



# CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

## DIARIO DE SESIONES

---

Año 2008

VII LEGISLATURA

Núm. 240

---

### COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

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

**Sesión celebrada el día 17 de noviembre de 2008, en Valladolid**

---

---

ORDEN DEL DÍA:

1. Comparecencia del Ilmo. Sr. Director General de Carreteras e Infraestructuras, SC 68-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 la provincia de Burgos.
  2. Comparecencia del Ilmo. Sr. Director General de Carreteras e Infraestructuras, SC 82-I, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre:
    - Situación en la que se encuentran las carreteras en la provincia de Salamanca.
  3. Comparecencia del Ilmo. Sr. Director General de Carreteras e Infraestructuras, SC 84-I, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre:
    - Actuaciones que se vienen realizando por la Junta de Castilla y León en la carretera CL-601, coste, planificación de las mismas y medidas de seguridad vial que se han adoptado durante las obras en el tramo entre Cuéllar y el entronque en Segovia.
- 
-

## SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las once horas cinco minutos.	4706	En turno de Portavoces, interviene la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista).	4716
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre la sesión.	4706	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Encabo Terry (Grupo Popular).	4719
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para comunicar sustituciones.	4706	Intervención del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras, para responder a las cuestiones planteadas.	4720
Intervención del Procurador Sr. Rodríguez Lucas (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	4707	En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista).	4722
<b>Primer punto del Orden del Día. SC 68.</b>		En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Encabo Terry (Grupo Popular).	4723
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, da lectura al primer punto del Orden del Día.	4707	En turno de dúplica, interviene el Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	4724
Intervención del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras, para informar a la Comisión.	4707	<b>Tercer punto del Orden del Día. SC 84.</b>	
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre un turno para la formulación de preguntas u observaciones por parte de los Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	4709	El Vicepresidente, Sr. Martín Pascual, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	4725
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Sanz Velázquez (Grupo Socialista).	4709	Intervención del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras, para informar a la Comisión.	4726
En turno de Portavoces, interviene la Procuradora Sra. Romeral Martín (Grupo Popular).	4710	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre un turno para la formulación de preguntas u observaciones por parte de los Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	4726
Intervención del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras, para responder a las cuestiones planteadas.	4710	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Cantalejo Olmos (Grupo Socialista).	4726
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Sanz Velázquez (Grupo Socialista).	4712	En turno de Portavoces, interviene la Procuradora Sra. Sanz Jerónimo (Grupo Popular).	4728
En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. Romeral Martín (Grupo Popular).	4713	Intervención del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras, para responder a las cuestiones planteadas.	4729
En turno de dúplica, interviene el Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	4714	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Cantalejo Olmos (Grupo Socialista).	4730
<b>Segundo punto del Orden del Día. SC 82.</b>		En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. Sanz Jerónimo (Grupo Popular).	4731
El Vicepresidente, Sr. Martín Pascual, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	4715	En turno de dúplica, interviene el Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	4731
Intervención del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras, para informar a la Comisión.	4715	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, levanta la sesión.	4732
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre un turno para la formulación de preguntas u observaciones por parte de los Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	4716	Se levanta la sesión a las trece horas treinta minutos.	4732

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

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Buenos días. Se abre la sesión. Buenos días, señor Director General de Carreteras. Bienvenido a esta Comisión. ¿Algún Grupo Parlamentario desea comunicar alguna sustitución? ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista?

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Sí, Presidenta, gracias. Buenos días, Señorías. Octavio Cantalejo Olmos sustituye a Francisco Javier Muñoz Expósito.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Portavoz. ¿Por el Grupo Parlamentario Popular?

EL SEÑOR RODRÍGUEZ LUCAS: Gracias, Presidenta. Sí, buenos días. Juan Dúo Torrado sustituye a Mar González Pereda.

**SC 68**

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias. Primer punto del Orden del Día: **"Comparecencia del Ilustrísimo señor Director General de Carreteras e Infraestructuras, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre: situación de la ejecución del Plan Regional de Carreteras 2002-2007 en la provincia de Burgos"**.

Tiene la palabra el Ilustrísimo señor Director General de Carreteras e Infraestructuras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Buenos días. Muchas gracias, señora Presidenta. En primer lugar, quería dar las gracias, tanto a la Presidencia de esta Comisión como a los Grupos Parlamentarios, y en particular al Grupo Parlamentario... al Grupo Socialista, que había solicitado esta comparecencia oral, por la movilidad... la amabilidad que tuvieron en posponer la fecha inicialmente prevista para mi comparecencia, y que, a solicitud mía, fue cambiada de... de fecha.

Señorías, la Red de Carreteras Autonómica cuenta con un total de 11.428,4 kilómetros, de los cuales, a la provincia de Burgos le corresponden 1.839,5, el 16,10%, sopor-tando un tráfico que asciende a setecientos treinta y cinco coma... 753,5 millones de vehículos/kilómetros, lo que representa el 15% del total del tráfico de nuestra red regional.

De estos 1.839,5 kilómetros de la provincia de Burgos, 311,6 pertenecen a la Red Básica, 768 a la Red Complementaria Preferente y 759,9 a la Red Complementaria Local.

El Plan Regional de Carreteras 2002-2007, aprobado por Decreto de treinta de abril del dos mil tres, tenía como objetivo más concreto alcanzar la modernización de la que puede denominarse "Red Principal", formada por la Red Básica Complemen... la Red Básica y la Red Complementaria Preferente, extendiéndose las actuaciones de conservación, lógicamente, a toda la red. Esa Red Principal, objetivo del Plan, atiende a la mayor parte de la demanda de nuestras carreteras, al 87% en el año dos mil siete.

Dado el reducido plazo del Plan Regional de Carreteras 2002-2007, con escenario presupuestario hasta el dos mil nueve, representa, pues, prácticamente, un programa de Legislatura, por lo que no puede pensarse que las actuaciones detalladas en el Plan deberían estar finalizadas en el año dos mil siete. El objetivo se centra en haberlas iniciado, así como haber comprometido los recursos presupuestarios suficientes. Como luego veremos con más detalle, los plazos mínimos para hacer una variante de población o

una nueva carretera -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 los cincuenta y ocho a 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 llevarían 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 obras de veinticuatro meses -a los que hay que añadir el período de licitación más los plazos necesarios para redactar los correspondientes proyectos constructivos-, hace igualmente impensable que en tan reducido espacio temporal, del dos mil dos al dos mil siete, deberían estar concluidas todas las actuaciones propuestas en el Plan.

El Plan Regional de Carreteras tiene 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 -siempre a la provincia de Burgos, lógicamente-: por una parte, actuaciones correspondientes a la modernización de la red. Se con... se contemplaban cuarenta actuaciones, las que estaban previstas en el Plan 2002-2007. 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: los acondicionamientos o mejoras -treinta y seis actuaciones previstas- y las variantes de población o nuevas carreteras -cuatro actuaciones previstas-.

Por lo que se refiere a las treinta y seis actuaciones previstas de acondicionamiento o mejora, trece se encuentran terminadas, ocho en fase de ejecución, nueve en fase de redacción de proyecto y seis en orden de estudio.

En relación con las variantes de población, hay que resaltar que requieren -como antes 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. Es un documento que analiza cuáles son las posibles alternativas, incluyendo estudios de todo tipo: socioeconómicos, culturales, arqueológicos y ambientales, además de los específicos relativos al trazado de la nueva carretera o variante de población. Para su completo desarrollo, es preciso cumplir un trámite de consultas ambientales previas, que implica el sometimiento de una memoria previa e informe ante otras Administraciones y entes.

Finalmente, se requiere someterlo a un... a un proceso de información pública, cuya duración es de dos meses

para los Ayuntamientos. Realizado el análisis de las alegaciones, todo el expediente se remite a la Consejería de Medio Ambiente, a fin de obtener la declaración de impacto ambiental. Una vez es publicada esta en el BOCyL, es cuando procede tramitar la aprobación del estudio del corredor seleccionado que resulte más idóneo desde todos los aspectos.

A partir de este momento -y no antes-, se puede abordar la redacción del proyecto de construcción que haya 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 años -como se dijo- los que pueden llevar a este proceso, dependiendo de las dificultades que en este recorrido puedan surgir.

La situación actual, en cuanto a las variantes de población previstas y nuevas carreteras previstas en la provincia de Burgos en el Plan de Carreteras, es la siguiente: Variante de Villasana de Mena, finalizada, con una inversión de 10,7 millones de euros; acceso al Polígono de Villalonquéjar desde la A-231, finalizada, con una inversión de 6,39 millones de euros; conexión de la CL-629 con la Nacional 623, en fase de redacción de proyecto; y variante de Salas de los Infantes, en fase de redacción de proyecto.

Por tanto, el grado de cumplimiento del Programa de Modernización alcanza al 100% de las actuaciones previstas, como se ha dicho, si bien en diferentes fases de gestión administrativa.

Además, como todo plan, se han ejecutado actuaciones no previstas inicialmente, y que, dentro de este Programa de Modernización, podríamos destacar: la construcción de la Ronda Este de Aranda, en fase de ejecución de obras, y con un presupuesto de 7,2 millones de euros; la variante de Baños de Valdearados, finalizada, con un presupuesto de 652.206,41 euros; y la mejora de plataforma y firme de la BU-735 entre Miranda de Ebro e Ircio, con un presupuesto de 1,584 millones de euros, estando en ejecución.

En cuanto al Programa de Conservación de Carreteras previsto en el Plan Regional de Carreteras para la provincia de Burgos, se es... se preveían actuaciones específicas... dieciocho actuaciones específicas de refuerzo, que alcanzaban los trescientos tres kilómetros. De estas, diez se encuentran terminadas, dos en fase de ejecución y cuatro en fase de reducción de... de redacción de proyecto. Las obras terminadas y en ejecución alcanzan los doscientos coma... los doscientos cuatro kilómetros. Igualmente, se han ejecutado siete actuaciones de renovación de pavimentos no contempladas inicialmente en el Plan, que ha supuesto una inversión de 9.000.000 de euros, y que han logrado la mejora del pavimento de otros trescientos treinta y siete kilómetros. Igualmente, a través

de los contratos de conservación integral, se han renovado los pavimentos de otros seiscientos veinticinco kilómetros.

Además de estas, se han ejecutado diecisiete actuaciones específicas de seguridad vial para supresión de tramos de concentración de accidentes, por importe superior a 5,5 millones de euros; diez actuaciones de señalización horizontal y vertical, por importe superior a 4.000.000 de euros; tres actuaciones específicas en travesías, además de la mejora de travesías efectuadas con las obras de modernización de la red; y, por último, la conservación ordinaria y contratada, habiéndose invertido, a través de estas últimas, más de 29 millones de euros, que se ha extendido al cien por cien de nuestra red en Burgos.

Por lo que se refiere a la colaboración con otras Administraciones, tal como prevé el Plan Regional de Carreteras, se han establecido convenios de colaboración con otras Administraciones para la cofinanciación de la mejora de la red de otras titularidades. En este sentido, destacar los 13,35 millones de euros aportados por la Junta de Castilla y León para la construcción de la autovía estatal Ronda Oeste de Burgos, de conexión de la autovía León-Burgos con la autovía de Castilla. Así mismo, con cargo a este Plan Regional de Carreteras 2002-2007, se han concedido subvenciones por importe de 6,5 millones de euros a diversos Ayuntamientos de la provincia.

Desde dos mil tres a dos mil ocho, la inversión del Plan Regional de Carreteras en Burgos ha ascendido a 199 millones de euros, lo que supone un 101,42 de la inversión total prevista hasta el año dos mil nueve. Como ya dije, el Plan Regional de Carreteras, desde el punto de vista económico, alcanza hasta el año dos mil nueve; por ello, y para determinar definitivamente la inversión total en Burgos, a la cifra anterior deberemos sumar la prevista en los presupuestos del año dos mil nueve, lo que nos lleva a la cantidad final de 241 millones de euros, es decir, un 123,33% del total previsto hasta el año dos mil nueve. Este porcentaje nos indica que la inversión real en Burgos será un 23% superior a la teórica prevista en el Plan Regional de Carreteras, y prácticamente es el mismo incremento que experimentará la inversión real del Plan Regional de Carreteras en toda la Comunidad, que alcanzará un 126,48%, esto es, un 26,49% superior a lo previsto.

Finalmente, tengo... les tengo que dar otra cifra, que, desde luego, no es nada desdeñable. Se trata de la inversión llevada a cabo en este periodo por la sociedad de Gestión de Infraestructuras Castilla y León, Gical, que son 96 millones de euros.

Estoy seguro, pues, Señorías, que comparten conmigo el sentimiento generalizado de los ciudadanos de Castilla y León de que nuestra red ha experimentado una notable mejoría, su... disponiendo, en estos momentos, de unas magníficas infraestructuras viarias, lo que,

además, nos llena... lleva y motiva para seguir trabajando en esta dirección. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Director General de Carreteras e Infraestructuras. 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 Ildelfonso Sanz Velázquez.

EL SEÑOR SANZ VELÁZQUEZ: Buenos días. Muchas gracias por su comparecencia, señor Director General. Yo, la verdad que usted me ha llenado de datos, y precisamente no son los datos que nosotros tenemos. Pero bueno, de todas maneras me imagino que usted, debido a su cargo, pues, tiene muchos más datos que nosotros.

Lo que nosotros tenemos es que, a día de hoy, casi un 30% de ese Plan de Carreteras 2002-2007 está no solo sin ejecutar sino que está siquiera sin licitar -que más adelante entraremos en detalle de algunas actuaciones concretas-, lo que nos supone más de doscientos cincuenta... perdón, más de doscientos cincuenta kilómetros y más de 40 millones de euros.

En algunas de las actuaciones que se han hecho, también es cierto, pues, que, dentro de lo que es mejoras, ha sido un... un arreglo, se podría considerar un asfaltado, que mucho nos tenemos que en breve tiempo no servirá para nada. Lo que ocurre que, bueno, como la mayoría de las carreteras ya se han encargado de meterlas dentro del Plan 2008-2020, pues siempre nos queda el hecho de que la puedan volver a hacer.

Nosotros nos alegramos de que, por lo menos por los datos de los que nosotros disponemos, que las últimas comparativas son desde abril del año dos mil ocho a día de... a día de hoy, hayan... han acelerado bastante ese proceso. La verdad que nos alegramos de ello, y, bueno, esperemos que... que también haya tenido algo que ver, pues, la... la petición, por parte de este Grupo... de este Grupo Parlamentario, de comparecencia. Y, bueno, si ese es el... el método de que, bueno, para cuando vengan aquí, pues, están avanzadas prácticamente todas las obras, pues nos parece correcto, por lo menos en un... en un principio.

Yo le voy a hacer un poco los datos que nosotros tenemos -evidentemente, difieren de los que tiene usted-, en los cuales, a octubre del dos mil siete, de cuarenta actuaciones en modernización, por los datos de los que nosotros disponemos, se habían ejecutado solo quince, de los cuales veinticinco estaban sin ejecutar; y de refuerzo, de diecisiete previstos, solo se había ejecutado nueve, faltando... perdón, faltando ocho de adjudicar. Lo que es en el caso del... el primero, de modernización, en el... a octubre del dos mil siete, faltaba de hacer un 62,5%; y en refuerzos, el 47,1.

La inversión prevista para este periodo era de 148 millones de euros, de los cuales, ya le digo, en octubre del dos mil siete faltaban de ejecutar 88 millones de euros, lo que nos lleva al 59,54% de ese presupuesto; estamos hablando de finales del año dos mil siete. En las actuaciones, en su conjunto, eran cincuenta y siete, y faltaban de realizar treinta y tres, lo que nos lleva también a otro 57,98% de actuaciones sin ejecutar; y en kilómetros recorridos, de novecientos treinta y siete kilómetros que se preveía en su conjunto, tanto en la modernización como en el refuerzo, se habían ejecutado quinientos treinta... faltaban de ejecutar, perdón, quinientos treinta, lo que nos lleva a un 56,64%.

Bien es cierto, luego, en el dos mil ocho, en abril -es el siguiente dato del que nosotros disponemos-, solamente había variado en un sola actuación, una sola, que es la carretera entre Villahoz y Pampliega. Ese es el dato que había variado entre octubre del dos mil siete y abril del dos mil ocho. Lo que pasa... ahí ya sí que vamos, reducimos un poquito los porcentajes, pero seguimos teniendo pendientes en ejecución de... de Presupuesto un 57,55. Tenemos previstos un 56,14 en actuaciones, y aún nos quedan el 54,62% en el tema de... de kilómetros a recorrer.

Bien es cierto que, entre abril... en este periodo, en este periodo último, entre abril y lo que nos encuentra, en este periodo de verano, sí que se han incrementado las actuaciones -es verdad-, y sí que hemos pasado... el porcentaje ha sido reducido bastante considerablemente. Y nos encontramos a que, prácticamente, un 30%, tanto de millones... según mis datos, más de 41 millones de euros falta todavía por ejecutar; quince actuaciones de las que yo no tengo conocimiento de que se haya hecho siquiera ningún trámite; usted luego me lo podrá resolver, cuando le... le enumere, en mi segunda intervención, pues, algunos... algunos datos más concretos de actuaciones en las que no se ve ningún tipo de... de movimiento. Y nos faltan todavía, según los datos de los que yo dispongo en estos momentos, de doscientos cincuenta y cuatro kilómetros por intervenir.

Ya le digo que bien es cierto que todas estas actuaciones las han... las han metido dentro -perdón- del... del Plan General de Carreteras 2008-2020. Pero bueno, un Plan de Carreteras que tampoco nos están... nos han dicho las prioridades por dónde van a ir, qué tipos de actuaciones se van a hacer en un principio y cuál son las que nos van a dejar para el dos mil diecinueve, ¿eh?, que podríamos darnos esta circunstancia; porque sí que es fácil poder decir que algún tipo de actuación se va a hacer en el Plan 2008-2020, pero alguna de ellas podría empezar en el año dos mil diecinueve.

Ahí sí que es verdad que prácticamente han metido la totalidad de las... de las carreteras de la provincia de Burgos; algunas van... algunas rotondas, algunas cir-

cunvalaciones, que también expondremos luego aquí; de esas circunvalaciones y esas rotondas, algunas yo creo que tenían que haber estado contempladas, precisamente, en este Plan.

Y simplemente, pues decirle, pues, para... para finalizar, que difieren nuestros datos de los suyos. Supongo que los suyos serán más recientes, pero a la vista porque también nos hemos recorrido las propias carreteras... algunas que eran de simple refuerzo, de simple arreglo, no se ha movido absolutamente nada. Espero a su segunda intervención, donde supongo que me entrará en más detalles de actuaciones concretas, para, precisamente, así, en la segunda intervención mía, también hablarle de algunas actuaciones más concretas. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Sanz Velázquez. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Soledad Romeral Martín.

LA SEÑORA ROMERAL MARTÍN: Gracias, señora Presidenta. En primer lugar, quisiera agradecer la presencia del Director General de Carreteras esta mañana aquí, en las Cortes, en la Comisión de Infraestructuras de las Cortes de Castilla y León, para, entre otros temas, hablar del grado de cumplimiento del Plan Regional de Carreteras en la provincia de Burgos.

De la exposición, señor Director, que usted nos ha realizado esta mañana, donde nos ha aportado los datos que, lógicamente, maneja, y que, por supuesto, son a fecha de hoy, no de noviembre de dos... dos mil siete, yo creo que, como Portavoz, ahora mismo, del Grupo Parlamentario Popular, que el grado de cumplimiento que se ha realizado del Plan Regional de Carreteras es un... es muy importante, tanto en la modernización como en nuevas infraestructuras, ya que son muchas las obras que se... que venían recogidas en este Plan Regional de Carreteras, y que a fecha de hoy están terminadas, y otras muchas de ellas están ya en ejecución. Y lo que también es muy importante, y que no podemos olvidar, es que ya se ha iniciado en algunas de ellas, bueno, pues todo el proceso de licitación, que como usted muy bien ha dicho, y que, como en otras ocasiones, hemos tenido ocasión de... de debatir en... cuando hemos hablado de... de proposiciones no de ley concretas que se han traído aquí por parte del Partido Socialista todos somos conocedores de la gran complejidad que conlleva un proceso de... para la ejecución de cualquier obra de una infraestructura, bueno, pues, por... por la complejidad administrativa y de cumplimiento de normativa sectorial, como es en algunas ocasiones, con la necesidad de la declaración de impacto ambiental. Y, lógicamente, eso lleva su tiempo, y eso, bueno, pues tiene... es una normativa que tiene que ser cumplida y, como decía, no solamente es la eje... la finalización o que... obras que ya estén en ejecución, sino también obras que están ya... se ha iniciado todo el proceso de licitación.

Yo sí que quisiera destacar el... como... por parte del Grupo Parlamentario Popular que no solamente es importante lo que usted nos ha dicho hoy aquí, en cuanto a lo que es el grado de cumplimiento, que es muy importante, sino que, para nosotros, eso lo que nos indica es el grado de eficacia, de capacidad de gestión que por parte de la Junta de Castilla y León y que por parte de la Consejería de Fomento demuestra ese alto porcentaje de cumplimiento del Plan Regional de Carreteras, es decir, la capacidad reitero de gestión, la capacidad... la eficacia de nuestra Administración Regional y desde aquí quiero felicitar al Director General por ello, a diferencia del grado de incompetencia o el grado de ineficacia que demuestran otras Administraciones, como, por ejemplo, la Administración General del Estado. Y me voy a referir, concretamente, a una infraestructura muy importante, no solamente para la provincia de Burgos, sino también para el gran... el desarrollo de nuestra Comunidad Autónoma de Castilla y León, como es el proyecto de desdoblamiento de la Autovía del Duero, que es un proyecto que, bueno, va, pero va muy lento, y, realmente, a nosotros nos gustaría que ya estuviera desarrollado; pero que es un proyecto que sí que quisiera recordar que se rechazó con un desprecio incomprensible, por parte del Gobierno de la Nación, la oferta que realizó el Presidente Herrera en su momento para colaborar en su ejecución.

Al margen de ello, señor Director, de felicitarle y, sobre todo, destacar la gran competencia, sí que quisiera destacar algo que también usted ha dicho en su... en su intervención, y es que no solamente por parte de... de la Dirección General de Carreteras se ha trabajado en el cumplimiento de ese... y en el desarrollo de ese Plan Regional, sino que, incluso, se han atendido demandas de... de infraestructuras o de variantes que en... que llevaban mucho tiempo demandándose, y que, bueno, que, en un esfuerzo de inversión y en un esfuerzo de esa capacidad de gestión por parte de la Dirección General, se han llevado adelante, como por ejemplo es la variante de Baños, o incluso también la puesta en marcha ya se han empezado las obras de la variante de Aranda.

Por lo tanto, desde el Grupo Parlamentario Popular, una vez más, reconocer ese grado de cumplimiento; sobre todo, destacar el... la... que demuestra esa capacidad de gestión, esa eficacia. Y felicitarle, y nada más, y, bueno, ya hablaremos en la segunda intervención.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señora Romeral. El Ilustrísimo señor Director General tiene la palabra para contestar a las cuestiones planteadas.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias. Señoría, sin duda, el... nosotros podemos entrar en una guerra... en una guerra de cifras, y que probablemente todas sean ajustadas y presentadas desde diversas

ópticas. Y yo creo que eso, al final, no contribuye a clarificar el... el panorama. Nosotros... uno puede hacer la... la presentación, que es como Su Señoría, desde el Grupo que... que solicita mi comparecencia, lo hace, bueno, en... referida al número de actuaciones y fijándose, exactamente, entonces, las que en este momento pueden estar terminadas o no pueden estar terminadas.

A mí me parece más... más justo la presentación global del esfuerzo que ha hecho la... la Consejería de Fomento, en cuanto al cumplimiento de la inversión en la provincia de Burgos. Todo plan tiene que tener, lógicamente, una flexibilidad. Y, en primer lugar, destacar que el Plan de Carreteras de la Junta de Castilla y León y de momento no tenemos antecedentes de que haya otro, bueno, tiene la honradez y casi la inocencia o la bisonñez de haber puesto en un... de contener en el Plan el listado de las actuaciones, una a una, e individualizadas, que no es al uso como se hacen los planes de carreteras: se refleja un número global de... de kilómetros a actuar, una inversión a... aproximada, y no se establecen cuáles son los tramos, qué longitud tiene cada uno, cuál es el presupuesto que se destina a cada tramo, e incluso su prioridad. El que el Plan de Carreteras lo tenga en este sentido es lo que le permite a Su Señoría, en este momento, pues, poder hacer un seguimiento exhaustivo de la situación en la que se encuentra cada tramo.

Pero, como se decía... se ha dicho ya también, el Plan tiene incluida el... en la ejecución del Plan, hay que tener en cuenta que se acometen actuaciones inicialmente no previstas, porque todo plan tiene que tener una flexibilidad de adaptarse a las condiciones. Evidentemente, cada actuación... si nosotros empezáramos a contabilizar, numéricamente, por número de actuaciones no previstas y que se han llevado a cabo, pues seguramente llegaríamos a que superamos la... el número de actuaciones que, según se plantea, no han sido... no han sido terminadas.

Yo no tengo ningún inconveniente, Señoría, y quizá por respeto a... a la Cámara, bueno, pues no he querido entrar en hacer una enumeración exhaustiva, una a una, pues, de las cuarenta actuaciones que están incluidas en el Plan de Modernización y de las dieciocho actuaciones, creo recordar, que están en el plano de refuerzo de firme... en el Plan... en el Programa de Refuerzo de Firmes, en el estado en que se encuentran cada una de ellas. Actuación... lectura que yo, sin duda, no tengo ningún inconveniente en hacer, pero que resultaría entiendo que excesivamente prolija.

Pero yo prefiero quedarme con una cifra que es absolutamente incontestable: a fecha de hoy, la inversión en la provincia de Burgos del Plan de Carreteras, como le decía en mi primera intervención, con cargo a este Plan anterior, ha supuesto 199 millones de euros, es decir, el ciento coma uno coma cuarenta y dos por ciento de la inversión total que preveía el Plan que se

materializase hasta el año... hasta el año dos mil... hasta el año dos... incluyendo el año dos mil nueve, que eran 195,66 millones de euros.

Por tanto, lo que es innegable... se habrán podido hacer unas actuaciones en lugar de otras, unas estarán terminadas y otras no, pero que el esfuerzo inversor, es decir, el compromiso político de... digamos, de poner el dinero encima de la mesa para llevar a cabo la mejora en cuanto a la modernización y el refuerzo de las carreteras de la provincia de Burgos, eso es un hecho innegable. Y si a eso le sumamos la previsión de los presupuestos del año... del año que viene en la provincia de Burgos, presupuestos que, como viene siendo tradicional en la gestión de esta Dirección General de Carreteras, que me honro en dirigir, alcanza un grado de ejecución cercano al 99%, si cumplimos las previsiones de la... la inversión en el año que viene, la inversión en Burgos habrán sido de 241 millones de euros, frente a 195 previstos en el Plan; por tanto, habremos superado la inversión un 123%.

Se podrá estar de acuerdo... de decir: "Entonces, ¿por qué se han... no se han terminado... no se han podido completar todas las obras?". Y primero, porque se han hecho unas obras que no estaban previstas y... y, lógicamente, eso ha supuesto la... el empleo de unos recursos importantes; pero, en segundo lugar, las actuaciones a lo largo de la ejecución de este Plan y yo ya he tenido ocasión de decirlo en esta Cámara, y no me cansaré de repetirlo han... supuesto un incremento importante respecto a las previsiones iniciales.

Y se lo voy a resumir. En el año dos mil dos, cuando... en el año dos mil/dos mil uno, cuando se empiezan a hacer los estudios de este Plan de Carreteras, el barril de petróleo costaba 15 dólares, y en julio pasado el barril de petróleo, es decir, cuando estamos haciendo el análisis, hasta el verano pasado, estaba a 150 dólares el barril de petróleo. Efectivamente, de julio aquí ha bajado, y estamos en 60... en 60 dólares el barril de petróleo. Pero, desde el momento en el que se hace el Plan hasta el momento en el... y luego empezamos a aplicarlo, el incremento de los precios del petróleo, que es la materia básica para la ejecución de las... de las obras de carretera porque eso... por la trascendencia que supone en el betún, que es el componente básico en estas obras, se ha multiplicado por diez.

Por tanto, las obras han tenido un encarecimiento notabilísimo, pero, además, que es... no se puede prever en ningún plan de carreteras... Uno hace un plan de carreteras y se... y se establecen los... se estiman los costes en el momento... en el momento de ejecución del plan. Por tanto, eso es lo que justifica que, habiendo invertido más dinero en la provincia de Burgos, o habiendo invertido más dinero en toda Castilla y León que lo que el propio plan prevé... porque vamos a cerrar el Plan de Carreteras con una inversión superior, en torno al 26% como les decía antes, a lo previsto en el Plan de Carreteras.

Bueno, pues eso ha ido a ejecutar una serie de obras que no estaban previstas en el Plan y que ha habido que atenderlas, porque esa es la flexibilidad que tiene que tener todo plan de carreteras; y, luego, a la materialización y la concreción de la mayor parte de las actuaciones puestas... previstas, en las que se ha producido, efectivamente, un encarecimiento notable de las actuaciones, pues, debido, pues a... a todo índole... a esta razón, fundamentalmente, como le... como... como le decía.

Asimismo, bueno, pues... no ya... no... el... el avance en las... en... en cuanto a la exigencia de los requisitos de tratamiento de... de las condiciones ambientales en los proyectos. No olvidemos que, bueno, que la plena aplicación de la nueva normativa en cuanto a la declaración de impacto ambiental, pues, nos supone que prácticamente todas las actuaciones, aunque no fuera... estuvieran sometidas a... a evaluación de impacto ambiental directa, per se, pero en cuanto están afectadas por... por... afectan a la Red Natura... a la Red Natura 2000 -la cual ocupa, prácticamente, el 25% de nuestro territorio-, supone que sobre la mayor parte de esas actuaciones hay que hacer una evaluación de impacto ambiental y una serie de medidas correctoras.

En definitiva, bueno, son una serie de actuaciones que hay que hacer, y que han supuesto, lógicamente, un encarecimiento de las... de las actuaciones, lo que da lugar a que algunas de esas actuaciones, al día de hoy, unas están en ejecución y otras estarán en ejecución a lo largo del año dos mil nueve y... y, finalmente, aquellas actuaciones que no se hayan podido iniciar en el año dos mil nueve, todas esas están incluidas en el nuevo Plan de Carreteras, y que, además, tal y como ha sido aceptado por la Comisión de Seguimiento del... del Acuerdo del Diálogo Social en materia de infraestructuras, estas actuaciones que no hay... no hayamos completado del Plan anterior serán las que tendrán prioridad para su realización en el siguiente Plan de Carreteras. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR SANZ VELÁZQUEZ: Sí. Yo, lo primero... lo primero que le quiero... es... y en eso no vamos a discrepar, estamos totalmente de acuerdo en dos cuestiones básicas que usted ha planteado aquí, y en eso no nos duele prendas el poderse lo reconocer.

El primero, en la claridad del Plan. O sea, nosotros le agradecemos que... que el Plan de Carreteras -tanto este como el siguiente- venga especificado, diciendo tramos concretos... falta todo... Bien, totalmente de acuerdo; de tal tramo a tal tramo, con tantos kilómetros, y lo que se va a hacer. Totalmente de acuerdo. Lo único que nos quejamos de ese Plan es, un poco, las fechas. Es decir, bueno, ¿dónde están las prioridades?, ¿por dónde vamos a empezar?, ¿qué

actuaciones van a estar en el período comprendido entre el dos mil ocho y el dos mil doce? Hablando de períodos, se podría decir... o del dos mil siete u ocho... bueno, hasta el once, doce, del doce al dieciséis, del dieciséis al veinte -tres períodos-. Bueno, eso es... esa falta, un poquito, de concreción. Por lo demás, sí, totalmente de acuerdo con usted; y le agradecemos, concretamente, esa claridad de poderlo ver exhaustivo.

Tampoco le voy a cuestionar... al revés, le estamos agradecidos, por lo menos desde... desde Aranda de Duero, de algunas de las actuaciones que se han hecho al margen del Plan de Carreteras. Eso tampoco lo vamos a cuestionar, ¿eh? Pero, vamos, pero eso no es óbice para que haya otras actuaciones, que nosotros, desde nuestro Grupo, desde los Procuradores sobre todo de la... de la provincia de Burgos, consideramos que eran... no voy a decir imprescindibles, pero sí muy necesarios de acometer, y que hemos visto que en estos cuatro años no se han acometido. Sí, me imagino que algunos de ellos, como usted me estaba diciendo, de la variante de Salas de los Infantes, está en estudio. Pero es que lo han empezado en este año dos mil ocho. Quiero decir, yo sí que me plantearía, si hubiese sido al revés -que la variante que le corresponde a la Junta de Castilla y León hubiese estado ejecutada y la variante de la Nacional 234, que corresponde al Ministerio de Fomento, no hubiese estado-, ¿qué hubieran... o qué se hubiera dicho, desde el Partido Popular de la provincia de Burgos, contra el... el Gobierno de... de la Nación, contra el Gobierno de España, si se hubiera ejecutado la variante correspondiente a la Junta de Castilla y León y no la variante que correspondía al Gobierno de España? Eso es así, ahora mismo está funcionando la variante de la Nacional 234 y no está -ni siquiera... bueno, supongo que estará en algún estudio- la variante que corresponde... que no se nos olvide que esa variante une toda la zona de... de la Sierra, de la Sierra de la Demanda, de la Sierra de... del Urbión, con, por ejemplo, la carretera que tiene que acceder tanto a Segovia... perdón, a Soria como a... a Burgos.

Por tanto, ese es un tema que afecta a... a más de diez mil personas que viven en toda esa Sierra, y que consideramos que ahí sí que se podía haber dado algún impulso mayor, ¿eh? No... yo solamente voy a entrar en... en algunos casos muy... muy... muy pequeños y muy concretos.

En esta Comisión de... de Transportes hemos debatido, pues, como mínimo, una o dos veces, en lo que llevamos de esta Legislatura -si no me falla la memoria-, el tramo de carretera entre Briviesca y Belorado. De hecho, me consta que, bueno, pues aquí se dijo que sí, que sí, que sí... Mi compañera Consuelo Villar aquí estuvo defendiendo ese tramo de carretera; se dijo que sí, que se... que se marcaba de prioridad, y todavía, todavía, a... a día de hoy, no... no se ha... no se ha acometido ninguno.

Así también lo tienen -y es... atraviesa por mitad del pueblo, por eso teníamos también bastante interés- la

BU-627 entre Villadiego y el límite con la provincia de Palencia, que sabe usted que hubo manifestaciones, que hubo cortes de carreteras, que hubo gente de... de este pueblo afectado -de Villadiego y de algunos otros pueblos limítrofes por donde pasa- que habían... habían manifestado su interés.

Luego, hay otro caso, por ejemplo, que a mí no deja de sorprenderme, ¿no?, que es... y, además, se lo he agradecido personalmente al propio Delegado de la Junta en Burgos, que es la... la BU-130, la que une la Nacional 1 con la Nacional 122, a su paso por Roa de Duero. Sí que es cierto que, después de insistir, se hizo el... el tramo entre Roa y la unión con la Nacional 122, pero el tramo entre Roa de Duero y la Nacional 1, la verdad, han salido incluso fotografías en la prensa provincial y prensa local del estado en que se encontraba esa carretera; supongo que es usted consciente de ello, ¿no? O sea, ese es otro tramo que, si se inició... poner un tramo, cuando en este Plan de Carreteras sí es cierto que en el dos mil ocho-dos mil veinte le desligan y le hacen en dos tramos distintos (o sea, el tramo Roa-Nacional 122 y el tramo Roa-Nacional 1), en este Plan era... se contemplaba como tramo único de... de, prácticamente, cuarenta kilómetros. Pues también ahí me gustaría que me dijera en qué estado se encuentra, porque atraviesa muchos pueblos; sabe usted que en Roa de Duero existe un centro de salud, es un centro de salud de Primaria de referencia.

Y ahí vamos a... a unirlo con la famosa rotonda -que ya aprovecho que está usted aquí, porque también es... es su competencia- en la localidad de La Horra. Aquí hemos debatido sobre la conveniencia o no de esa rotonda; lo digo porque cruza las dos carreteras de las que estamos hablando, tanto la Nacional... perdón, la CL-619 como la BU-130. Aquí se dijo en... cuando se... tuvimos ese debate, que se iban a... a hacer actuaciones en esa rotonda; le voy a confesar que he venido a Valladolid desde Aranda por esa carretera, he venido por la zona de... de... del Esgueva, precisamente por ver si se había actuado algo, si se había hecho algo en... en ese cruce, que aquí se comprometieron a que se iba a estudiar y que se iban a hacer algún tipo de... de actuación, y no... y no se han hecho.

Asimismo, los... tenemos dos tramos -que a nosotros nos... nos tiene, por lo menos... ya le digo, le estoy hablando un poco también de la zona... de la zona de la comarca de La Ribera, que es la que yo más controlo-, y es el tramo que hay en la carretera que une Aranda de Duero, en línea directa, con Segovia. También estaba contemplada, y no hemos visto que se haya hecho ningún tipo de actuación. Toda la gente de la zona de Cantalejo y de todos los pueblos de la provincia de Burgos, cuando van hacia Aranda de Duero, pues sí que es verdad que en el dos mil ocho-dos mil veinte le contemplan con varias variantes de... de todos los pueblos que atraviesa, pero en el del dos mil dos-dos mil siete no hemos visto que... que se haya acometido ninguna actuación.

Así como una carretera que es enormemente importante para la provincia de Burgos, que es la... la 910, que va desde la Nacional 1, desde Lerma hasta Salas de los Infantes, pasando por Covarrubias y por Santo Domingo de Silos. Ahí se... me imagino que todos ustedes se acordarán que solamente se ha acometido el... el túnel, el famoso túnel, que costó casi más que toda la carretera, porque cuando iba el señor Aznar allí a jugar al dominó no... le debían molestar los... los coches, cuando jugaba con los frailes (es un hecho real que ocurrió); entonces, hizo esa actuación, que costó más ese... ese túnel que el arreglo de toda esa carretera; pues toda esa carretera une la Sierra de la Demanda, Salas de los Infantes, con toda la zona de Silos, Covarrubias y Lerma. Ahí tampoco tenemos constancia de que se haya... de que se haya hecho ningún tipo de actuación.

Y luego ya, y para terminar, una que nos afecta directamente a... a los ciudadanos de Aranda, que es la 925, la que une Aranda de Duero con la... la Nacional 234, ya casi llegando a Salas de los Infantes también, la que va desde Aranda hacia la Sierra de la Demanda, que han hecho el tramo entre Arandilla y la Nacional 234, que sí que es cierto, pero el tramo más... que tiene más tráfico, que es el que va entre Aranda de Duero y Arandilla, donde está Peñaranda de Duero -donde precisamente se hacen muchísimos cursos por parte de la... de la propia Junta de Castilla y León-, es muy transitada, es una carretera que va a dar a un barrio residencial de Aranda de Duero (por cierto, supongo que en breve debatiremos en esta misma Comisión la conveniencia o no de hacer una rotonda a la salida de la carretera de esa zona residencial, de esa zona de Aranda de Duero), tampoco se ha acometido ningún tipo de actuación, y en algunos tramos ha habido accidentes muy serios; y no... no vemos que se esté planteando el actuar, el actuar contra curvas enormemente peligrosas que hay, sobre todo en el primer tramo, le estoy diciendo.

Y bueno, pues sí que me gustaría, pues, que me dijera de todos estos tramos. Y, bueno, no voy a entrar a enumerar algunos otros que me consta que no... que no se ha actuado. Pero todo ello agradeciéndole de antemano que sí que es cierto, reconociéndole, que se han hecho actuaciones que no estaban previstas, y también agradeciéndole la claridad, tanto en la exposición que nos ha hecho aquí hoy como en... cuando nos exponen o nos plantean el Plan General. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Sanz Velázquez. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Soledad Romeral Martín.

LA SEÑORA ROMERAL MARTÍN: Sí. Gracias, señora Presidenta. Muy brevemente, señor Director. Yo creo que usted ha expuesto claramente las líneas de actuación y, sobre todo, el cumplimiento del Plan Regional de Carreteras. Como muy bien ha dicho, tiene... la provincia de Burgos cuenta con mil ochocientos treinta y nueve kilóme-

tros de la Red de Carreteras, se ha actuado en muchísimos de esos tramos, pero, evidentemente, los recursos son limitados. Y aquí quisiera destacar, una vez más, la cifra que usted... el dato que usted ha dado de ese... ese tanto por ciento de más que se ha cumplido respecto... que se ha cumplido ya, que se ha ejecutado ya, respecto de la cuantía inicialmente prevista. Pero tenemos que tener en cuenta que, como esos recursos son limitados, aunque se haya actuado todavía más y se haya invertido más de lo inicialmente previsto, lo que está claro es que hay que establecer un orden de prioridades, y usted, como responsable, tiene que establecer el orden de prioridades. Y es cierto que podemos en algún momento ver que no se está actuando sobre alguna carretera que nosotros consideramos importante, pero, evidentemente, es el criterio.

Simplemente, señor Director, reiterarle... -como le he dicho en mi primera intervención- transmitirle la felicitación por esa inversión tan importante que se está realizando, por ese grado de cumplimiento, y, fundamentalmente, por el grado de eficacia en la gestión de este Plan Regional de Carreteras por parte de la Consejería de Fomento. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, Señora Romeral Martín. En turno de dúplica, tiene la palabra el señor Director General de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias, señora Presidente. Gracias, Señorías, por el tono de sus intervenciones. Intentaré de una manera rápida darle contestación a alguna de las cuestiones que... que usted me planteaba sobre algunas actuaciones en concreto.

¡Hombre!, sobre... sobre la variante de Salas, en este momento, desde que empezamos el Plan de Carreteras, hemos hecho la parte más costosa, que, como yo... -más costosa en cuanto a tiempo, ¿eh?- como yo pretendía explicar en mi intervención inicial, es haber... tener en este momento el estudio informativo redactado, haberlo sometido a información pública, haber pasado todo el trámite de la información pública, tener la declaración de impacto ambiental y, en este momento, estar ya en la fase de redacción del proyecto. Creo recordar que en este mes de mayo pasado salió la licitación -y está, por lo tanto, ya adjudicada y realizándose- de la redacción del proyecto de construcción de la variante de Salas de los Infantes.

El proceso... yo les decía antes de hacer un estudio informativo, y desde que se licita la asistencia técnica para hacer un estudio informativo, redactarlo, hacer las consultas ambientales previas, sacarlo a información pública, analizarlas -las alegaciones- y obtener la declaración de impacto ambiental, volver a licitar una asistencia técnica es un proceso que puede durar, en algunos años, cinco años... en algunos casos, cinco años,

Señoría. Y teniendo en cuenta que cinco años es el plazo del Plan, nosotros hemos sido creo que razonablemente más que diligentes, puesto que en el periodo... en un periodo corto, que es desde... del Plan, desde el dos mil tres hasta el dos mil ocho, que estamos, todos esos pasos administrativos, que son los más lentos y los más... y los más prolijos, se han dado, y tenemos un corredor aprobado para la... para la variante de Salas de los Infantes y se está en fase de redacción de... en fase de redacción del proyecto.

Y si no me engañan mis datos, la variante de Salas de los Infantes, inicialmente, la tenemos incluida en los presupuestos que... del próximo año dos mil nueve, que lo ejecutaremos a través de la Sociedad... de la Sociedad Provilsa.

En cuanto a la carretera de Briviesca a Belorado, Señoría, es que esta carretera no está incluida en el actual Plan de Carreteras 2002-2007, y, por tanto... sí que está incluida, por supuesto, en el nuevo Plan, pero la BU-710, Briviesca-Belorado, no está incluida. Nosotros... uno puede discrepar de las prioridades de este Plan 2002-2007, que aquí estaban escritas, y estaban... y estaban... están explicitadas, pero la carretera Briviesca-Belorado... Briviesca-Belorado tendrá subvención en el siguiente Plan de Carreteras.

Por lo que se refiere a la carretera la BU-600... la 627, todo el tramo... desde... no solo el tramo desde Villadiego hacia... hacia Palencia, sino hasta la... hacia... hacia Villanueva de Argaño, a su vez, toda esa carretera, aunque un tramo ha sido objeto este año de una mejora de su pavimento a través de la conservación contratada, está previsto en los presupuestos del año dos mil nueve la... la contratación de todo el tramo de la BU-627, desde Villanueva de Argaño, Villadiego y hasta el límite de la provincia de... de Palencia.

Asimismo, está incluido en el presupuesto del año que viene, a través de la Sociedad Provilsa, la contratación y, por lo tanto, ya el inicio de la ejecución de toda la BU-130, o sea, de toda la mejora de la BU-130 desde conexión de la Nacional 120 con la... con la Nacional... con la Nacional 1.

Me... por lo que se refiere a alguna de las carreteras de las que usted me... de las que me habla, por ejemplo de la 925 de Aranda... de Aranda de Duero, bueno, pues esa, lo que me... lo que me pide Su Señoría, es que no se ha hecho una segunda actuación, porque esa carretera ya está modernizada; y, efectivamente, estaba previsto en el Plan una actuación de refuerzo sobre esa carretera. Bueno, pues esa actuación de refuerzo está programada para el año que viene, también a través de la sociedad... de la Sociedad Provilsa. La carretera Burgos 910... la carretera Burgos 900... 910 es una carretera en la que... es la comunicación desde Aranda con... con Salas de los Infantes, esa... sobre esa carretera, el Plan actual no preveía ninguna actuación,

pues es una carretera que, con los planes anteriores, ya ha sido objeto de... ha sido objeto de modernización, y en esa hemos actuado, precisamente, en la construcción... en la supresión de un punto conflictivo, mediante una actuación de seguridad vial, que ha sido la ejecución de la travesía de la variante de Baños de... de Baños de... de Valdearados.

Por lo que se refiere a la CL-603, la CL-603 -como bien ha dicho- tiene una previsión de una actuación importante. Es uno de los ejes fundamentales del nuevo Plan de Carreteras, con la supresión de las... de las variantes de población; es una carretera que ya había sido acondicionada con planes anteriores, y que, no obstante, en este... en este Plan, con cargo a la conservación contratada de la provincia... de la parte sur de la provincia de Burgos, ha sido también objeto de una actuación de mejora de... de pavimento. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Director General. ¿Algún Procurador que no haya intervenido desea formular alguna pregunta? No siendo así, pasamos al segundo punto del Orden del Día, al que el señor Vicepresidente dará lectura.

#### SC 82

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): **"Comparecencia del Ilustrísimo señor Director General de Carreteras e Infraestructuras, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre: situación en la que se encuentran las carreteras en la provincia de Salamanca"**.

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

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias, señora Presidente. Señorías, por lo que se refiere a la... a la... a la Red Autonómica en la provincia de... de... de Salamanca, contamos con un total... de los once mil cuatrocientos veintiocho kilómetros de la Red Regional, la provincia de Salamanca cuenta con un total de 1.268,9 kilómetros, o sea, el 11,1%, y soporta un tráfico que son 514,5 millones de vehículos/kilómetros; aproximadamente, el 10,2% del tráfico total regional.

Esta red de dos mil doscientos sesenta y nueve kilómetros está distribuida en los tres niveles: la Red Básica, 262,5; la Red Complementaria Preferente, 391... perdón, 615,3; y la Red Complementaria Local, 391.

Yo, como les decía antes, bueno, por... por... por respeto a... a sus propias Señorías, no voy a repetir literalmente conceptos que son de aplicación, igualmente, a la provincia... a cualquiera provincia de nuestra Comunidad, en cuanto, bueno, pues a los plazos tan importantes que supone la actuación de una nueva carretera, o la actuación de una... de una variante de población. Plazos que alcanzan

-como les decía antes- entre los cincuenta y ocho y los sesenta meses. Es decir, en algunos casos se pueden llegar a cinco años, y todo eso sin demorar excesivamente los... los plazos.

Y que, igualmente, en... en lo que se refiere a los proyectos normales, pues tienen... de obras, tienen un plazo de veinticuatro meses, a los que, si uno le añade los períodos de licitación... veinticuatro meses de ejecución de obra, más los períodos de licitación de las obras, más los períodos de licitación de la asistencia técnica para la redacción de los proyectos...

Y algo importante, que insisto y que quizá, bueno, no he sido suficientemente... bueno, no ha quedado... no he sido suficientemente claro: la mayor parte de nuestras actuaciones afectan a la Red Natura 2000. Por tanto, una vez redactados los proyectos, requieren, bueno, pues un... sin... sin... requieren un trámite ambiental. Trámite ambiental que, en algunos casos, deriva en la necesidad de hacer... -una vez que se reúnen las Comisiones y las Ponencias de Prevención Ambiental provinciales- la necesidad de hacer una evaluación de impacto ambiental.

En definitiva, la elaboración -al día de hoy, para todas las Administraciones, ¿eh?- de un proyecto de carretera, bueno, pues es un período... es un proceso largo, que, por tanto, conviene cuanto antes iniciarlo, para ir consumiendo sus fases, por lo que, lógicamente -vuelvo a reiterar-, no es pensable que todas las actuaciones que estaban explicitadas en el Plan de Carreteras, e individualizadas, puedan estar terminadas.

De los dos programas... de los dos programas que el Plan contiene, con... con actuaciones individualizadas, en cuanto al de Modernización de la Red, para la provincia de Salamanca son treinta las actuaciones que estaban previstas, con dos tipos de... de actuaciones, a su vez, entre ellas: veintiséis actuaciones de acondicionamiento o mejora, y cuatro variantes de... de población.

Por lo que se refiere a las veintiséis actuaciones previstas en la provincia de Salamanca de acondicionamiento o mejora, catorce se encuentran terminadas, cuatro están en fase de ejecución y ocho están en fase de redacción de proyecto.

Por lo que se refiere a las cuatro actuaciones de... de variantes... de variantes de... de población -sin repetir todo el proceso tan prolijo que tiene la redacción de las mismas-, le daré la situación de cómo están en este momento: la variante de El Bodón está en servicio; la variante de Aldeaseca, está redactado el estudio informativo y está en este momento ya pendiente de obtención de la declaración de impacto ambiental por la Consejería de Medio Ambiente; lo mismo... en la misma situación se encuentra la variante de Rágama, que está redactado ya el estudio informativo, habiendo pasado el proceso de información

pública, y enviadas ya las... las alegaciones a la Consejería de Medio Ambiente para que emita la declaración de impacto ambiental.

Y, por fin, la variante de Villamayor... la variante de Villamayor está... y espero que... que aquí se me entienda bien, ha sido desprogramada y le digo por qué ha sido desprogramada, desprogramada, a la vista del análisis del tráfico de la red y de la... de la ordenación urbanística municipal, que aconsejaba, y oído el Ayuntamiento... el Ayuntamiento de Villamayor, acometer una nueva carretera que conecte la Salamanca 300 con la Nacional 630, permitiendo de esta manera... es decir, construyendo la variante de Villamayor de una forma distinta a lo que puede pensarse que es una variante tradicional, que, desde la misma carretera, se arranca de un punto y sale otro punto a la salida del pueblo. Porque esta variante fue consultada con el Ayuntamiento de Villamayor e interferiría a su desarrollo urbanístico, a las explotaciones de canteras, etcétera, etcétera. Y entonces, se consideró que era una mejor solución hacer una nueva carretera que conecte la Salamanca 300 con la Nacional 630; todo ello, para no tensionar el planeamiento urbanístico del municipio de Villamayor.

Por lo tanto, todas estas... las actuaciones del Programa de Modernización, en algún grado o otro de actuación administrativa, han sido acometidas. Algunas están redactándose el proyecto y otras, como les decía antes, pues catorce actuaciones del Plan de... de... Modernización, están terminadas.

Por lo que se refiere al Plan de Conservación de Carreteras, preveía seis actuaciones específicas de... seis actuaciones específicas de refuerzo, que alcanzarían los ciento veintidós kilómetros. De esas seis actuaciones de refuerzo, cuatro se encuentran terminadas, y, de esos ciento veintidós kilómetros, se encuentran terminados 91,8.

No estando... no estaban incluidas en el Plan de Carreteras 2002-2007, se han incluido actuaciones en la carretera Salamanca 301 y Salamanca 305 entre San Cristóbal de la Cuesta y La Vellés, y entre esta localidad y Pedrosillo el Ralo; así como la Salamanca 210 entre Vecinos y Tamames; y toda la mejora y esto es una actuación importante de la Salamanca 325 entre La Fuente de San Esteban y Cerralbo, con una inversión no programada superior a los 8,5 millones de euros.

Igualmente, a través de los contratos de conservación integral, se han mejorado los pavimentos de setecientos sesenta y tres kilómetros.

Además de estas actuaciones, se han llevado a cabo diez específicas de seguridad vial para supresión de tramos de concentración de accidentes, por más de 4,7 millones de euros, ocho de señalización horizontal o vertical, cuatro específicas de travesías además de las mejoras de las

travesías efectuadas en... 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 nuestra red en Salamanca, por importe superior a los 15 millones de... de euros.

Por lo que se refiere a la colaboración con otras Administraciones tal como prevé el Plan Regional de Carreteras, se han establecido convenios de colaboración con otras Administraciones para la cofinanciación de las mejores... de la mejora de las redes de otras titularidades. A la Diputación de Salamanca, con cargo a este Plan Regional de Carreteras, se le ha concedido una subvención por importe de tres... de 3,77 millones de euros, para el vial de conexión de la calle Jamaica con la Nacional 501, y de 0,346 millones de euros al Ayuntamiento de Salamanca.

Desde el dos mil tres al dos mil ocho, la inversión del Plan Regional de Carreteras en Salamanca ha ascendido a ciento coma tres coma dos... a 103... 103,2 millones de euros, lo que supone un 93,22 de la inversión total prevista hasta el año dos mil nueve.

De acuerdo con las previsiones de los presupuestos para el año dos mil nueve, la inversión alcanzará la cantidad de 119,99 millones de euros, es decir, un 108,37% del total previsto hasta el año dos mil nueve; es decir, un 8,37% más.

Como les decía en relación con la provincia de... de Burgos, pues espero, Señorías, que compartan, pues, el sentimiento, que... que... que es generalizado, de los ciudadanos de Castilla y León de que nuestra red ha experimentado una notable mejora, lo que, como les decía, pues, nos... nos... nos lleva y nos llena de estímulo para seguir trabajando en esta dirección. 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 doña Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Gracias, Presidenta. Señor Director General, bienvenido. Muchas gracias por su comparecencia hoy. Solamente recordarle que en el Programa de Modernización del Plan Regional 2002-2007, en lo que se refiere a la provincia de Burgos... es un matiz, simplemente, porque me ha parecido entenderle... igual lo he entendido mal me ha parecido entenderle que la carretera Burgos 710 Briviesca-Belorado no se encontraba incluida en el Plan, y está incluida en el orden de prioridad número treinta y uno. Asimismo, la de Aranda de Duero-Arandilla, que está incluida en el programa de refuerzos.

Hecho este matiz, me centraré a lo que... lo que la comparecencia... el objeto de la comparecencia, que no es otro que analizar la situación de las carreteras en la provincia de Salamanca. Sus datos no difieren mucho de los datos que... que, en este caso, el Grupo Parlamentario Socialista maneja con respecto a la provincia de Salamanca, y fijaremos un punto de partida que... para analizar este detalle, que es la entrada en vigor del Plan Regional 2002-2007, si le parece, y cómo ha repercutido este en la provincia de Salamanca.

El Plan Regional marcó unos objetivos que perseguían, pues, por un lado, favorecer el desarrollo de pueblos y comarcas; por otro lado, potenciar el desarrollo económico regional, mejorar las comunicaciones de las llamadas "áreas periféricas" con las Comunidades Autó... con la Comunidad Autónoma, potenciando la cohesión, también, con otras Comunidades Autónomas y con Portugal, y favorecer las condiciones de circulación y de seguridad vial. Al mismo tiempo, previó la manera de conseguir estos objetivos, que era a través de habilitar un programa plurianual, respetando siempre al medio ambiente y estableciendo criterios de racionalidad en el uso de los viales. Por otra parte, conseguir la modernización de la Red Principal, de la que forman parte la Red Básica y la Red Complementaria Preferente.

Para ver estos objetivos fijados por el Plan, utilizaré los últimos datos de clasificación de la red, que he visto que usted no ha utilizado, pero bueno, yo ya me he permitido, al menos, incluir los últimos datos de clasificación de la red que aparecen en el nuevo Plan Regional, que, como bien sabe, ha sufrido ligeras modificaciones kilométricas por las transmisiones de titularidad "supongo" entre las diferentes Administraciones.

Castilla y León, efectivamente, dispone de treinta y dos mil setecientos sesenta kilómetros de carretera, de los cuales cinco mil doscientos treinta y tres pertenecen a la red del Estado, once mil quinientos noventa y ocho son de competencia de la Comunidad Autónoma, que soportan el 85% del tráfico, y quince mil novecientos veintinueve son competencia de las Diputaciones Provinciales. Salamanca tiene, por lo tanto, de la... de esta red, mil doscientos sesenta y nueve kilómetros de carreteras competencia de la Comunidad Autónoma, de los cuales doscientos sesenta... según el nuevo Plan, doscientos sesenta y dos, por los datos que usted ha dado ahora, pertenecen a la Red Básica, repartidos en seis carreteras; diecisiete carreteras clasificadas como de Red Complementaria Preferente; y diecisiete clasificadas como Red Complementaria Local; y 15,3 kilómetros del resto de la red en ocho tramos de carretera sin... sin calificar. La Diputación Provincial dispone de competencias en dos mil ciento setenta y cinco kilómetros de carreteras provinciales, casi el doble de las carreteras de titularidad autonómica; y las Entidades Locales en trescientos diecinueve kilómetros; y el Estado en trescientos cuarenta.

Nos gustaría ver y tratar de analizar esta mañana si se han cumplido los objetivos fijados en las actuaciones del Plan Regional... planteadas en el Plan Regional, si verdaderamente desde el año dos mil dos las carreteras de Salamanca han mejorado, si son más seguras, si son más accesibles, si han vertebrado la provincia, si han contribuido a solventar las diferencias comarcales, si se ha ordenado el territorio provincial con buenos criterios de accesibilidad o no.

En definitiva, podemos comprobar hoy, con usted como responsable, lo que eran entonces y lo que son ahora las carreteras, si verdaderamente nuestras carreteras en la provincia han mejorado y en qué medida lo han hecho, o en qué medida necesitan mejorar.

El Plan Regional 2002-2007 planteó para Castilla y León, en materia de modernización de carreteras, una inversión de 798.696 millones de euros para doscientas sesenta y tres actuaciones de carreteras, de las cuales en la provincia de Salamanca se plantearon actuaciones de modernización en treinta carreteras de la provincia, para un total de cuatrocientos sesenta y cinco kilómetros, por un importe de 71.448.000 euros; esto es, redondeando, un 9% de la inversión regional le correspondió en el Plan de Modernización a la provincia de Salamanca.

A partir de los datos de categoría de la carretera (intensidad media diaria de tráfico, terreno por el que transcurre el trazado, estado de la carretera y siniestralidad de la misma), se proponía una actuación prioritaria y ordenada de las treinta carreteras. No había... solamente hubo un problema: que se determinaron muchos parámetros, pero no el fundamental; no se hizo en el Plan 2002-2007, como tampoco se ha proyectado para el Plan 2008-2020, que es fijar un calendario definitivo, es decir, establecer los plazos y fechas concretas de ejecución de cada una de las obras que se prevén.

Por otro lado, se planteó una inversión regional para ciento seis actuaciones de refuerzo, por 171.321 millones de euros, de las cuales se invertirían en Salamanca un total de 11.677 millones. Esto supone un 6,7%, repartidos en refuerzos de seis carreteras para un total de ciento veintidós kilómetros.

Por último, contempló la construcción de cuarenta y cuatro variantes, de las que a Salamanca le correspondieron cuatro, por un importe de 4.700.000 euros.

Por otro lado, en la provincia de Salamanca no se previó ninguna obra de estructura, no se previó, tampoco, ningún desdoblamiento de calzada, y no se previó ninguna nueva carretera.

Esto es, a grandes rasgos, las actuaciones que se previeron en el Plan 2002-2007 para la provincia de Salamanca.

No queremos dedicar la comparecencia al análisis de lo previsto y de lo cumplido o no del Plan, solo y exclusiva-

mente del Plan 2002-2007. Pero estará con nosotros que de su cumplimiento y de su ejecución se deriva el estado y situación que presentan hoy las carreteras de la provincia.

El cumplimiento de las actuaciones previstas en el Plan es absolutamente irregular. En unos casos, el menor de ellos, se ha cumplido tal y como el Plan planteó. En otros casos, se ha cumplido solo una parte de la actuación prevista, esto es, menos kilómetros de los planteados o menor inversión de la inicialmente prevista por el Plan, a pesar de la... del incremento de costes que se ha sufrido... han sufrido... ha sufrido el barril de petróleo en estos años. En otros casos, en kilómetros... en menos kilómetros se superaba la inversión, por razones lógicas, ya que se inició la ejecución a finales del periodo previsto del Plan, o incluso las que se están ejecutando... iniciándose las ejecuciones en este momento, ya finalizado el Plan, por lo que los costes, por la lógica evolución de los precios, se han visto incrementados. En otros casos se comenzó moviendo algún papel, como aprobado... aprobando el Consejo de Gobierno alguna actuación o iniciando una redacción de proyecto, o iniciando el estudio informativo, o iniciando el estudio de impacto ambiental, pero se quedó ahí, y ahí sigue paralizada. Y en otros casos no se ha hecho absolutamente nada.

La mejor prueba de que no han sido ejecutadas las actuaciones previstas en... en el Plan, lamentablemente, es que se repiten de nuevo en el nuevo Plan 2008-2020... 2020. Estoy segura del que... Plan del que hablaremos largo y tendido en esta Cámara.

Se repiten carreteras, se repiten kilómetros, se repite el programa de actuación, pero no la inversión, ya que, evidentemente, por razones obvias, esta se dobla en la mayoría de los casos, y en algunos casos se triplica. Acondicionarán y modernizarán... modernizarán las carreteras de Salamanca, si llegan a cumplirse, con muchos años de retraso, con el doble y con el triple de presupuesto.

Pero, por el momento, lo que tenemos es que del Plan 2002-2007, en materia de modernización, en Salamanca, de los setenta y un mil... 71.448.000 euros previstos, tienen pendientes de inversión 35 millones de euros... 35.724.000 euros. Esto suponía que, de las treinta actuaciones previstas y vemos como sus datos no difieren mucho de los nuestros, han ejecutado solamente quince, tienen pendientes otras quince; usted me acaba de dar el dato de que tienen ejecutadas catorce y yo le doy ejecutadas quince, porque una de ellas tiene las obras empezadas por... y adjudicada la obra; por lo tanto, yo la doy como obra finalizada. Tiene pendiente quince actuaciones, por lo tanto, supone que tiene pendiente el 50% de las actuaciones.

En materia de refuerzos, una inversión de 11.677.000 euros; tenía previsto seis actuaciones. Usted, hábilmente, lo traduce en kilómetros; yo me ajustaré a las actuaciones, porque el dinero es variable a lo largo de los años, por los

incrementos lógicos de la subida de los costes y de los precios; y los kilómetros, bueno, pues en cualquier caso, son importante, pero también las actuaciones que deben de corresponder a los kilómetros, y esto no siempre es así, no siempre las actuaciones corresponden a los kilómetros. Por tanto, me ajustaré al número de actuaciones. Tienen previstas seis actuaciones, han ejecutado cuatro; por lo tanto, pendientes, dos; esto supone un 33,3% pendiente de ejecución en cuanto a actuaciones y 3.892.000 euros de inversión que no se ha realizado en la provincia.

En cuanto a las variantes, efectivamente, cuatro variantes, han ejecutado una, y tienen pendientes tres. Por lo tanto, pendiente el 75%.

En obras de estructuras, nuevas carreteras y en desdoblamientos no tienen pendientes absolutamente nada porque nada tenía previsto la provincia de Salamanca.

Han dejado de invertir, por lo tanto, en la provincia de Salamanca, ajustándonos a estas actuaciones y a la inversión prevista para estas actuaciones, un total de 44.316.000 euros.

Por otro lado, siete carreteras quedaron excluidas del Plan 2002-2007, porque no todas las carreteras... cuando usted hace referencia a que se ha actuado en más carreteras de las previstas en el Plan, es evidente que sea así, porque no todas las carreteras de las provincias estaban incluidas en el Plan Regional. Por lo tanto, lógicamente, al menos programas de conservación y mantenimiento tienen que hacer en todas las carreteras, y, evidentemente, actúan incluso en aquellas que no están incluidas en el Plan. Pero haciendo referencia solo a las que están incluidas, por otro lado, siete carreteras quedaron excluidas del Plan 2002-2007. En el nuevo Plan, tres de ellas solo cuentan con programas de conservación (claro, sería el colmo que no... una carretera no tuviera un programa de conservación; evidentemente, tiene que tener programas de mantenimiento y conservación anual), pero no tienen ninguna modernización, ninguna mejora, por lo que, de nuevo, han sido excluidas. Estoy haciendo referencia a la Salamanca 225, de Miranda del Castañar al límite con la Comunidad Autónoma de Extremadura; a la 601, de Pedrosillo del Ralo a... al cruce con la Nacional 620 y Nacional 630; y la Salamanca 804, que es de Salamanca a Cantalpino, que figura solamente un tramo de esta carretera, que es Aldearrubia a... a Cantalpino.

No podemos dejar de pasar esta comparecencia sin aprovechar la ocasión para preguntarle, formularle dos únicas preguntas. Una es: ¿cuándo la Consejería de Fomento realizará las obras pendientes en las carreteras de Salamanca, las obras que han quedado pendientes del Plan 2002-2007? Y la más importante, a nuestro juicio, es: ¿en qué fechas tiene previstas a estas... estas actuaciones? Esperando que la respuesta a estas dos preguntas, y

la confianza de que establecerá un compromiso firme con el cumplimiento y la ejecución de las carreteras pendientes en la provincia de Salamanca, por el momento, nada más, Presidenta. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Muñoz de la Peña. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Jesús Jaime Encabo Terry.

EL SEÑOR ENCABO TERRY: Muchas gracias, Presidenta. Bienvenido a esta Comisión, señor Director General de... de Carreteras de la Consejería de Fomento. Y, antes que nada, lo que sí yo... me gustaría incidir en que quizás usted haya venido con un año de adelanto, y... y, fundamentalmente, por un motivo: porque, a pesar de que usted, de una manera exhaustiva y hasta machacona, ha explicado, en sus distintas intervenciones, que el plan presupuestario dos mil dos-dos mil siete, el Plan Regional de... de Carreteras 2002-2007, llega, presupuestariamente, hasta el año dos mil nueve, se está -desde distintos ámbitos- exigiendo el cumplimiento del Plan el 100% antes de que ese horizonte presupuestario del dos mil nueve concluya.

Por lo tanto, creo que en estos momentos debemos de ser enormemente rigurosos a la hora de analizar lo que ha sido el cumplimiento del Plan Regional de Carreteras, si se han observado las prescripciones que venían en dicho Plan.

Y, desde luego, nosotros no estamos en absoluto de acuerdo, por ejemplo, con lo que dice el Delegado del Gobierno, el señor Alejo, cuando en alguna ocasión, cuando se ha visto incomodado ante las preguntas de los periodistas de cuándo se van a finalizar algunas infraestructuras -por cierto, varias de ellas en la provincia de Salamanca, alguna de ellas por la que ha tenido que transitar la Portavoz del Grupo Socialista en la mañana de hoy-, el señor Alejo contesta que, cuando se habla de infraestructuras, no hay que obsesionarse con los plazos. Yo creo que sí es bueno saber los plazos, yo creo que sí es bueno saber cuál es el horizonte de ejecución establecido en el Plan Regional de Carreteras, y si se van a cumplir las prescripciones. Pero hay que analizarlo siempre desde una óptica claramente presupuestaria: si ese compromiso económico que figuraba en el Plan Regional de Carreteras se ha visto cumplido, si se ha visto, evidentemente, ejecutado en los términos en que estaba inicialmente proyectado, inicialmente programado.

Y, en relación a eso, nosotros tenemos que valorar, desde el Grupo Parlamentario Popular, muy positivamente el esfuerzo que se ha hecho desde la Consejería de Fomento, desde la Dirección General de Carreteras, con ese grado de cumplimiento que usted ha expuesto en su intervención -del orden del 99%- y que pone bien a las claras que, a pesar de los avatares económicos que se ha sufrido a lo

largo de estos años, con el encarecimiento brutal de las materias primas, con ese barril de petróleo a 15... a 15 dólares, y que en estos momentos, pues, sí, es cierto que, después de la bajada habida desde el pasado mes de julio, está alrededor de los 60 dólares barril, no es menos cierto que el... el precio del petróleo viene a condicionar del orden de un 85 o un 90% el presupuesto de ejecución de las carreteras. Por lo tanto, todo tiene que estar enfocado desde una óptica presupuestaria, y si se han cumplido las previsiones que en su día se trazaron en dicho Plan Regional de Carreteras.

Entrando ya en lo que ha sido la exposición que usted ha hecho, señor Director General, expresar, por parte del Grupo Popular, que nosotros entendemos que se ha cumplido el Plan Regional de Carreteras, porque -insisto- el horizonte es hasta el año dos mil nueve. En estos momentos, de las treinta actuaciones que están previstas en materia de modernización, lo cierto es que hoy día ya están plenamente terminadas catorce de las intervenciones que habían sido proyectadas; cuatro están en ejecución, con lo cual tendremos en breves fechas dieciocho ya en servicio y ocho en proyecto. Y lo que marca perfectamente el Plan... y yo creo que es conveniente, en vez de quedarse en la solapa del plan, sino leerse el Plan Regional de Carreteras -entiendo que a veces puede ser un poco farragoso esas doscientas noventa páginas que creo que tiene el Plan Regional de Carreteras-, pero que aquí estamos hablando no de obra terminada sino el inicio de las actuaciones. Y, si valoramos en los términos en que marca el Plan el inicio de las actuaciones, la redacción del proyecto supone la... el cumplimiento de lo prevenido en el Plan Regional de Carreteras.

En consecuencia, de esas veintiséis actuaciones, están ejecutadas catorce, en vías de ejecución -es decir, en obras- otras cuatro, y en proyecto ocho. Con lo cual, esas quedarían culminadas.

Y respecto a las variantes, yo creo que ha dado aquí usted cumplida cuenta de las dificultades por las que atraviesan muchas veces la ejecución de dichas variantes. Una -y en ese sentido yo creo transmitir también la felicitación de todos los salmantinos-, el haber conseguido ya la supresión de la travesía de El Bodón, que era uno... para los que frecuentamos aquella zona, pues una de las travesías auténticamente peligrosas que existían dentro de la Red Viaria Autonómica de nuestra provincia de Salamanca. Y lo que sí le estimulo es que las otras dos previstas, y fundamentalmente la de Rágama, que -todos los que circulamos a veces por esa carretera- entraña un considerable riesgo, no, obviamente, para el conductor, sino fundamentalmente para el conjunto de los ciudadanos y habitantes del municipio de Rágama. Pero que, como hay que dejar constancia, la ejecución de una variante comporta unos trámites realmente procelosos, y que, como usted ha señalado muy acertadamente, siempre nos llevan a cuatro o cinco años; con lo cual, si ya está pendiente de la declara-

ción de impacto ambiental, creo que, señor Director General, en breves fechas podríamos ya ver redactado el proyecto y, consiguientemente, la ejecución de esa variante -insisto-, deseada por el conjunto de los ciudadanos salmantinos, y fundamentalmente por todos aquellos habitantes o vecinos de la comarca de Peñaranda.

Respecto a lo que es la conservación de carreteras, yo creo que el grado de satisfacción también es perfectamente asumible desde el Grupo Parlamentario Popular, al haberse ya ejecutado noventa y dos kilómetros de esos ciento veintidós programados. Y aquí me gustaría incidir, fundamentalmente, en la flexibilidad que se ha tenido desde la Dirección General de Carreteras, al haber incluido actuaciones que han sido muy demandadas por los ciudadanos y que han supuesto una mejora importante, por ejemplo, en los accesos a la Sierra. Aquellos que vamos con cierta frecuencia a la Sierra, pues hemos visto como se ha culminado una importante obra, como es la de Vecinos-Tamames, que ha reportado, pues, una mayor seguridad en el tráfico, una mejor accesibilidad a una de las referencias turísticas de nuestra provincia, como es la Sierra de Francia. Y, en ese sentido, también quiero poner de manifiesto que, no estando previsto en el Plan Regional de Carreteras, se ha afrontado una obra de indiscutible interés para los salmantinos y para todos aquellos que visitan con frecuencia nuestra provincia.

Y en ese mismo sentido, me gustaría incidir en la beneficiosa incorporación del proyecto La Fuente de San Esteban-Cerralbo; en conjunto, inversiones que han supuesto del orden de casi 9.000.000 de euros. Y también... y también, otras importantes inversiones que se han hecho en la zona norte de Salamanca, como han sido las relativas a las conexiones entre San Cristóbal de la Cuesta-La Vellés, y La Vellés-Pedrosillo el Ralo; todo ello, también, oyendo una vez más las inquietudes de los vecinos de esa zona, que estaban también demandando una mejora en las comunicaciones en la zona norte de Salamanca.

No querría terminar mi intervención antes de poner de relieve la colaboración, también, de esta Dirección General de Carreteras con la Diputación Provincial de Salamanca y con el Ayuntamiento de Salamanca, en el sentido de que esa colaboración ha supuesto, pues, ni más ni menos que una aportación de más de 4.000.000 de euros -prácticamente unos 700 millones de pesetas-, que ha permitido culminar, yo entiendo, una de las obras más importantes que se hayan hecho en los últimos años en el entorno de Salamanca, que ha sido la conexión de la calle Jamaica con la Nacional 501. Ustedes, elegantemente, suprimen el puente, porque el puente no... no está, pero esto es lo que ha permitido una comunicación de la zona norte-este de Salamanca y dar una permeabilidad absoluta a una de las zonas que se encontraban, desde el punto de vista de accesibilidad y del tráfico rodado, en unas condiciones realmente muy dificultosas, habida cuenta que el conjunto del tráfico rodado de Salamanca, para ir hacia la Na-

cional 501, tenía que discurrir por la calle Carretera Canalejas -que era antigua carretera, que se tuvo ya que asumir su gestión por el Ayuntamiento de Salamanca- y el puente Príncipe de Asturias. Esa nueva comunicación -así me gustaría a mí resaltarlo- ha conseguido dar una mayor fluidez al tráfico urbano de Salamanca y al que comunica Salamanca con los municipios del entorno, y principalmente... como son los municipios de Santa Marta de Tormes o Carbajosa de la Sagrada.

En definitiva, nosotros creemos que, si se tiene que hacer una valoración del cumplimiento del Plan Regional de Carreteras -y a un año vista de lo que aún queda por ejecutar en los presupuestos del próximo año dos mil nueve-, la valoración tiene que ser indiscutiblemente positiva; se han cumplido las previsiones presupuestarias que estaban incorporadas al Plan. Según ha expresado usted, cuando concluya el año dos mil nueve, estaremos hablando ni más ni menos que de 120 millones de euros de inversión -de 119,9 millones de euros de inversión-, que eso supone un 8% más (es decir, el 108%) respecto a las previsiones que estaban contempladas en el Plan, y que están en sintonía con los datos conjuntos del Plan. Es decir, el Plan Regional de Carreteras, en el conjunto de nuestra Comunidad Autónoma, una vez que concluya el período dos mil nueve -período presupuestario, insisto una vez más en ello-, se habrán invertido un total de 1.958 millones de euros de los 1.802 millones de euros. Es decir, ese 108%, al igual que sucede con la provincia de Salamanca.

En ese sentido, y significando ya -y ya concluyendo mi intervención- de que tiene el respaldo del Grupo Parlamentario Popular en lo que ha sido la gestión de dicho Plan Regional de Carreteras, y estimularle a que continúe con el cumplimiento presupuestario del que está haciendo gala a lo largo de estos años con un... siendo una referencia dentro del conjunto de las Administraciones Públicas. Con esto ya termino mi... mi primera intervención. Nada más y muchísimas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Encabo Terry. El Ilustrísimo señor Director General tiene la palabra para contestar a las cuestiones planteadas.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias, señora Presidenta. Brevísimamente, y, efectivamente, en ..... tengo que rectificar mi error, que... confirmando que, efectivamente, la... la actuación entre Briviesca y Belorado, la Burgos 710, está incluido en el Plan de Carreteras; quizá no me expresé bien. En relación con la 925, de Aranda de Duero hasta la Nacional 234, que sí está incluida en el Plan de Carreteras y la amistad... la mitad está ya ejecutada y la otra mitad está prevista ejecutarla en los presupuestos del año que viene. Pero, efectivamente, rectifico mi error confirmando que el proyecto de la Burgos 710, de Briviesca a Belorado, está

en este momento en fase de redacción avanzada y culminando su... su ejecución.

Por lo que se refiere a las... a las actuaciones del Plan de Carreteras en la provincia de Salamanca, sí, quizá, dejar algo que... como nos hemos... hemos hablado de datos muy concretos, igual hemos perdido la referencia global de lo que pretendía este Plan 2002-2007. Vamos a ver, nosotros... las carreteras se transfirieron a las Autonomías en el año mil novecientos ochenta y cuatro; entonces, desde el mil novecientos ochenta y cuatro, pues que, efectivamente, se recibió, pues, una red en todas las Comunidades Autónomas. Yo no había sido el objeto preferente de las... de... el año mil novecientos ochenta y cuatro, ¿eh?, que no había sido objeto de las... de la... de inversiones importantes en la Administración del Estado, pues todas las Comunidades Autónomas recibieron una red, llamémosle, en un avanzado estado de descapitalización. Bueno, o producto del esfuerzo inversor en esas redes de las Comunidades Autónomas, y en concreto y en particular en la nuestra, se han ido... se fueron con los Planes... con Planes anterior... anterior, modernizando la red de carreteras de Castilla y León.

Entonces, este Plan 2002-2007 no pretendía, Señorías, actuar en todas... con una actuación de modernización en todas y cada una de las carreteras de Castilla y León, y en concreto de Salamanca. Sí que esas actuaciones alcanzan al cien por cien de las obras de... al cien por cien de las carreteras en cuanto a la conservación ordinaria, como no podía ser de otra forma; pero, en cuanto a las actuaciones concretas, el Plan se centraba en tratar de conseguir que, al final de... de las previsiones financieras de este... de este... de este Plan, tuviéramos lo que se llama la Red Principal, o sea, la Red Básica más la Complementaria Preferente, por lo menos, modernizada de una manera diferenciada del resto de la red. ¿Y por qué? Pues porque por esa red, aproximadamente, circula el 90% de la demanda de tráfico de nuestras carreteras. Luego parece razonable ir a acometer la mejora y la modernización de aquellos kilómetros de carreteras, pues, sobre los que se concentra el 90% del tráfico y, aproximadamente, además, el 90% de nuestra población.

Luego, por lo tanto, no es de extrañar que uno vaya a buscar al Plan de Carreteras 2002-2007 por una carretera en concreto, y no le... y no encuentre una actuación específica, puesto que, esa carretera, puede suceder dos cosas: ser de la Red Local, y la Red Local... Complementaria Local nuestra no estaba prevista en... con carácter general su mejora en este Plan de Carreteras; o puede ser que uno vaya a buscar una carretera que no esté prevista esa actuación porque es que ya estaba mejorada y/o modernizada con planes anteriores. Y eso es el encuadre básico de los objetivos que se proponía, que se planteaba este Plan de... este Plan de Carreteras.

Yo le voy a dar una... a la pregunta de... con un balance global de actuación, le voy a dar una cifra a la... Su Señoría.

Nosotros, en... en la situación actual, en... todavía, como... como... y sin tener en cuenta incluso el... el final de este Plan, sino al día... al día de hoy, y es la previsión que contiene el Plan de Carreteras nuevo. El Plan de Carreteras nuevo, como bien saben, uno de los objetivos básicos que tiene es conseguir que todas las carreteras de la Comunidad tengan un ancho igual o superior a seis metros, para que todos los vehículos se puedan... circular y cruzarse en unas condiciones mínimas de seguridad y de... y de confort. Bueno, eso es... esas son de los cuatro mil quinientos kilómetros, aproximadamente, de Red Complementaria Local que tenemos, pues al día de hoy, nos quedan, por... por... con carreteras con menos de seis metros de ancho, tres mil doscientos cuarenta y cuatro kilómetros. Y eso es un dato objetivo, porque está en el nuevo Plan de Carreteras.

Bueno, pues de esos tres mil doscientos cuarenta y cuatro kilómetros, si estamos hablando de la provincia de Salamanca, solo ciento cuarenta y uno, en la provincia de Salamanca, tienen un ancho inferior a seis... a seis metros. Luego, por lo tanto, si me pidiera una valoración global de la... de la... de los objetivos... de los logros que este Plan, más los planes anteriores, han obtenido para la provincia de Salamanca, pues hay que decir... y que... que la provincia de Salamanca entra entre aquellas provincias que tienen una menor proporción, al día de hoy, de kilómetros de carreteras con menos de seis... de seis metros de ancho. Y eso se ha conseguido con las actuaciones de planes anteriores, más con las actuaciones específicas previstas... previstas en este Plan, previstas en este Plan, y que en una... en una... casi en el 50%... no, más del 50% en cuanto al Plan de Modernización, se encuentran terminadas, materialmente terminadas. Luego tenemos otra serie... otra... otras actuaciones -me parece que son tres- que están en fase de ejecución. Y simplemente hay... y el resto de actuaciones están o bien previstas en los presupuestos del año que viene, o con sus presupuestos... o con sus proyectos en avanzado estado de redacción. En particular, en la Salamanca 311, el proyecto está en redacción; en la Salamanca 201, de clave 21-Salamanca-40, el proyecto está aprobado provisionalmente, pendiente de obtención de la Declaración de Impacto Ambiental; en la Salamanca 305 tenemos el proyecto en este momento mejorado; y en la Salamanca 300, lo que le decía, lo de la... la... la variante de Villamayor, que esa ha quedado desprogramada ante la cursación de una nueva actuación en el Plan... en el Plan... en el Plan siguiente.

¿De los refuerzos? Pues de los refuerzos, la... el... de los... de los seis refuerzos previstos, cuatro están terminados y hay un quinto, que es el de Salamanca... el de la Salamanca 804, que se ha efectuado a través del contrato de conservación contratada.

Luego, por tanto, el logro... en términos globales, de los objetivos que... con este Plan de Carreteras, nosotros tenemos que... que decir que nos consideramos satisfechos, porque, claro, a mí no me gusta tanto considerar... yo

entiendo que estoy aquí compareciendo para explicar una provincia de Salamanca, pero, en el global de la Comunidad de Castilla y León, la ejecución del Plan de Carreteras va a suponer, materialmente, haber puesto recursos presupuestarios en un 25/26% superiores a los inicialmente previstos. Y eso es, si me permiten... y lo tengo que decir una vez más- es la conclusión que yo puedo... que yo puedo obtener, porque ha habido otras actuaciones, que también puedo decirlo, y en particular -como se ha puesto aquí de manifiesto- la actuación de la Salamanca 325, entre La Fuente de San Esteban, Villavieja, Yeltes y Cerralbo, inicialmente no prevista, en lo que, por ejemplo, se han llevado una inversión, o se va a llevar una inversión cercana a los 9.000.000 de euros.

En definitiva, se ha hecho la flexibilidad con la que tiene que actuarse en todo plan de carreteras, o sea, viendo que hay un orden de actuaciones previstas, unas prioridades, esas prioridades se han intentado respetar; cuando ha habido que, esas prioridades, salvarlas porque... saltarlas porque ha aparecido alguna necesidad nueva, inicialmente no considerada, pues ha habido... ha habido que hacerlo así. Pero, en definitiva, el compromiso político de invertir de... los recursos presupuestarios necesarios para hacer las carreteras en la provincia de Salamanca, como en Castilla y León, se ha llevado a cabo.

Me pregunta Su Señoría por las fechas en las que se van a materializar las actuaciones que faltan. Yo insisto en decirle lo mismo que he dicho en relación con la provincia de Burgos: el orden de prioridad del siguiente Plan de Carreteras -y así está pactado y firmado por los agentes económicos sociales en la Comisión de Seguimiento del Diálogo Social- es ejecutar en primer lugar, sin solución de continuidad a las actuaciones que estamos en este momento realizando, aquellas que no se hayan acometido del Plan anterior. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Director General. En turno de réplica, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, doña Ana María Muñoz de la Peña, por un tiempo máximo de cinco minutos.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Gracias, Presidenta... gracias, Presidenta. Señor Director General, de verdad, no quiero perder la referencia, y la referencia son las actuaciones que ustedes previeron en el Plan. No me contesta a las fechas, me dice que las fechas... el orden de prioridad, sí, es lo que ha quedado pendiente del Plan anterior, que, por cierto, en Salamanca es mucho, pero no me dice cuándo. Sí, un orden de prioridad, ¿para empezar en el dos mil once, dos mil catorce, dos mil dieciocho, dos mil veinte?, ¿o nos vamos a un horizonte presupuestario del dos mil veintidós o del dos mil veinticuatro?

Entonces, bueno, yo le pedía un mayor compromiso, y especificara: pues mire, vamos a presupuestar la mitad de

ellas en el dos mil nueve, o en el dos mil diez. En fin, un compromiso, porque las fechas son importantes, son importantes los plazos; no así el día concreto de finalización específico de hora y minuto de las obras, ¿no? Porque, es curioso, a veces las fechas no son importantes para nada, y en otros casos se exigen cumplimientos pormenorizados de... de días concretos, horas y minutos. Y luego aquí oyes un discurso absolutamente contradictorio.

Pero, bueno, salvando estas contradicciones, a las que casi estamos ya acostumbrados, pues, como le decía que no quiero perder la referencia, las referencias nos las da la propia redacción del Plan 2008-2020, cuando ustedes mismos reconocen... al incluir en él las obras pendientes del Plan anterior, reconocen, de alguna manera y claramente, su incumplimiento. Por ejemplo, en el caso de Salamanca, pues las actuaciones previstas de modernización en la Red Básica, que se supone que era el objeto prioritario de actuación del Plan anterior, pues nos encontramos que, de cinco carreteras previstas en el nuevo Plan, cuatro corresponden a incumplimientos del anterior. De manera que tenemos una sola novedad, una sola novedad; les... me refiero a la 517, La Fregeneda al límite con Portugal, El Bodón-Robleda, Robleda... la Comunidad... con... al límite con la Comunidad Autónoma de Extremadura y Ledesma a la... a la Salamanca 306. Red Básica, estamos hablando de red prioritaria. Y tenemos en el nuevo Plan, de cinco, cuatro pendientes del anterior. Por lo tanto, el nuevo Plan, para Salamanca, tiene muy poco, muy poco de novedad.

En cuanto al programa de mejoras, nos encontramos casi más de lo mismo: de dieciocho carreteras previstas en el nuevo Plan, nueve son incumplimientos del Plan anterior. Puedo decir: Alba de Tormes a Fresno, la Salamanca 215 a El Cabaco, El Cabaco a La Alberca, de la Salamanca 315 a Sando, de Sando a la 517 (a la carretera de Vitigudino), de la 517 al límite con la provincia de Zamora, o de la 306 al límite con la provincia de Zamora. En fin, de -le repito- dieciocho, nueve son incumplimientos del anterior.

En cuanto a variantes de población, efectivamente, de cuatro, tres están incluidas en el nuevo Plan. Que, por cierto, si ya no van a hacer la variante de Villamayor... que respeto perfectamente la autonomía local y las peticiones que le puedan haber hecho desde el Ayuntamiento; y, además, la periferia de Salamanca ha variado y ha cambiado mucho; por lo tanto, a lo mejor, sí lo que necesita es una nueva carretera de conexión a... y no la variante. Bueno, en cualquier caso, si ya ustedes eran conscientes de que no iban a hacer la variante y de que no necesitan la variante, no entiendo por qué la han incluido en el nuevo Plan; pero ahí está incluida y, de hecho, incumplida del Plan Anterior, al igual que la de Rágama, y al igual que la de Aldeaseca; porque estoy con lo manifestado esta mañana aquí, de que son de vital importancia para la seguridad y el tráfico.

Quiero decirle que, además de todas estas, Macotera al límite de la provincia de Ávila, no han hecho absolutamente nada. La carretera... de la 517, de La Fregeneda al límite con Portugal, pues el proyecto está en información pública. Y en declaración de impacto ambiental, que se hizo el dieciocho de enero del año dos mil ocho, puedo decirle que la carretera de la 215 a La Alberca... Porque a la Sierra no solamente se va por la carretera de Vecinos, la Sierra tiene muchos accesos y nos interesa fundamentalmente potenciar el... el acceso de la zona sur de Salamanca al norte de Cáceres, para potenciar el turismo y el desarrollo de la... del sur de la provincia, potenciando y facilitando a los extremeños que puedan acceder a la Sierra; pero, desde luego, no lo hacen por Salamanca, lo hacen por la carretera de Robleda, por la variante de El Bodón, que estoy de acuerdo que, efectivamente, ha quedado muy bien; pero hay que... se necesita la continuidad hasta Robleda y de Robleda al límite con la provincia... con la Comunidad Autónoma de Extremadura, al menos que nos pongamos al mismo nivel que está... donde está el límite, en el Puerto de Perales, en las condiciones que está la carretera de Extremadura.

Recordarle también El Bodón-Robleda, que tiene convocada licitación en el dos mil ocho; la carretera de la 217... de la 517 al límite con la provincia de Zamora, también convocado concurso de asistencia técnica para redactar el proyecto, en febrero del año dos mil ocho, de este año; Salamanca-Ledesma, que hicieron el trazado y el acceso a urbanización... a las urbanizaciones de Villamayor y a Ledesma, pero falta todo el trazado de la carretera; la carretera Riobobos-Cantalapiedra, que está en consultoría técnica para redactar el proyecto, que está adjudicada: 29.000 euros invertidos hasta ahora, de 1.272.000 que preveía el Plan; la variante de Aldeaseca, que está en... desde el tres de abril del año dos mil ocho en información pública y en plazo de alegaciones; de La Fuente de San Esteban a Sando, el proyecto está en fase de redacción; de Sando a la 517 también -todo, le estoy hablando de fechas muy recientes, que es cuando se ha movido algún papel de ellas-, del tres de octubre del año dos mil ocho se está tramitando la expropiación del terreno -hace cuatro días, prácticamente-; la variante de Rágama, que nada; de Ledesma al límite con la provincia de Salamanca, tampoco absolutamente nada; de... Alba de Tormes al límite con la provincia de Ávila, que aquí tienen... han invertido la mitad, la mitad del... de lo previsto, solamente; de Robleda al límite con la Comunidad Autónoma de Extremadura, que me he referido antes: está en consultoría técnica en la redacción de proyecto, que tiene adjudicado 53.000 euros, de un total de 2.102.000 que tenía que tener esta carretera invertidos; o de Salamanca a Aldearrubia, que también está pendiente.

Esta es la situación que tienen las carreteras de Salamanca. Desde aquí le pedimos que acelere las obras previstas, en beneficio de la provincia.

Quiero recordarle que son urgentes y prioritarias: Salamanca al límite con la frontera de Portugal por Vitigudino; Salamanca-Alba de Tormes por Piedrahíta, que es la... en dirección Piedrahíta. Es prioritaria y urgente también Salamanca-Vecinos, la... pero la continuación, no muriendo en Vecinos, sino la continuación también por la 210, Vecinos-Tamames, por la 201, Tamames-La Alberca, para llegar hasta La Alberca. Es fundamental la 526, de Ciudad Rodrigo al límite con la provincia de Extremadura, que es la comunicación natural con Extremadura de todo el oeste de la provincia; la 220, antigua -Red Básica- 515, que es la comunicación de Béjar con Ciudad Rodrigo y con Portugal a través de la Sierra; la Salamanca 315, Trabanca-Vitigudino-Fuente de San Esteban; y su continuación por la Fuente de San Esteban al enlace de la 220 con la Sierra de Francia. Es fundamental también Salamanca-Ledesma, como es fundamental Ledesma-Fuente de San Esteban; Ciudad Rodrigo-Lumbrales, Vecinos con el enlace de la 220 en la Sierra de Francia; Peña... Peñaranda-Fresno; Encinas de Abajo, en la 501, a Cantalapiedra; Sorihuela-Puente del Congosto con Piedrahíta, que es la salida natural del sur de la provincia, y comunicación natural con Madrid.

Como es fundamental también tratar de negociar un convenio de transferencia con la Diputación Provincial para hacerse cargo de la carretera Trabanca-Villarino, en el enlace con la carretera Vitigudino-Masueco, en Los Arribes... en los Arribes, así como Retortillo-Villaveja-Vitigudino.

En fin, esta es la situación que tenemos, y nos gustaría que ya que toda la red nacional de la provincia de Salamanca se convierte en autovía, trescientos veinticinco kilómetros, con una inversión de 847 millones de euros, que en breve tendremos prácticamente todos los tramos abiertos, sí nos gustaría que ese mismo esfuerzo se realizara por parte de la Junta de Castilla y León, y se cumpliera con lo previsto en el Plan, se agilizaran los plazos, se agilizaran las adjudicaciones, las redacciones de proyectos, y se le diera un impulso definitivo al desarrollo de las carreteras en la provincia de Salamanca.

Espero y no dudo que contaré con el compromiso de la Consejería de Fomento, reflejado en usted, como Director General, de que esto sea así. Y sí me gustaría, de verdad, que fijara unas fechas; no le estoy diciendo un día concreto ni un plazo concreto, pero sí un periodo de plazo concreto para realizar todas estas actuaciones. Muchas gracias, Presidenta.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Muñoz de la Peña. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Jesús... don Jesús Jaime Encabo Terry.

EL SEÑOR ENCABO TERRY: Muchas gracias, Presidenta. Voy a ser muy breve en esta última intervención.

Y a mí se me viene a la memoria, pues, ese refrán castellano de "dime de lo que presumes y te diré de lo que careces". Porque, desde luego, en una mañana como la de hoy, en la que se están oyendo, pues, lo que son las realizaciones, los compromisos, la ejecución presupuestaria que se está realizando desde la Consejería de Fomento, y en particular desde la Dirección General de Carreteras, resulta un sarcasmo que el máximo responsable del Gobierno de España en nuestra Comunidad Autónoma se moleste cuando se le pregunte sobre los plazos de terminación de obras, y aquí a usted, literalmente, señor Director General de Carreteras, se le quiera arrinconar para que comprometa plazos efectivos en la terminación de las obras, cuando yo creo que en el proceder de la Junta de Castilla y León hay una absoluta transparencia y compromiso, en la medida en que el Plan Regional de Carreteras, a pesar de que algunos intentan darle un carácter claramente legal y que tenga una tramitación parlamentaria, se hace desde el conocimiento y desde el intercambio de impresiones con los interlocutores sociales, y con ellos se ha pactado, pues, los criterios de inversión para los próximos años dos mil ocho-dos mil veinte.

Por eso, a nosotros nos sorprende sobremanera que usted tenga que dar un criterio, criterio que yo creo que ha quedado perfectamente explicitado en su intervención anterior, cuando ha marcado que las prioridades vendrán marcadas por aquellas actuaciones que no se hayan podido realizar a lo largo de estos años. Porque lo que es cierto, y si tuviésemos que analizar, pues, los Presupuestos de nuestra Comunidad Autónoma con los Presupuestos Generales del Estado, desde el punto de vista de lo que es el esfuerzo inversor, pues, desde luego, no tiene comparación lo que es el esfuerzo inversor de nuestra Comunidad Autónoma, porque hay que centrar la cuestión; es decir, de los 10.558 millones de euros que para el próximo año tiene nuestra Comunidad Autónoma para asumir la gestión integral de los servicios públicos y de las inversiones, la Consejería de Fomento -si no recuerdo mal, señor Director General- tiene en Capítulo VI 384.217.000 euros, y ustedes están llegando a un grado de ejecución de más del 99%.

Es decir, estamos hablando de inversiones reales, auténticas, a diferencia de lo que sucede con los Presupuestos Generales del Estado, cuando vemos que de las inversiones totales que se van a efectuar son 30.980 millones de euros para el conjunto de España, pero cuando uno ya se sumerge en los Presupuestos Generales del Estado, ahí estamos hablando de financiación por método Adelman, que, en definitiva, se trata de obras que no tienen su traducción en una ejecución instantánea, en una ejecución comprometida con los ciudadanos, como se había hecho públicamente en distintas ocasiones.

En definitiva, yo creo que en el día de hoy, en esta mañana, lo que procede es ser riguroso y hacerse dos

preguntas: ¿se ha producido una auténtica mejora y modernización de la Red Básica y Complementaria Preferente en la provincia de Salamanca? Rotundamente sí. Y eso lo apreciamos los salmantinos y los que estamos recorriendo con frecuencia el conjunto de las carreteras de nuestra Comunidad Autónoma. Porque no se pueden equiparar todas las carreteras, y se ha dado una preferencia fundamental en las inversiones a aquellas carreteras que tienen una mayor intensidad de tráfico, cuando estamos hablando de que se ha intervenido en las carreteras que soportan del orden del 87% del tráfico rodado de la provincia de Salamanca. En definitiva, se ha hecho con criterios de objetividad y se ha efectuado la inversión que estaba comprometida en el Plan Regional de Carreteras, con un incremento de ese 108% respecto a las inversiones iniciales.

Y después, y ya abundando en lo que había dicho ya en mi primera intervención, también insistir en ese criterio de flexibilidad. Aquí no se ha intentado ejecutar el Plan Regional de Carreteras sin más, sino que se ha hecho desde el diálogo, desde el entendimiento y escuchando con frecuencia, pues, a los responsables municipales de distintos lugares de la provincia de Salamanca, que es lo que ha impulsado que proyectos que inicialmente no estaban previstos, como por ejemplo el de La Fuente-Cerralbo o el de la... municipio de Tammes-Vecinos, se hayan podido incorporar a lo largo de estos años.

Yo, desde luego, entiendo que aquí se puedan criticar algunas cuestiones del Plan, pero, desde luego, yo también bajo a Extremadura, y no hace mucho, pues, otra de las... importantes accesos a uno de los municipios importantes, como es San Martín de Trevejo, pues los accesos a ese municipio eran realmente penosos, y ahora se están acometiendo y está en unas circunstancias infinitamente peores que cualquiera de los municipios que se encuentran en la comunicación con la Comunidad Autónoma de Extremadura, en el caso concreto del Puerto de Perales.

En definitiva, y ya concluyendo mi intervención, señor Director General, expresar desde el Grupo Parlamentario Popular el respaldo a la ejecución del Plan Regional de Carreteras, en lo que concierne a la provincia de Salamanca, y estimularle a que siga con la ejecución de los presupuestos en los términos en que ha venido haciéndolo a lo largo de todos estos años. Nada más y muchísimas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Encabo Terry. En turno de dúplica, tiene la palabra el Ilustrísimo señor Director General.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias, Señorías. Muchas gracias, señora Presidenta.

Bueno, realmente, usted me ha hecho una enumeración bastante prolija de una serie de carreteras, mezclando las que están en este Plan con las que están o dejan de estar en el Plan nuevo; y entonces, de un... sin que sea de una manera exhaustiva respondiéndole a esa, sí le diré alguna... le haré alguna aclaración en relación con... con alguna de las actuaciones a las que usted se refería.

En concreto, hay tres actuaciones, como es la de... la carretera de Salamanca a Alba de Tormes; en este momento, la Salamanca 114 se encuentra en ejecución de obras, así como la Salamanca 210, entre la CL-512 y la Salamanca 215, así como la parte de la continuación desde El Bodón... de la variante de El Bodón -a la que usted hacía referencia-, entre El Bodón y Robleda. Y como desde El Bodón... como de Robleda al límite de la Comunidad se ha incluido en el nuevo Plan con una actuación de acondicionamiento, es por lo que no se ha acometido la actuación de refuerzo prevista en el resto del tramo. Igualmente está en ejecución de obras el tramo al que usted se refería, entre Salamanca y Ledesma.

Yo le puedo hacer la... -como hablaba de la concreción de fechas- de las previsiones que los presupuestos del año dos mil nueve tienen en relación con las contrataciones de actuaciones en la provincia de... en la provincia de Salamanca. Entonces, en concreto, aparecen reflejadas la... la actuación en la Salamanca 305, de La Fuente de San Esteban a... a Sando; la Salamanca 305, el tramo Sando a la 517; el tramo de... entre La Fregeneda y Portugal entre la CL-517; como... así como la 810 entre Riolobos y Cantalapiedra; y la 324 entre Ciudad Rodrigo y Castillejo de Martín Viejo.

El resto de las actuaciones del Plan se las he comentado antes: en la Salamanca 215, tiene el proyecto provisionalmente aprobado y pendiente de estudio de evaluación de... de impacto ambiental; la 517, entre el límite de provincia... al límite de la provincia de Zamora está el proyecto en redacción; y la Ledesma-límite provincia de Zamora, tiene, asimismo, orden de estudio con proyecto en redacción. Por lo que el resto que quedan son las actuaciones: la variante de Villamayor, que está programada, y aparece en el nuevo Plan como una nueva carretera, que es el acceso desde Villamayor hasta la... la Nacional 600... la Nacional 630 o la autovía; y quedan exclusivamente las dos variantes que hacíamos... antes hacíamos referencia: la variante de Aldeaseca y la variante de Rágama, que están pendientes de la obtención de declaración de impacto ambiental.

En definitiva, la Red Básica de Salamanca es una red que se encuentra en bastante buen estado y que realmente no necesita más actuaciones de modernización que las que están en este momento previsto.

Yo, simplemente decirle una cosa: claro, el Estado ha hecho en Salamanca lo que tenía que hacer, y, por tanto, eso... Pero sí recordarle una cosa: la autovía Ávila-Sala-

manca, por primera vez aparece en una programación de transformarse en autovía a partir del año mil novecientos noventa y seis, porque en el Plan de Infraestructuras... el Plan Director de Infraestructuras del señor Borrell -que estaríamos todavía en fase de ejecución, porque llegaba hasta el año dos mil siete, o sea, que estaríamos casi en fase de ejecución- no contemplaba esa autovía. Por primera vez, Ávila-Salamanca aparece como autovía a partir del año mil novecientos noventa y seis; y ahí hay un dato que es clarísimo y que está reflejado en los expedientes administrativos, ¿eh?: la aprobación definitiva del estudio informativo se produjo el veintidós de marzo del año dos mil dos, y la... la aprobación provisional del documento complementario del estudio informativo se produjo en el año... el treinta del doce del año mil novecientos noventa y nueve. Por tanto, es una autovía que, por primera vez, en el Plan de Infraestructuras llamado Viaria se contemplaba que todas las autovías... las carreteras de la Red del Estado en Salamanca estén transformadas en autovía.

Pero eso, lo haga la Administración que le toque gobernar, es lo que tiene que hacer, porque no olvidemos que algo... es que no es comparable los volúmenes de lo que debe invertir la Administración del Estado con lo que debe invertir la Administración de Castilla y León, porque de todos los vehículos/kilómetro que circulan por las carreteras de Castilla y León, o sea, de todos los vehículos/kilómetro, es decir, de la demanda de tráfico en estas carreteras -incluyendo las redes del Estado, de la Junta de Castilla y León y de las Diputaciones-, el 68% de todos los vehículos que circulan por estas carreteras circulan por las redes de titularidad estatal. ¡Faltaría más que no invirtiese el Estado mucho más que la Junta de Castilla y León, y muchísimo más que las Diputaciones! Luego, en definitiva, el Estado no está haciendo más que lo que... lo que le corresponde hacer, y que en este caso ha sido continuar con el... -de acuerdo con el buen principio que tienen que tener de continuidad de... en... de las obras públicas- continuar la ejecución de unas obras que estaban puestas en marcha en la Legislatura anterior. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Director General. Terminado el turno de Portavoces, ¿algún Procurador desea intervenir, hacer alguna pregunta al respecto? Bien, pues pasamos al tercer punto del Orden del Día, al que el señor Vicepresidente dará lectura.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Bien. Tercer punto del Orden del Día: "**Comparencia del Ilustrísimo señor Director General de Carreteras e Infraestructuras, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre: actuaciones que se vienen realizando por la Junta de Castilla y León en la carretera 601, coste, planificación de las mismas y medidas de seguridad vial que se han adoptado durante las obras en el tramo entre Cuéllar y el entronque en Segovia**".

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

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señora Presidenta. Señorías... dice... las preguntas objeto de esta comparecencia oral entiendo que han quedado sobrepasadas por los acontecimientos, ¿eh? Como Sus Señorías sabrán -y en algunos casos habrán tenido la ocasión de utilizarla-, el pasado mes de septiembre (más concretamente, el día diecinueve) se puso en servicio el tramo de autovía Segovia-Valladolid entre el sur de Cuéllar y el cruce de la CL-601 con la CL-603, después de que en el mes de julio pasado se pusiera en servicio el otro tramo hasta Valladolid, todo ello después de un período de veintiséis y veinticuatro meses, respectivamente, de ejecución de las obras, cumpliendo escrupulosamente lo previsto en el contrato suscrito en el año dos mil seis.

Las características de la autovía ejecutada, con parámetros técnicos de una A-120, duplicando una carretera existente, han ocasionado, lógicamente, unas molestias a los usuarios que son inevitables, habiéndose necesitado el uso de desvíos provisionales, los cuales han estado oportunamente señalizados, de acuerdo con la reglamentación establecida, en coordinación y contacto permanente con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, y con la coordinación de Seguridad y Salud Laboral, que reglamentariamente inspecciona las obras. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): 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 Octavio Cantalejo.

EL SEÑOR CANTALEJO OLMOS: Muy bien. Muchas gracias, señora Presidenta. Muchas gracias al señor Director General de Carreteras, don Luis Alberto Solís, por su presencia y por darnos información sobre esta carretera. Había alguna cuestión más en la comparecencia: también se hablaba de planificación de... de la misma.

Bien, por partes. Dice que han quedado sobrepasadas las preguntas. Claro, claro. Estaba planteada la comparecencia creo recordar que en el mes de marzo, y entonces, ya, digamos que no solo tenía plena actualidad sino que se había, incluso, sobrepasado en cierto modo el tiempo; porque lo que pretendíamos era trasladar la preocupación de los ciudadanos. Me refiero a la seguridad vial en el transcurso de las obras, de solapamiento de las obras con la seguridad vial. El desarrollo de la obra, en fin, la verdad es que ha preocupado muchísimo a los usuarios, sobre todo en el tramo Cuéllar-Segovia, no tanto en el tramo Cuéllar-Valladolid, que, bien, como usted sabe perfectamente -no faltaría más-, la obra ha sido ejecutada por dos empre-

sas distintas, por dos UTE distintas: una ha sido Valladolid-Cuéllar y otra ha sido Cuéllar-Segovia. Bueno, pues por lo que sea, los usuarios conocían lo que pasaba, y lo que pasaba en un tramo y lo que pasaba en otro tramo, y, bueno, pues la comparación era inevitable, y había una preocupación evidente.

Yo le tengo que decir, y, vamos, se lo digo claramente, que no era mi intención... que no era nuestra intención cuestionar las medidas de seguridad, ni mucho menos, qué va. Nosotros pretendíamos -ahora, efectivamente, no tiene objeto- que la Administración comprobase -que yo estoy seguro que lo estaba haciendo-, que inspeccionase, que nos dijese si se estaban adoptando las medidas de seguridad adecuadas para... para garantizar la seguridad vial, teniendo en cuenta, pues eso, que se estaba simultaneando el tráfico rodado con las... con las obras.

Ha habido muchos problemas, pero muchos; ha habido muchas situaciones de riesgo, sobre todo para los usuarios, desde luego. Ha habido muchísimas incomodidades -vamos, dicho de manera eufemística-; y yo sé que es inevitable, la mayoría de ellas son inevitables. Lo que queríamos saber, y por lo que se pidió esta comparecencia en su momento, era si eran adecuadas las medidas de seguridad que estaban implementando las... las... las UTES, las empresas; si eran adecuadas, si eran... era eso lo que había que hacer, y no otra cosa. Yo no lo sé, yo pensé que en aquel momento no eran las medidas... yo creo que no eran completamente adecuadas las medidas de seguridad que se habían adoptado. Yo lo pensaba, pero yo no soy técnico; no lo afirmé nunca ni lo afirmo ahora, yo lo pensaba. Y la mayoría de los usuarios lo pensaban; hubo muchos usuarios que utilizaron vías alternativas, hubo otros muchos usuarios que asumieron riesgos evidentes; a lo mejor no quedaba más remedio; seguramente no hubo más remedio, seguramente.

Pero de verdad que nos hubiese oído gustar... perdón, nos hubiese gustado oír a la Dirección General, o a algún responsable de la Junta, que el control de las obras daba como resultado que las medidas eran las adecuadas. Yo creo que la mayoría de los ciudadanos echaron en falta estas aclaraciones, porque se oía, permanentemente, muchos comentarios de los usuarios, y... bueno, sobre las medidas de seguridad. Pero, bueno, echamos en falta estas aclaraciones; en realidad, son informaciones que lo que hacen es, bueno, pues, subrayar que las medidas de seguridad son las que tienen que ser; y la gente se queda, pues, más tranquila.

De verdad que hubo percances, hubo algunos accidentes, hubo muchos conos amarillos disomina... diseminados por líneas que aparecían y desaparecían, y volvían a aparecer. La verdad es que no pasó a más. Y, bueno, pues ahora, pues, efectivamente, es demasiado tarde para aclararlo. Además, hay otros asuntos mucho más importantes, sin duda, de verdad, sin duda. De

todas las maneras, si el fin justifica los medios -como dijo Maquiavelo-, la obra está concluida, y a pasar página. Yo no tengo más que decir al respecto. La... la comparecencia, lo que nosotros decíamos en aquel momento era exactamente esto, que queríamos que subrayasen que se estaba haciendo lo que... se hacía lo que se había... lo que había que hacer. Yo creo que había que hacer alguna cosa mas, pero bueno. Yo, de todas maneras, creo que las cosas se podían haber hecho mejor, sobre todo a la información, me refiero a la información, porque da confianza a los usuarios, porque da confianza a los ciudadanos.

Y ahora quiero centrarme más en la segunda parte, o en la primera parte de la... de la comparecencia, que es la... la planificación. Usted lleva muchos años en la Dirección General de Carreteras; yo creo que estaba usted en la Dirección General cuando se hizo la variante de Cuéllar, la primera de esta... de la CL-601, que inauguró el entonces Presidente de la Comunidad Autónoma, el señor Lucas; estaba con él el que entonces era Consejero de Fomento, el señor Merino. Después de la variante de Cuéllar, vino la de Sanchonuño; también vino el tramo de autovía de la salida de Valladolid hasta el llamado "Cruce de las Maricas". Luego vino la de Carbonero, etcétera, etcétera. Así hasta el año dos mil cuatro o dos mil cinco.

Bueno, usted conoce que había un compromiso del Partido Popular, había un compromiso de la Junta de Castilla y León y había una demanda amplia, muy amplia -yo creo que absoluta-, pidiendo el desdoblamiento, o lo que ahora es la autovía, para esta carretera. Y, bueno, tengo que decir que... que, felizmente, si el fin justifica los medios, la autovía está en uso. Y bueno, pues nos felicitamos de que así sea.

Nosotros recimos... recibimos esperanzados, primero, el anuncio de la inversión de la Junta; muy esperanzados, recibimos aquel anuncio -que tardó- y hemos mostrado nuestra satisfacción final. Era una demanda largamente esperada, y al final, bueno, pues... pues llegó. Sin embargo, durante años, la respuesta de la Junta fue que la solución idónea era una vía rápida, con unas características muy concretas, que ampliaban la plataforma, hacían los carriles más anchos, los arceles también, reducían las conexiones exteriores, había variantes de población en todo el trayecto -como fuimos viendo, efectivamente-, había malla cinética para impedir el acceso a los animales... En fin, al final han hecho una autovía, la Autovía de Pinares. Y, bueno, pues nos gustaría conocer la planificación que se manejaba en su departamento: ¿era vía rápida o era autovía? Yo creo que eso es lo que nosotros preguntábamos, y yo creo que tiene justificación esta pregunta.

La vía rápida terminó sus trabajos en el año dos mil cuatro, más o menos, o en el año dos mil cinco. Y en esta

obra... [Murmullos]. (Me gustaría continuar. No habrá problema, ¿verdad? Bien). Que en esta obra se hizo la conexión -en la vía rápida-, se hizo la conexión a San Miguel del Arroyo, con una desmonte impresionante -exactamente, lo que hacía falta-, se hizo una incorporación a San Miguel del Arroyo, a través de un enlace, un puente, una rotonda para distribuir el tráfico... en fin, algo que posteriormente se ha demolido. Ahora ya... ya no está, ya no está el puente, no hay accesos, ha quedado la rotonda para la gente que va a San Miguel desde Vitoria, pero el acceso ya es por otra... es por otra entrada.

En la variante de Cuéllar, la más antigua, se hizo un puente para el enlace con la 112, la carretera de Medina del Campo, pero en la ejecución de la autovía se ha demolido el puente y toda la obra de la intersección y el enlace. En la variante de Cuéllar también se hizo un puente para el cruce de la SG-2035, que es la carretera de Bahabón, y otro para la carretera de El Henar. En fin, bueno, todos estos puentes, obviamente, se han tenido que... se han tenido que demoler para adaptarlos a las características de la... de la autovía.

También se hizo un desmonte para la vía rápida, enorme, a la altura de... de Vitoria, lo que hacía falta. Se hicieron dos taludes impresionantes para sujetar las tierras, habida cuenta del enorme desnivel; dos taludes con plantación de pinos, en fin, con todo tipo de especies... de especies vegetales para evitar la erosión. La verdad es que, muy poco después, estos enormes taludes, bueno, pues se han tenido que demoler, porque el tramo consiguiente de la A-601 se ha desplazado unos metros, unos cien metros, más o menos.

En la... en la variante de Sanchonuño había un puente que se ha demolido y se ha desplazado unos metros, pocos, pero se... se ha desplazado unos metros, pues, para adaptarlo a la nueva... a la nueva vía. Los dos enlaces que servían para dar entrada y salida a la localidad, bueno, pues, también se han tenido que demoler para hacer otros nuevos.

Sin embargo, en Pinarejos se ha hecho directamente la variante con dos vías, y se ha hecho una vez.

En Navalmanzano se anunció la variante por parte de los Procuradores del Partido Popular en Segovia -no sé si todos, o por la mayoría; aquí tenemos a la señora Sanz, que a lo mejor nos lo puede decir-, y se anunció como la primera fase de la autovía; una circunvalación que se abrió creo recordar que en el año dos mil cinco, o en el año dos mil cuatro. Para hacer la autovía, la A-601, se ha demolido todo, todo lo que se hizo para la variante; lo que era la primera fase, bueno, pues ha desaparecido... ha desaparecido todo.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Señor Cantalejo, vaya finalizando. Ha consumido su tiempo.

EL SEÑOR CANTALEJO OLMOS: (Vale, bien. Pues nada, terminaré). Únicamente estaba diciendo... yo preguntaba por la planificación, porque, bueno, lo que se estaba haciendo para la... lo que se había planiza... planificado para la... para la vía rápida, lo que nosotros pensábamos, y se había anunciado por parte de la Junta y por parte del Partido Popular, que constituía la primera fase de la... de la autovía, pues se ha ido demoliendo. En fin, tendré ocasión, a lo mejor, de dar algún dato más y, sobre todo, escuchar alguna aclaración del señor Director General. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Cantalejo. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Paloma Inés Sanz Jerónimo.

LA SEÑORA SANZ JERÓNIMO: Gracias, señora Presidenta. Señor Director General, Señorías, buenos días. En primer lugar, quiero darle la bienvenida a esta Comisión, también, y agradecerle su comparecencia hoy aquí. Y yo lo que sí que le quiero decir es que ha hablado en el presente, y a las pruebas me remito.

Señor Solís, la Autovía de Pinares, la A-601, es ya, hace unos meses, una realidad. Para todos los segovianos, desde luego, que yo conozco y, por supuesto, para el Grupo Popular, esta autovía es un orgullo; es la segunda de titularidad de la Junta de Castilla y León, y es un eje fundamental de vertebración de la Comunidad, ya que une dos capitales de provincia, Segovia y Valladolid, y canaliza uno de los tráficos más importantes de Castilla y León. Es una clara alternativa, también, para conectar Madrid-Valladolid-León. La gran accesibilidad de esta autovía, con setenta y un pasos y veintiséis enlaces, hace que sea una vía de gran capacidad, traducida en desarrollo sostenido, y compatible con el medio rural.

Tenemos que agradecer desde el Grupo Popular la apuesta de la Junta de Castilla y León, del Gobierno de Juan Vicente Herrera, por esta vía de comunicación y el esfuerzo, el esfuerzo que ha realizado, lo que está dando como resultado una mejor vertebración y accesibilidad del territorio, por lo que reduce los tiempos de recorrido, y mejora tanto los tráficos de paro... de paso como los desplazamientos internos; potencia también los intercambios comerciales, culturales y turísticos; y favorece la... la expansión y desarrollo de los municipios del entorno, y, por tanto, de toda la Región, de toda Castilla y León.

El trazado discurre por el corredor antiguo de la CL-601, por lo que se ha aprovechado al máximo los infraestructuras existentes en ese momento.

Señor Director General, le quiero comentar que, por el uso que yo misma le doy a esta autovía, casi a diario, he podido comprobar que, gracias a su moderna construcción, sus curvas están mejor trazadas, por lo que observo una conducción muy cómoda. También me han

informado que, al ser una autovía de nueva generación, tiene un asfalto poroso, y he podido yo misma comprobar que es menos ruidoso y... que el convencional, y menos deslizante, también, por el agua de lluvia. ¡Qué gran inversión!, tengo que decir. ¡Qué gran inversión! Esta autovía, Segovia-Valladolid, como dijo nuestro Presidente, Juan Vicente Herrera, prueba la capacidad competitiva de la Región, que ha desarrollado un proyecto ambicioso y de difícil cumplimiento. Y, además, ha cumplido rigurosamente los plazos establecidos; con una inversión de cerca de 350 millones de euros, se iniciaron las obras en julio del año dos mil seis y se han finalizado en septiembre del dos mil ocho.

La Autovía de Pinares canaliza uno de los tráficos, como digo, más importantes de la Comunidad, con una media de ocho mil vehículos diarios, y recorta en unos veinte minutos el tiempo de recorrido entre Segovia y Valladolid. Es también una fuente de oportunidades para el desarrollo de Segovia y de los municipios por los que atraviesa, porque ofrece nuevas alternativas para la... la dinamización de la industria y de los servicios.

La Autovía de Pinares cuenta con dos centros de conservación y explotación, uno en la localidad vallisoletana de Portillo y otro en la de Segovia, en Carbonero el Mayor. Por lo que he conocido, estos centros se encargan de controlar cualquier incidencia que se produzca a lo largo de la citada autovía, a través de unos medios de última generación.

Y todo ello nos reafirma en el aval de seguridad de la misma para una mejor conducción siempre. Y esto, desde luego, compensa de una manera rotunda el gran esfuerzo que ha realizado la Junta de Castilla y León para que esta autovía sea hoy, como le he dicho, una realidad, como todos sabemos, y un éxito. Y le digo una realidad y un éxito porque satisface, desde luego, y con creces, todas las expectativas, tanto de seguridad como de desarrollo de la zona y de la propia Comunidad de Castilla y León, asegurando la mejora de la calidad de vida, también del medio rural, y en el entorno de esta nueva vía de comunicación.

Una infraestructura que, desde luego, consideramos clave para impulsar el crecimiento económico dentro de los objetivos marcados por la Consejería, como son la vertebración, integración y cohesión del territorio para los castellanos y leoneses, impulsando las políticas de seguridad vial y reforzando las actuaciones de conservación de nuestro patrimonio viario.

Una autovía que da respuesta a las necesidades de movilidad de las personas, ofreciendo mejores servicios. Ha sido un importante esfuerzo inversor del que, como segoviana y como castellanoleonesa, me siento orgullosa, y que esté realizado, además, por un Gobierno del Partido Popular, aunque a todos nos hubiera gustado que también

hubiera colaborado el Gobierno de la Nación. No entiendo las pegas y tampoco la falta de colaboración del Gobierno Socialista, señor Director General, y, por supuesto, tampoco entiendo la falta de colaboración del Gobierno del señor Rodríguez Zapatero. Todo lo que sea mejorar es positivo, y en esta línea se entienden las intervenciones del Grupo Socialista, como bien plantea en otras ocasiones; pero las pegas y las dudas en el momento actual, pues, las considero del todo incomprensibles.

No quiero extenderme más. En definitiva, señor Director General, creo que esto es un éxito. Quiero darle, en nombre del Grupo Parlamentario Popular y en el mío propio, la enhorabuena, tanto al Consejero de Fomento como a usted, y a todo su equipo. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Sanz Jerónimo. 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... señora Presidenta. Gracias, Señorías. Bueno, yo empezaré haciendo una manifestación de principios, pero es personal: el fin no justifica los medios. Eso es una... una postura personal, no... no es institucional; desde luego, es... es personal. Por tanto, niego el mayor de los principios.

Vamos a ver, yo intentaré ser sintético en lo que hice... en lo... para... para darle respuesta a algo que prolijamente me plantea. Claro, nada tiene que ver la planificación del año noventa y dos, cuando se empieza a... a pensar en la modernización de la conexión Segovia-Valladolid, con la... con la concreción de esa planificación, ya en el año... o una nueva versión de la planificación, en el año dos mil tres, porque los tiempos cambian, las necesidades cambian y lo que hay que hacer es ir a adaptarse. Y creo que la planificación que se adoptó en el año noventa y dos fue absolutamente acertada; era modernizar de una manera muy selectiva ese... esa carretera, transformándola en una... en una especie de vía rápida; digamos una especie, por no entrar en términos técnicos; como usted ha dicho, con una sección muy amplia, con unos arcones muy amplios, construyendo las... las variantes de las... de las poblaciones, de forma tal que se eliminase el obstáculo principal que suponía una disuasión para... para que la gente que fuera de Segovia a Valladolid y viceversa utilizaran ese corredor, que eran las... las travesías de las... de las poblaciones. Y en ese sentido, pues se... se hizo secuencialmente con el tiempo, de la que fue... la primera adaptación fue la... efectivamente, la... la variante de Cuéllar, toda la modernización de esa carretera, con la construcción de sus variantes de población, habiendo quedado, efectivamente, sin realizar, en esa primera fase, la variante de Portillo, la variante de

Pinarejos y la variante de... de Roda. Por tanto, esas son, se han ejecutado, de forma global en esta segunda fase.

Por tanto, la planificación es perfectamente coherente lo que se pensó en el año noventa y dos con... con lo que luego, en el año dos mil tres, expuesto, además, en... en esta sede parlamentaria por el Presidente de la Junta, en su Discurso de Investidura, que decidió acometer la transformación en autovía.

Y entonces, tengo que decir una cosa, Señoría. Mire, yo entiendo que la controversia política, bueno, pues, desde la parte de la Oposición, uno tenga que buscar cosas de crítica y de control al Gobierno; es que eso es lo lógico. Y yo entiendo que cuando uno plantea actuaciones globales tan amplias como un plan de carreteras, efectivamente, los datos son presentables de una... de una forma o de otra, y a la luz de la... del análisis de la Oposición, uno puede creer, en lugar de hablar de kilómetros o... o de millones de inversión, hablar de actuaciones. Y... y bueno, hay una... hay un frente... una... unos diferentes prismas de presentación de unos datos. Pero mire, al hablar de la autovía Segovia-Valladolid, yo no quiero pecar de triunfalismo, pero es que es una actuación que no tiene aristas negativas ninguna.

Yo tengo que felicitar... además, aquí, dos miembros de mi equipo me acompañan, y en ellos hago patente mi felicitación al equipo de la Dirección General, porque se ha gestionado una actuación con carácter que, además, invito a cualquiera de Sus Señorías a que me busque un precedente en España; y en el extranjero es imposible de localizar, porque en el extranjero, para hacer una autovía, desde que se toma la planificación... la decisión política de acometer una autovía hasta que se terminan todos los... los procesos de lo que se llama de la información pública, y luego se hacen los proyectos y se acomete, no pasan menos de diez años hasta que empiezan las obras; y en España, ese plazo es algo más reducido. Pero de ninguna manera en España, desde que se empieza una autovía, se toma la decisión política, hasta que casi se concretan las obras, estamos hablando de menos de ocho o diez años. Y aquí, desde el uno, aproximadamente, de julio del año dos mil tres, entre que el Presidente de la Junta de Castilla y León anuncia una decisión política, a septiembre del año dos mil cinco, en cinco años se cubren, de una manera acelerada, pero con rigor, todas las fases administrativas, teniendo que hacer el anteproyecto, informaciones públicas, declaraciones de impacto ambiental, elaboración de pliegos para utilizar el método... un método de concesión, ejecutar las obras y terminarlas en plazo.

Por tanto, esta es una actuación que no tiene aristas, y, por tanto, yo no puedo... no llego a... a comprender cómo se le quiere buscar los tres pies al gato. Pero voy a... es a donde voy... a donde voy a entrar ahora, para plantearle... y luego hablaremos de los temas de la... los temas de la seguridad.

Se pretende dejar un velo como de... de improvisación: "Es que se construyeron en las variantes de población unas... unas estructuras, y luego esas estructuras ha habido que demolerlas". Pues sí, y se lo voy a explicar. Mire, ha habido que demoler tres estructuras en Carbonero, y ha habido que demoler una estructura en Sanchonuño. ¿Por qué? Porque el principio básico que ha regido el diseño de esta autovía ha sido la seguridad vial; en general, el principio que rige toda la actuación de esta Dirección General de Carreteras. Y esas estructuras, todas las estructuras que la nueva autovía tiene, no tienen ningún apoyo en mediana; me explico perfectamente, aunque sea un tema técnico: quiero decir, las autovías van desde un extremo de una calzada hasta el otro extremo de la calzada, de forma tal que no se pueda producir, se evite, un obstáculo que sea un apoyo intermedio para que un coche que pueda golpear, aunque esté protegido por una barrera ..... contra... contra esa mediana. Por tanto, para evitar la... esa... esa circunstancia, algunas estructuras que estaban ya construidas ha habido que demolerlas, en contra de la opinión de las empresas constructoras, que, lógicamente, pretendían aprovechar la... lo ya construido y dejar unas estructuras con un apoyo de mediana. Luego, sí señor, no hay que ocultar que ha habido que demoler cuatro estructuras, pero ha habido que demoler cuatro estructuras por consideraciones de seguridad vial. Y tenemos una autovía entre Segovia y Valladolid que, en la parte que acabamos de construir, no tiene un solo apoyo en mediana. Por tanto, una... una infraestructura iniciada y pensada fundamentalmente en la... en la seguridad vial.

Y ahora ya le voy a hablar en cuanto al tema de la... el tema de las actuaciones. Mire, durante esta obra, y fundamentalmente en el tramo Cuéllar... Aquí ha habido que lamentar dos accidentes; en... en el tramo Segovia-Valladolid, ha habido que lamentar un accidente mortal... perdón, el tramo Valladolid-Cuéllar. Pero en el tramo Cuéllar-Valladolid, que ha sido el tramo más conflictivo y más problemático, y donde han padecido más los usuarios, porque también tenía más movimiento de obra y donde se ha rectificado más el trazado, no ha habido un solo accidente mortal. Luego en este caso sí le diré que el fin justifica los medios. Yo sé que han tenido ustedes que circular, los que la han usado habitualmente, a cincuenta por hora; oiga, pero es que las carreteras no están para correr por ellas, están para ir despacio y en condiciones de seguridad; y se han seguido los criterios que nos ha ido diciendo la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Y hemos... tenemos la satisfacción de, Cuéllar-Segovia, haber... haber terminado la obra sin ningún accidente, sin ningún accidente... sin ningún accidente mortal.

Por tanto... y además de eso, le diré que puedo presentar... y no tendré la incorrección de pretender contárselo desde el siete de febrero del año dos mil

siete hasta el... se lo diré... hasta el día doce de septiembre del año dos mil ocho, día a día, le puedo referir las actuaciones e inspecciones que se han hecho en la concesión en relación con la seguridad vial. Bueno, ya sé que todo es mejorable. Seguramente, a... a lo hecho, algo más se puede hacer; a... lo... todo es mejorable. Pero, Señoría, la perfección no es de este mundo. 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 Octavio Cantalejo.

EL SEÑOR CANTALEJO OLMOS: Muy bien, muchas gracias, Presidenta. Bien, le tengo que decir, señor Director General, que no he ahorrado ningún elogio hacia la inversión. No me he callado la felicitación desde que lo anunció el Presidente Herrera, y creo que la obra es magnífica. O sea, no tengo más que decir al respecto. No estoy hablando de eso, porque lo que se planteaba era la planificación. Y, bueno, al final la obra la quedado francamente bien, la plataforma no tengo nada que decir. Sobre otras cosas, creo que hay flecos, que lo mencionaré, al menos lo mencionaré.

Pero yo sí que quería decirle alguna cosa. Quiero decir, hasta que se empieza la... la autovía, la Junta de Castilla y León ha gastado, según información de la propia Junta de Castilla y León, 120 millones de euros hasta el año dos mil cinco. Yo, lo de Cuéllar, lo entiendo; yo sé que en el año noventa y seis se abre la variante de Cuéllar, y no se puede pensar que esa variante, diez años después, u once años después, va a ser una autovía. Yo lo entiendo, que la planificación que da como consecuencia la variante de Cuéllar en el noventa y seis, que vendrá desde el año noventa y dos, lo entiendo, ¡no faltaría más! Sin embargo, las últimas intervenciones, señor Director General, yo creo que ustedes sabían perfectamente que se iba a hacer la... perdón, que se iba a hacer autovía, y de hecho se anunció; la primera parte de la circunvalación de Navalmanzano se anunció como primera parte de la autovía Segovia-Valladolid. Y, sin embargo, se ha demolido en un 90... perdón, en un 100%, se ha demolido totalmente; porque había que hacerlo, si yo lo entiendo. Y lo de los puentes, pues ya lo sé que les tienen que demoler para que no haya ningún apoyo y por cuestiones de seguridad, por supuesto; no... no han sido tres; que yo sepa, yo he visto, al menos, seis. Pero bueno, que habrán hecho lo que tengan que hacer, que no se lo cuestiono en absoluto.

Lo único que he cuestionado ha sido la planificación, y sabe por qué lo... y sabe por qué lo digo, y sabe por qué lo digo, porque es que usted me lo había oído esto, pues, muchas veces: porque hemos estado reivindicando y reclamando la autovía, pues hombre, desde la época... del Conde Ansúrez, no, pero un poco después. Hemos estado

diciendo que lo que hace falta es una autovía, que lo que hace falta es una autovía, que no es suficiente con la vía rápida; estamos gastando el dinero dos veces. Eso es lo único que le estoy reclamando, y es que me lo ha oído desde hace muchos años usted. Y por eso no le estoy buscando tres pies al gato. Insisto, que es que nos autofelicitemos o felicitamos a la Junta de Castilla y León por la inversión que ha hecho con el dinero de todos los ciudadanos de Castilla y León, cuando lo paguemos, por supuesto, si me parece muy bien.

La cuestión es que por qué en el año dos mil cuatro se seguían haciendo tramos de la vía rápida, en el año dos mil cinco se estaban haciendo tramos de la vía rápida, que es que un año después se... se picaron. Eso es lo que se cuestiona. Yo creo que la Junta, ahí, no anduvo ligera, y hemos hecho la carretera en muchos sitios dos veces. Algunas cosas, no había más remedio -y lo entendemos, ¡no faltaría más!-, y otros tramos, yo creo que, a lo mejor, sí que había más remedio.

Y finalmente, para que no me tenga que llamar la atención la señora Presidenta, le tengo que decir que algunas... algunos flecos han quedado. Ha habido flecos, hay flecos en los accesos a... a Cuéllar, a Navalmanzano, a Carbonero y a Cantimpalos. El fleco de Cuéllar es un fleco importante, y usted me lo ha oído muchas veces. Cuando se hizo la variante, no quedó más remedio, se hizo por el lado oeste cuando se podía haber hecho por el lado este; se hizo por ahí, pues bienvenido sea, porque había que hacerlo por ahí. Pues vale. Pero quedó una carretera muy importante, que es la carretera de Arévalo, la carretera de Navas de Oro, sin conectar. Y en aquel momento yo creo que era asumible, más o menos, que pasara el tráfico rodado por la localidad. Ahora mismo, usted sabe que no es asumible -yo creo que pensará como yo-, no es asumible que todo ese tráfico pase por el casco histórico, por el conjunto histórico de Cuéllar para incorporarse a la A-601. Hay una solución, usted la conoce perfectamente, hay una solución que se podía haber implementado.

Usted dice que los planes y los proyectos son flexibles; podía haber habido flexibilidad y haber llevado todo el tráfico de la carretera de Arévalo a la A-601, a la altura entre Sanchonuño y Cuéllar, lo conoce perfectamente, y es un fleco muy importante que ha quedado, como es muy importante todo el fleco relativo a las vías de servicio.

Yo no tengo ninguna duda de que se han hecho las vías de servicio con los parámetros que marca la legislación, etcétera, etcétera, etcétera, pero usted sabe que no sirven. En la mayoría de las vías de servicio de la A-601 no sirven, por el motivo que sea, y aunque cumplen los parámetros técnicos que tendrían que cumplir, que los cumplirán, sabe que no sirven, lo sabe perfectamente, como lo sé yo.

Y, bueno, pues ha habido algunos problemas más, como puedan ser el tráfico que viene de la carretera de Bernardos-Santamaría, todo el tráfico de la zona de Santamaría la Real...

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Señor Cantalejo, vaya finalizando, por favor.

EL SEÑOR CANTALEJO OLMOS: Vale, vale, termino. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias. En turno de réplica, tiene la palabra la señora Sanz Jerónimo, por tiempo máximo de cinco minutos.

LA SEÑORA SANZ JERÓNIMO: Gracias, señora Presidenta, no lo voy a consumir. Señor Solís, reiterarme en todo lo dicho. Los hechos avalan todos los beneficios de este gran esfuerzo que ha realizado la Junta de Castilla y León para que esta autovía sea ya una realidad. Esfuerzos también por seguir dando respuesta a la... a las demandas y necesidades de los castellanos y leoneses; se ha dado un gran impulso con propuestas e iniciativas concretas como esta desde la Consejería de Fomento, cualquiera puede comprobar la gran mejora que ha experimentado la Red de Carreteras de nuestra Comunidad; la construcción de nuevas autovías, como la que hoy nos ocupa, la Autovía de Pinares, ha determinado una importante mejora en la accesibilidad de nuestro territorio, y nada más.

Darle la enhorabuena, manifestarle nuestro apoyo, como no podía ser de otra manera, el apoyo del Grupo Popular para colaborar y seguir trabajando en esta línea de progreso, de desarrollo, en beneficio de todos los ciudadanos de Castilla y León. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señora Sanz Jerónimo. Tiene la palabra, en turno de réplica, el señor Director General de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señora Presidenta. Gracias, señora Sanz. Gracias, señor Cantalejo. En... en relación con... con alguna de las cosas que... que plantea en su segunda intervención, hombre, yo creo... los castellanoleoneses deben estar tranquilos y confiados que, desde luego, la inversión que el Gobierno Regional ha hecho desde el año noventa y dos hasta el año dos mil ocho en todo ese eje, que, aproximadamente, se han invertido unos 300 millones de euros, y que la... el... el resultado de eso es que se ha conseguido una autovía de más de cien kilómetros de longitud, si uno divide trescientos entre cien, que es algo más, nos sale a 3.000.000 de euros el kilómetro. Es decir, estamos por... en el ratio de la inversión de... de autovía... kilómetro de autovía en un terreno como el nuestro.

Luego, por lo tanto, con las adaptaciones flexibles que hay que hacer con... en el tiempo a las planificaciones, yo lo que... la planificación global ha sido razonable. ¡Hombre!, efectivamente, lamentar que alguna Administración que, con un acuerdo de esta Cámara, se había comprometido a cofinanciar el 50% de esta... de la obra, pues no haya querido entrar en ello.

Y, efectivamente, hay flecos, porque las cosas no son perfectas; naturalmente que hay... que hay flecos, pero he dicho que la exposición era sin triunfalismos. Nos sentimos orgullosos de la actuación, francamente orgullosos de la actuación, pero las cosas son... son mejorables.

¡Hombre!, hay temas de las comunicaciones que usted me plantea, de la carretera de Arévalo con Cuéllar, carretera de Bernardos... Eso no son objeto de un contrato de concesión en el que aquí no hemos entrado a... a pormenorizar, pero el contrato de concesión, por su propia esencia, hay un proyecto que se... el concesionario presenta sobre una... sobre la... sobre el anteproyecto de rehabilitación, presenta un proyecto y ese proyecto lo ejecuta y luego lo construye, y lo conserva y lo explota.

Luego, por lo tanto, sobre un contrato de concesión, no es ampliable el hacerle una carretera, hacer conexiones de... o a Bernardos o con la carretera de Cuéllar al otro. Luego, por tanto, en el contrato de concesión esos temas no caben. Son objeto, objeto, probablemente, de alegación al Plan de Carreteras nuevo, donde pueden tener la... el tratamiento que tengan que tener.

Y, efectivamente, y no digo nada nuevo porque así lo... lo manifestó el Presidente el día de la... de la inauguración, en este momento, la Dirección General de Carreteras está ya trabajando, físicamente trabajando, en el análisis de la mejora funcional de las vías de servicio. Es una cosa... es así, y, y... y no lo vamos a discutir; pero si uno discurre por las autovías que el Estado ha construido con los Gobiernos sucesivos en Castilla y León, uno no ve que haya una vía

de servicio pavimentada a lo largo de todas las autovías, cójase la autovía que se quiera de las que hay en Castilla y León o fuera de Castilla y León. Bueno, parece ser que en la única autovía que ha hecho la Junta de Castilla y León, entre Segovia y Valladolid, sí que es necesario que haya una vía de servicio. Y no lo discutimos, a lo mejor las peculiaridades de las explotaciones hortofrutícolas lo requieren, y... y como no somos nada fundamentalistas, lo estamos analizando con detalle para llegar a construir los kilómetros de vía de servicio que sean necesarios para favorecer, bueno, pues, la permeabilidad transversal y las explotaciones hortofrutícolas.

Pero que conste que no hay ninguna autovía del Estado en Castilla y León y yo, desde luego, no las conozco en España, en donde a cada lado de la carretera haya una vía de servicio pavimentada. Bueno, pues aquí seguramente la va a haber, no a ambos márgenes, sino, por lo menos, en uno u otro, en la longitud que sea necesaria, y en este momento se está estudiando, y yo estoy haciendo otra cosa que no es refrendar, ¡faltaría más!, sino llevar a cabo lo que dijo el Presidente en el propio día de la inauguración, que se iba a analizar con detalle. Bueno, pues los... las lagunas que hayan podido quedar de falta de permeabilidad transversal y de la necesidad de vías de... de servicio pavimentadas para favorecer la... un modelo de explotación hortofrutícola, que parece ser, bueno, que utilizan unas máquinas muy pesadas, muy potentes, y que tienen problemas de circulación por los caminos de servicio que hemos construido. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Director. ¿Algún Procurador desea formular alguna pregunta al respecto? Bien. Pues no siendo así, no hay más asuntos que tratar. Y antes de levantar la sesión, dar las gracias al señor Director General de Carreteras por sus claras y, a la vez, extensas explicaciones. Muchas gracias. Se levanta la sesión.

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