). Es que es una carretera que pertenece a la red local. Como dije al principio, el objetivo fundamental de este Plan es centrarse en la modernización de la red principal de la Junta de Castilla y León; o sea, la red básica más la red complementaria preferente. Y la carretera de Porto pertenece a la red local, que será objeto de atención, la red local en general, en el siguiente Plan Regional de Carreteras, al que me referiré muy brevemente.

Por tanto, con la carretera de Porto hay una discriminación positiva hacia ella, que ha sido incluirla en este Plan anterior para poder ser objeto de anticipar su adecuación y su contratación.

Nosotros, en este momento, sobre esa carretera, tenemos redactado el proyecto y... redactado un proyecto cuya actuación asciende o ascenderá a 9,4... 48 millones de euros. Y para poderla materializar con la máxima celeridad posible, hemos mantenido contactos, primero telefónicos y luego en persona, con el Gobierno de... de Galicia, con los representantes de la Dirección General de Carreteras del Gobierno de Galicia, porque esa carretera, en una tercera parte de su recorrido, discurre por territorio gallego. Porque una vez resuelto el proceso de información pública -seguramente Su Señoría lo conoce perfectamente-, se estudiaron diversas alternativas, y se buscó una alternativa de hacer una carretera que discurre exclusivamente por territorio de Castilla y León para evitar el problema de la competencia para actuar fuera de nuestro territorio.

La declaración de impacto ambiental aconsejó... no aconsejó, mandó que la solución más adecuada para hacer esa carretera era el acondicionamiento de la carretera existente, pero esa carretera existente -como decía-, una tercera parte, aproximadamente, discurre por territorio gallego, y la Junta de Castilla y León -y lo digo- está dispuesta a financiar el cien por cien de la inversión, cosa que diré que los responsables de la Administración de Carreteras de Galicia en ningún momento han puesto sobre la mesa la posibilidad de tener ellos que pagar la parte de la inversión de su carretera que corresponde al territorio gallego; pero la Junta de Castilla y León, la Dirección General de Carreteras va a financiar el cien por cien de la actuación. Pero para eso necesita unas actuaciones -las que marca la ley-: es que tenemos que llegar a poder firmar un acuerdo, que alcanzamos... el acuerdo alcanzamos... alcanzamos el acuerdo que tenemos que firmar un convenio con el Gobierno de Galicia para poder tener competencia y actuar, hacer, contratar y ejecutar una obra fuera de nuestro territorio. Nosotros espera-

mos que este año dos mil ocho se pueda firmar ese... ese convenio, que es un convenio que tiene que ser ratificado por ambas Cámaras, la gallega y esta Cámara, así como por el Senado en... en Madrid, y a partir de ese momento nosotros podremos estar en condiciones de iniciar la contratación de... de esa... de esa obra.

Simplemente, y darle dos pinceladas, el nuevo Plan Regional de Carreteras, nosotros estamos terminando su redacción y esperamos que próximamente pueda salir a información pública y, a partir de ahí, a iniciarse y abrirse el debate sobre el mismo. Este se centrará... se centrará básicamente en conseguir -como bien decía esa noticia-, porque, además, esto responde a unos criterios que ya han sido explicitados, porque son los alcanzados en el Acuerdo de la Mesa del Diálogo Social con todos los agentes sociales, que en el horizonte del siguiente plan de carreteras, todas las carreteras de la red regional puedan... lleguen a tener un ancho de seis metros.

Esto lo enlazaba con la intervención que me hacía usted en la pregunta... en la comparecencia anterior, en que si había habido olvido de carreteras en el ámbito rural. Uno tiene que priorizar las actuaciones, y -como decía- este Plan actual se centra en la red básica; y se centra en la red básica porque es aquella red que objetivamente atiende a la demanda del 87% de uso por parte de nuestros ciudadanos; luego parece razonable que, actuando en la red básica, estemos dando respuesta a la demanda del 87% de nuestros ciudadanos. Pero, a partir de ahí, el siguiente plan de carreteras conseguirá la obtención de los seis metros de ancho en toda nuestra red regional, así como una incentivación de la política de conservación, en referencia con ese otro dato que usted apuntaba de los 138 millones de euros, que se refería a inversiones anuales; sin duda, inversiones anuales en conservación de carreteras. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Director. En turno de réplica, tiene la palabra don Manuel Fuentes López, por tiempo máximo de cinco minutos.

EL SEÑOR FUENTES LÓPEZ: Gracias, señora Presidenta. Señor Solís, a sus matizaciones, y sobre todo a las que ha hecho el Portavoz del Grupo Parlamentario Popular, tengo que decirle que, si sumamos las inversiones de las obras licitadas en la respuesta parlamentaria de hace tres meses -estoy hablando del doce de diciembre-, Zamora es la provincia que ocupa el último lugar de todas las provincias de Castilla y León en inversiones en carreteras y en ejecución del Plan 2002-2007. Si sumamos, veremos que la provincia de Ávila -repito, datos oficiales de esa respuesta-, 85,5 millones de euros; Burgos, 115,5; León, 143,5; Palencia, 67,4; Salamanca, 64,1; Segovia, 38,4; Soria, 42,3; Valladolid, 51,3. Muy lejos de Zamora, 37,6. Y he repasado las sumas en reiteradas ocasiones, siempre me ha salido lo mismo. Estos

son datos oficiales de proyectos adjudicados en el Boletín Oficial de la Junta de Castilla y León hasta esos momentos, en respuesta detallada, carretera por carretera, que se ha enviado desde su Dirección General a este Grupo Parlamentario.

Pocas modificaciones ha habido en los tres meses transcurridos, desde esa respuesta parlamentaria hasta estos momentos. Si usted suma, y le invito a sumar, señor Portavoz del Grupo Parlamentario Popular, le dará seguramente que... el mismo resultado; con lo cual, Zamora ocupa el último lugar de todas las provincias de Castilla y León en presupuesto adjudicado y ejecutado de las carreteras que se han incluido en el Plan Regional de Carreteras 2002-2007; datos oficiales.

Entonces, el planteamiento de que cuando termine el Plan, horizonte dos mil nueve, la ejecución va a ser, en cuanto a presupuesto, 150%... 154% mayor de lo previsto, pues... pues muchas gracias, ya veremos. Si eso es así, yo lo que pido es que se cumpla el plan que está escrito, no pido más, haciendo mi tarea de control parlamentario del Gobierno. Y entonces, estaría mal diseñado el Plan, porque lo que pido es que se ejecute el Plan que hay escrito. Y si me dice usted que en el año dos mil nueve se va a ejecutar todo el Plan, y va a ser un 154 más de lo previsto, pues la verdad es que no lo entiendo. Muchas gracias, de todas maneras, porque seguro que todas las carreteras quedarán estupendamente. Ya lo veremos.

Me dice que no es correcta la interpretación. Bueno, no sé si será correcta o incorrecta la interpretación. A mí lo que me parece es que la interpretación que ustedes se buscan para poder explicar los retrasos tampoco es correcta, así es que estamos empatados. A usted le parece que no es correcta la interpretación que hacemos o que hace este Procurador; a mí me parece que la interpretación no es correcta de cara a los ciudadanos en la información que se traslada desde la Consejería, o desde la Dirección General o desde los responsables de la Junta de Castilla y León en las diferentes provincias, cuando se toca el silbato desde Valladolid, y todos, el mismo día, a la misma hora, se hacen ruedas de prensa en todas las provincias. Me parece que la interpretación que se traslada a los ciudadanos no es correcta.

Usted habla de que han sido valientes y detallan las intervenciones. Es cierto, tiene usted razón, y es una manera de facilitar el trabajo parlamentario. Y en las respuestas también se nos facilita; no ocurre lo mismo en otras Consejerías. Pero tiene usted razón, hay detalle. Pero yo le pediría que, para que no hubiera ningún tipo de malentendidos, pongan compromisos de finalización de obra, o compromisos de inicio de obra, que tampoco es tan complicado, teniendo en cuenta que ustedes conocen perfectamente todos los pasos que hay que dar y los tiempos mínimos que hay que adjudicarle a cada paso para que se cumpla la legislación. Pues es bastante fácil.

En aras a la transparencia, pongan ustedes el detalle del inicio de las obras o el detalle del fin de las obras.

Porque pasa lo mismo en concentración parcelaria, y es un tema que sí que tengo un poco más de conocimiento que de carreteras. En concentración parcelaria, el planteamiento que hace el Grupo Parlamentario Socialista es que quedan más de un millón de hectáreas por concentrar -y nos referimos y lo explicamos claramente para que nadie... para no engañar absolutamente a nadie y no hacer demagogia-, es: no han comenzado, en más de un millón de hectáreas solicitadas a la Consejería de Agricultura, las obras... -que es fácilmente comprobable, ¿eh?- las obras de la concentración parcelaria de un millón de... de zonas en las diferentes provincias; eso es fácilmente demostrable. Y nos dicen: sí, sí, bueno, estamos trabajando y moviendo papeles... ni se sabe. Pero es que en mover papeles, muchas veces, que se pueden realizar tranquilamente en dos años, tardan quince. A veces es demostrado... hemos demostrado que veintiún años tardan en mover papeles. Bueno, pues la forma de solucionarlo es: compromisos de inicio de obra, que yo creo que son más fáciles, por si acaso hay algún tipo de imprevisto, que poner compromisos de finalización de obra. Y si alguna no se cumple, se podrá perfectamente explicar, porque habrá razones que se pueda explicar a los ciudadanos de... afectados por esa obra de por qué no se inicia cuando lo pone el Plan Regional de Carreteras.

Así es que avancen en transparencia, y les sugerimos que detallen el inicio de las obras. De esa manera, no habrá ningún problema. Seguro que mi compañera, en alguna interpelación, le va a hacer la misma sugerencia.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Vaya finalizando, señor Fuentes, por favor.

EL SEÑOR FUENTES LÓPEZ: (Sí, termino enseguida, señora Presidenta). En cuanto a la carretera de Porto, le digo que hemos oído lo que usted ha... ha explicado, que seguro que tiene usted razón, lo hemos oído en reiteradas ocasiones. Procuradores que representaban a la provincia de Zamora en otras Legislaturas han defendido ese tema, y se ha aprobado el inicio de la construcción de la carretera de... de Porto de Sanabria. Y si usted lee los debates, las mismas explicaciones que usted, cinco, seis, o siete o ocho, o nueve años más tarde, nos ha dado aquí. Si ustedes están dispuestos a financiar el 100%, pues espero que la... que la *Xunta* de Galicia, antes de finalizar este año puedan estar en disposición de firmar el convenio con ustedes. Si yo fuera la... *Xunta* de Galicia lo firmaría mañana mismo: ustedes ponen el 100%, no veo que haya ningún problema; pero si les podemos ayudar a que ese tema se agilice, cuente con nuestra colaboración. Pero esa carretera aunque sea de la red local, está incluida en el Plan de Carreteras 2002-2007, está hecho el proyecto -ya estaba hecho hace tiempo-, y es una carretera

absolutamente necesaria; y si ustedes la han incluido en el Plan, es para iniciar las obras antes de finalizar el treinta y uno de diciembre de dos mil siete, según entiende este Procurador y según se le ha prometido en reiteradas ocasiones en los últimos cuatro años al Alcalde del Partido Popular de Porto de Sanabria, y lo ha dicho en reiteradas ocasiones públicamente. Así es que aclárense ustedes, porque, si no, despistan a este Procurador.

Y, por último, le pediría, por favor, que nos concrete algo más del nuevo plan; ha concretado muy poco. Y no me ha contestado cuándo van a comenzar las obras de la carretera Fresno-Cubo del Vino, que no me importa que, si usted no lo sabe, pues, me lo pueda comunicar por escrito o personalmente en la próxima semana o en los próximos quince días. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Fuentes. En turno de réplica también, tiene la palabra el Portavoz del... del Grupo Popular, don Rubén Rodríguez.

EL SEÑOR RODRÍGUEZ LUCAS: Gracias, Presidenta. Señor Director, muchas gracias. Señor Procurador, no se despiste y léase el Plan General de Carreteras, que allí aparecen esas fechas que usted reclama.

Señor Director, ojalá todos los proyectos prometidos a Castilla y León por el Gobierno Socialista tuvieran el mismo grado de cumplimiento y viniesen tan detallados como las obras del Plan General de Carreteras, no solo por el porcentaje de Zamora, que en algunos casos hemos visto que supera el 150% de la inversión prevista, sino con un porcentaje quizá más real, porcentaje más real, me refiero, en cuanto a su realización, porcentaje de cumplimiento del Gobierno que... que en muchos casos... del Gobierno Socialista, que en muchos casos rima con el apellido de su Presidente.

Entendemos que ha intentado usted volver a explicar lo que dice el Plan General de Carreteras y lo que hemos intentado explicar en varias ocasiones al Partido Socialista, pero ya le anticipábamos que no iba a tener mucho éxito. Lo que sí es cierto -y con esto termino-, simplemente, es que quien sí ocupa el último lugar en las inversiones de infraestructuras del Gobierno del Partido Socialista en estos cuatro años es Castilla y León; y, por lo tanto, eso sí nos queda claro. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Rodríguez Lucas. En turno de réplica, y para finalizar, tiene la palabra el Director General de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias. Bueno, muy brevemente. La interpretación

de las... de las cifras o los estudios de las cifras del desarrollo de un plan, bueno, pues pueden hacerse desde muchísimas ópticas y desde... y desde muchos... y desde muchos puntos de vista, y uno puede hacer el cómputo en obras licitadas un año. Pero yo, la cifra a la que me he referido, y que al final es... es la cifra real, la cifra real, lo que es inversión año a año de ejercicio ya cerrado, es decir, y estoy hablando desde el año dos mil tres hasta el año dos mil siete. O sea, presupuestos cerrados y, por tanto, cifras para nosotros oficiales, la inversión hasta el año dos mil siete... dos mil siete -como le decía- en la provincia de... en la provincia de Zamora, o sea, son euros realmente invertidos, no es... no son... no es la suma de presupuestos de obras adjudicadas o licitadas, sino inversión materializada, provincializable, sin tener en cuenta la provincialización de partidas genéricas, inversión provincializable efectuada ya, a treinta y uno de diciembre del dos mil siete, ha sido de 116 millones de euros, 116 millones de euros. Y cuando... si cumplimos los presupuestos de este año dos mil ocho, que esperamos cumplirlos, la inversión en la provincia de Zamora alcanzará los 136,9 millones de euros.

Le diré una cosa: no es ni mucho menos la... la cifra más baja de inversión en las nueve provincias de Castilla y León, ni mucho menos; con los presupuestos, tanto a dos mil siete como será con los presupuestos cerrados a dos mil... a dos mil ocho. Pero, insisto, estas son cifras materiales de inversión; porque uno puede contabilizar las inversiones de muchas formas: con presupuestos de licitación, con presupuestos de adjudicación, a no sé qué fechas, con fechas de anuncio, con fechas de apertura, bueno... Y así, uno, podemos liarnos entre todos.

Estas cifras que le digo sí que son rigurosamente exactas, euros invertidos en la provincia de Zamora, a treinta y uno de diciembre del año dos mil siete, y los previstos a treinta y uno de diciembre del dos mil ocho, esta cifra ascenderá a 136,9 millones de euros, la de... la del dos mil ocho.

Hacerle alguna... bueno, alguna aclaración que antes se me olvidó. Esa obra por la que usted se interesaba, que decía que, hombre, que una obra que apareció, que ahora aparece la adjudicación. Bueno, pues esa adjudicación que ha aparecido en el Boletín Oficial reciente de una adjudicación de trescientos y pico mil euros es de la obra Fuentesauco en el límite de la provincia de Salamanca se refiere a unas obras complementarias, porque esas obras se van a acabar, si Dios quiere, en el mes de mayo, que... que me parece que es el plazo legal. Por tanto, no responde a la licitación de unas obras cuyo... cuyo presupuesto es de 4,8 millones de euros -así, dicho sea de memoria, como cifra gorda-, y que esto responde a unas actuaciones de una obra... de una obra... de una obra complementaria.

Nosotros estamos dispuesto a cerrarlo, el acuerdo con Galicia está alcanzado verbalmente; lo que falta es materializar el documento de... de convenio para que, pues, nosotros podamos licitar las obras el año que viene, que sería el horizonte en el que, asimismo, respondiendo a su pregunta, podremos iniciar las obras de la Zamora... de la Zamora 302, desde el Cubo... del Cubo al Fresno.

Pero le voy a decir otra cosa a mayores, Señoría. Por lo tanto, ya... ya veo que, por lo menos, vamos entendiendo que el... no el espíritu, el espíritu y la letra del Plan es... puede ser exigencia de contra... de inicio de actuaciones en el año dos mil y dos mil siete, y de exigencia de compromiso de recursos para materializar esas inversiones.

Con todo y con eso -y ya con esto... y ya con esto termino-, hay que hacer una reflexión que no se puede perder de vista. Cuando, a pesar del alto grado de ejecución del Plan -que insistimos-, cuando el Plan de Carreteras este se formula, se formula, en su previsión de costes, el barril de petróleo estaba a 15 dólares; en este momento, el barril de petróleo, con lo que hacemos las obras -y no es que haya subido en estos trimestres, llevamos así cerca de dos años-, estamos a más de... a 100 dólares. Pero llevamos los dos últimos años entre 80 y 90 y... y 100 dólares el barril de petróleo.

¿Qué quiere decir? Que la materia prima fundamental de la ejecución de nuestras obras se ha multiplicado por seis. Luego, por tanto, Señoría, cuando cerremos las actuaciones del Plan de Carreteras, lógicamente y seguramente, faltarán obras de carreteras de este Plan que no hayan podido ser terminadas y rematadas al cien por cien, porque los planes... los planes de carreteras tienen, lógicamente, sus desviaciones; tienen sus desviaciones de imprevistos, de otras actuaciones del Plan de Carreteras que no... que se han ejecutado y no están contempladas, pero -y muy fundamentalmente, y muy fundamentalmente- el encarecimiento de las actuaciones de las obras de carreteras están muy por encima de lo que puedan reflejar las cifras del IPC, etcétera, etcétera. Porque nuestra materia prima fundamental, el... el barril de petróleo, del que se obtiene el betún, se ha incrementado por más de seis veces. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Director General. Terminado el turno de Portavoces, ¿alguien... algún Procurador desea hacer alguna pregunta al respecto? Muy bien, no siendo así, aprovecho para dar las gracias al señor Director General por su comparecencia y por las explicaciones que nos ha ofrecido. Y sin más, se levanta la sesión. Muchas gracias.

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