



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 2010

VII LEGISLATURA

Núm. 554

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENTA: Doña María de las Mercedes Alzola Allende

Sesión celebrada el día 28 de junio de 2010, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA:

1. Proposición No de Ley, PNL 1128-I, presentada por los Procuradores Dña. Ana María Muñoz de la Peña González, D. José Miguel Sánchez Estévez, D. Emilio Melero Marcos y Dña. María Rosario Gómez del Pulgar Muñoz, instando a la Junta de Castilla y León a que proceda a la aprobación del Catálogo de Carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 282, de 10 de febrero de 2010.
2. Proposición No de Ley, PNL 1130-I, presentada por los Procuradores Dña. María Blanco Ortúñez, D. Pascual Felipe Fernández Suárez y D. Jorge Félix Alonso Díez, instando a la Junta de Castilla y León a ampliar la oferta de transporte a la demanda, ampliando los horarios para garantizar el acceso a más servicios, así como a actividades de ocio y cultura, entre otras, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 282, de 10 de febrero de 2010.
3. Proposición No de Ley, PNL 1148-I, presentada por los Procuradores D. Manuel Fuentes López, D. José Ignacio Martín Benito y D. Manuel Ramos Pascual, instando a la Junta de Castilla y León a garantizar el inicio de las obras de la carretera ZA-102 en el año 2010, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 285, de 18 de febrero de 2010.
4. Proposición No de Ley, PNL 1254-I, presentada por los Procuradores Dña. Natalia López-Molina López, Dña. Consuelo Villar Irazábal, D. Ildfonso Sanz Velázquez y D. Fernando Benito Muñoz, instando a la Junta de Castilla y León al desdoblamiento de la carretera BU-470, recogida en

el Plan de Carreteras 2010-2020, para que sea una realidad en el año 2011, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 316, de 6 de mayo de 2010.

SUMARIO

<u>Págs.</u>	<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diez horas treinta y cinco minutos.	10744
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre la sesión.	10744
Intervención del Procurador Sr. Rodríguez Lucas (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	10744
Primer punto del Orden del Día. PNL 1128.	
El Secretario, Sr. Solares Adán, da lectura al primer punto del Orden del Día.	10744
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	10745
En turno de fijación de posiciones, interviene la Procuradora Sra. García Cirac (Grupo Popular).	10746
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	10747
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	10749
Segundo punto del Orden del Día. PNL 1130.	
El Secretario, Sr. Solares Adán, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	10749
Intervención de la Presidenta, Sra. Alzola Allende, para hacer una aclaración.	10749
Intervención de la Procuradora Sra. Blanco Ortúñez (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	10749
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Martín Pascual (Grupo Popular).	10750
Intervención de la Procuradora Sra. Blanco Ortúñez (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	10751
La Presidenta, Sr. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	10752
Tercer punto del Orden del Día. PNL 1148.	
El Secretario, Sr. Solares Adán, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	10752
Intervención del Procurador Sr. Fuentes López (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	10752
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. De Miguel Nieto (Grupo Popular).	10753
Intervención del Procurador Sr. Fuentes López (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	10754
Intervenciones de la Presidenta, Sra. Alzola Allende, y del Procurador Sr. Fuentes López (Grupo Socialista).	10754
Continúa el Procurador Sr. Fuentes López (Grupo Socialista) con su intervención.	10755
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	10755
Cuarto punto del Orden del Día. PNL 1254.	
El Secretario, Sr. Solares Adán, da lectura al cuarto punto del Orden del Día.	10755
Intervención de la Procuradora Sra. López-Molina López (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	10755
En turno de fijación de posiciones, interviene la Procuradora Sra. Romeral Martín (Grupo Popular).	10756
Intervención de la Procuradora Sra. López-Molina López (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	10757
El Vicepresidente, Sr. Martín Pascual, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	10758
El Vicepresidente, Sr. Martín Pascual, levanta la sesión.	10758
Se levanta la sesión a las once horas cincuenta minutos.	10758

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

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Buenos días. Se abre la sesión. ¿Algún Grupo Parlamentario tiene que comunicar alguna sustitución? Por el Grupo Parlamentario Socialista, no. ¿Por el Grupo Parlamentario Popular?

EL SEÑOR RODRÍGUEZ LUCAS: Sí. Gracias, Presidenta. Buenos días. Juan Dúo Torrado sustituye a

Mar González Pereda, María Dolores Ruiz-Ayúcar Zurdo sustituye a María del Pilar Álvarez Sastre.

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

PNL 1128

EL SECRETARIO (SEÑOR SOLARES ADÁN): Primer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley 1128, presentada por los Procuradores doña Ana María Muñoz de la Peña González, don José**

Miguel Sánchez Estévez, don Emilio Melero Marcos y doña María Rosario Gómez del Pulgar Muñoz, instando a la Junta de Castilla y León a que proceda la aprobación del catálogo de carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León el día diez de enero... de febrero de dos mil diez, en el número 282".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Secretario. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra doña Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Gracias, Presidenta. Buenos días, Señorías. Mediante el Real Decreto 956/1984, de once de abril, la Comunidad asumió el traspaso del Estado de funciones y servicios en materia de carreteras, así como los medios personales, materiales y presupuestarios precisos para ejercer la competencia asumida.

La Junta asumió bienes, derechos y obligaciones reflejados en la capacidad para administrar y gestionar las carreteras autonómicas; asumió la facultad de proyectar, construir, conservar y explotar nuevas carreteras de interés autonómico; recibió los bienes afectos a las carreteras, como parques de maquinaria, viviendas de personal, locales y oficinas, y todas las parcelas, terrenos e inmuebles afectados a las carreteras traspasadas.

El Decreto Ley de Transferencias incluyó la relación de carreteras autonómicas trasferidas, así como la relación de vehículos, maquinaria e inmuebles objeto del traspaso. Al igual que relacionó el personal afectado, puestos de trabajo vacantes adscritos a los servicios traspasados y una serie de... obligaciones y compromisos más.

El Estatuto de Autonomía de Castilla y León, como es evidente, atribuye a la Comunidad competencia exclusiva en materia de carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad, así como la potestad legislativa en materia de su competencia exclusiva.

De esta manera, la Ley 10/2008, de nueve de diciembre, de Carreteras de Castilla y León regula la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras que transcurren íntegramente por el territorio de la Comunidad, ya sean de titularidad provincial, municipal, o de las Entidades Locales, y que no sean titularidad del Estado.

El Plan Regional de mil novecientos noventa y dos realizó un inventario de la red de titularidad de la Comunidad Autónoma, resultando una longitud de once mil quinientos noventa y nueve kilómetros de competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma.

El Decreto 52/2003, de treinta de abril, aprobó el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007, adjuntando como Anexo un catálogo de la red de carreteras, ya que el Plan incluyó una nueva relación, clasificación, denominación y numeración de carreteras de la red autonómica. Como consecuencia de ello, la Orden de Fomento 1205/2003, de diecisiete de septiembre, recoge la nueva relación y clasificación de las carreteras de la red regional de titularidad autonómica y su correspondencia con la anterior denominación, configurándose de esta manera el catálogo de carreteras de Castilla y León.

El Decreto 24/2009, de veintiséis de marzo, aprueba el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020, que, como es evidente, al tratarse de un instrumento básico de ordenación general de las carreteras, contempla una nueva relación de las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma en el marco de la planificación general de la economía y del territorio de la Comunidad, ajustándose a lo establecido en el Artículo 10 de la Ley de Carreteras, que también regula el contenido y determinaciones que deben de contener el Plan para alcanzar los objetivos, las medidas de coordinación con la planificación territorial, la adscripción de tramos a las distintas categorías de la red regional de carreteras y, en su caso, los criterios para su revisión, que, como es obvio, el Plan no ha contemplado; por lo que no existe posibilidad ni de revisión, ni de evaluación intermedia de los objetivos planteados, al quedar supeditado, como establece la Ley, a "entre comillas" "en su caso".

Y "en su caso" supone que el Plan Regional Sectorial de Carreteras no cuenta con un cuerpo documental suficiente, ya que no establece prioridades, no establece plazos ni fechas de ejecución de las obras, ni actua... de las actuaciones previstas; no incluye, tampoco, el catálogo de carreteras ni la correspondencia de los cambios y modificaciones existentes en las mismas, con relación a las planificaciones anteriores.

La red de carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma, según establece la Ley de Carreteras, la conforman aquellas que, discurriendo íntegramente por el territorio de la Comunidad, y no están incluidas... o no estén incluidas en la Red de Carreteras del Estado, cumpliendo la función general de accesibilidad local.

Clasificadas, tras la nueva Ley de Carreteras, en dos categorías. Quiero recordar que anteriormente eran tres las categorías de los tipos de carreteras de competencia de la Comunidad Autónoma, pero con la nueva Ley de Carreteras se supedita a dos: red básica y red complementaria, diferenciando ambas en función de las distancias en su recorrido, la intensidad en circulación que pueden absorber, y de la función, esencial o no, de la estructuración y ordenación territorial.

La red de carreteras de Castilla y León, debido a la gran extensión del territorio, la baja densidad de pobla-

ción y el elevado número de núcleos de población, tiene una gran longitud y una alta dotación poblacional, habiendo variado los datos comparativos correspondientes a las carreteras en función de dichos parámetros en los últimos años. La longitud total de la red de carreteras de la Comunidad ha pasado de representar, en el año dos mil dos, el 20% del total nacional, pasando al 19,5% actual en este momento. La dotación territorial ha pasado de 0,35 kilómetros por kilómetro cuadrado, un poco superior a la media nacional, que se establece más o menos en 0,31 kilómetros por kilómetro cuadrado, y ha pasado -como digo- del 0,35 al 0,34 kilómetros por kilómetro cuadrado en este momento.

No es posible que en la Comunidad esté sin aprobar un catálogo de carreteras debidamente actualizado, y, sobre todo, teniendo en cuenta las variaciones producidas en la red en los últimos años y desde el último catálogo aprobado. Las nuevas carreteras previstas en el Plan 2002-2008 suponían treinta y seis kilómetros de nuevas carreteras, que no se reflejaban en ningún catálogo. Independientemente de si estén... están hechas o no están hechas, con la intención sería suficiente para que se recogieran en un catálogo.

Hay trescientos trece kilómetros de carreteras menos en la Comunidad respecto al catálogo del año mil novecientos noventa y dos; y hay ciento cuarenta y un kilómetros menos de carreteras respecto al último catálogo realizado en el año dos mil tres. Disminuciones en kilómetros que afectan a todas las provincias, salvo a Zamora, que la disminución apenas es representativa.

El porcentaje de longitud de kilómetros de carreteras de Castilla y León respecto al total de España, según la superficie territorial, ha variado -como digo- del 0,35 al 0,34, y este cambio no se recoge en ningún catálogo. Nuestras carreteras han pasado de representar el 20% a nivel nacional, al 19,5%, y este cambio tampoco se contempla en ningún catálogo. Los kilómetros de la red de carreteras autonómicas también han variado, pasando de once mil cuatrocientos veintiocho kilómetros en el año dos mil dos a once mil doscientos ochenta y siete kilómetros actuales, lo que supone ciento cuarenta y un kilómetros menos, y este cambio tampoco se recoge en ningún catálogo.

Los acuerdos celebrados de cambios de titularidad en la competencia de las carreteras con las Diputaciones Provinciales y las Entidades Locales que se han producido a lo largo de todos estos años tampoco se recogen en ningún catálogo. Estos cambios de titularidad también provocan disfuncionalidades en la kilo... kilometrización de la red, debido a cambios en la denominación y a cambios en la numeración de las carreteras, que originan que una misma carretera pueda disponer de dos o más puntos identificativos con el mismo... el mismo punto kilométrico, que cambien la denominación y el

número de la carretera en determinados puntos de la misma carretera debido a intersecciones o travesías. Estos cambios tampoco se recogen en ningún catálogo.

Es evidente, por lo tanto, la necesidad de disponer de un catálogo actualizado, real, fiable y que esté -obviamente- al día en estos momentos en la Comunidad.

Pues bien, por otro lado, la Ley de Carreteras de Castilla y León establece, además de los tipos y contenidos de los instrumentos de planificación, diversos preceptos que... que estipulan diferentes obligaciones, como es la obligatoriedad de elaborar los catálogos de carreteras; de manera que establece, en la Disposición Adicional Segunda de la Ley, la regulación del catálogo de carreteras autonómicas... autonómicas, y plantea que la Junta de Castilla y León, a propuesta de la Consejería competente en materia de carreteras, aprobará, mediante acuerdo, un catálogo de las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma que incluya su clasificación. Y la Disposición Final Segunda de la Ley establece que, en el plazo de un mes desde la entrada en vigor de esta Ley, el Consejero competente en materia de carreteras elevará a la Junta de Castilla y León propuesta de acuerdo de la aprobación del catálogo previsto en la Disposición Adicional Segunda de esta Ley.

Habiendo transcurrido el plazo establecido sin que la Consejería competente eleve a la Junta propuesta alguna para adoptar el acuerdo requerido de aprobación del catálogo de carreteras autonómicas, se presenta para su consideración y aprobación la siguiente propuesta de resolución: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a que, según estipula la Ley 10/2008, de nueve de diciembre, de Carreteras de Castilla y León, proceda a la aprobación del catálogo de carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma".

Esperando, pues, contar con el apoyo y el respaldo del Grupo Parlamentario Socialista, porque es obvio que esta Comunidad necesita un catálogo, porque ha habido modificaciones sustanciales en... tanto en distancias como en numeración de las carreteras de esta Comunidad, pues esperando contar con el respaldo y la aprobación, por el momento, nada más, Presidenta. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señora Muñoz de la Peña. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Josefa García Cirac.

LA SEÑORA GARCÍA CIRAC: Señora Presidenta, Señorías, quiero comenzar mi intervención con una invitación, una invitación al... al Grupo Socialista para que retire la... la propuesta de resolución que hoy trae a esta Cámara.

Ustedes piden textualmente la aprobación del catálogo de carreteras de titularidad de la Comunidad Autóno-

ma; y la señora Muñoz de la Peña ha enmarcado la situación en la cual se encuentran las carreteras de Castilla y León, ha citado la legislación básica aplicable y el Plan Regional de Carreteras que nuestra Comunidad Autónoma tiene previsto para el año dos mil ocho hasta el año dos mil veinte. Pues bien, conviniendo con usted en algunas... en algunas referencias -como no podía ser de otra manera- legislativas y de planificación que ha citado, tengo que decirle que le falta el corroborar que ese catálogo que usted nos pide ya existe.

Efectivamente, el marco legislativo lo conforma la Ley 10/2008, de nueve de diciembre, de Carreteras de Castilla y León, que establece en su Artículo 3 -como usted ha indicado- las carreteras que constituyen la red de titularidad autonómica; esto es, aquellas que, discurriendo íntegramente por la Comunidad Autónoma de Castilla y León y no estando incluidas en la red de carreteras del Estado, cumplan una función más general que la de accesibilidad local, diferenciando una red básica y una red complementaria. Hasta ahí de acuerdo. De acuerdo estamos también en que esta Ley fue una ley que se sometió -como el Plan Regional- a un diálogo social importante, que tuvo aportaciones que fueron consideradas en el... en el texto aprobado finalmente por las Cortes de... de Castilla y León y que es un instrumento vertebrador de... de nuestro territorio, y que está cumpliendo los objetivos que se planteaba en su momento la Junta de Castilla y León de tener una Comunidad mejor comunicada, con mayor seguridad y prestando un mejor servicio a los ciudadanos.

Efectivamente, junto a esta legislación aplicable, nos encontramos con un Plan Regional de Carreteras, con una inversión prevista de 6.300 millones de euros para la modernización de la red autonómica de carreteras, efectivamente la más extensa de España. Y, entre otros aspectos, podríamos destacar un aumento de cuatrocientos setenta y cinco kilómetros de la red de alta velocidad, lo que supone un incremento de más del 263% con respecto a la situación del año dos mil ocho. Todas las carreteras autonómicas dispondrán de un ancho máximo... mínimo -perdón- de seis metros, de conformidad con los estándares de seguridad.

En definitiva, son muchas los datos que... que podría darles y que avalan el buen hacer del Gobierno de Castilla y León en materia de... de carreteras. Supone el Plan la modernización, o va a suponer, de cinco mil trescientos cincuenta y seis kilómetros; conservación de... de la red; la construcción de ciento veinticuatro variantes de población; cuatrocientos setenta y cinco kilómetros de autovías y accesos a ciudades; más de ochenta y tres kilómetros de nuevas carreteras. En definitiva, una serie de actuaciones que van a mejorar el... el transporte, la comunicación en... en Castilla y León, y que se enmarcan en cinco grandes ejes de actuación: la modernización, la conservación, la seguri-

dad, la accesibilidad y el desarrollo sostenible, como objetivos... como objetivos básicos.

Pues bien, para enmarcar la... la proposición que hoy nos trae usted a esta Cámara, tenemos que acudir a lo que dispone la Ley de Carreteras. En su Disposición Final Segunda, efectivamente, señala que en el plazo de un mes desde la entrada en vigor de la Ley se elevará a propuesta de acuerdo la aprobación del catálogo de carreteras de titularidad de la Comunidad a la Junta de Castilla y León. Y precisamente, señora Muñoz de la Peña, eso es lo que se ha hecho.

En toda su exposición falta un dato, y es que el catálogo de carreteras de titularidad de la Comunidad de Castilla y León fue aprobado por Acuerdo de la Junta de Castilla y León de doce de marzo de dos mil nueve. Entiendo que la proposición que usted nos trae a esta Cámara parte del desconocimiento de la aprobación, hace poco más de un año, de este catálogo. Un catálogo que he traído, entendiéndolo -con buena fe- que usted desconoce, pero que está al acceso de Su Señoría y de todos los ciudadanos de Castilla y León en la página de la Junta de Castilla y León, en el apartado "Transportes y Carreteras", dentro del Plan Regional de Carreteras 2008-2020, formato PDF -usted se lo puede descargar-. Y en las páginas noventa y siete y siguientes figura este catálogo de carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma que usted hoy nos pide.

Señoría, entenderá que no podemos decir que sí a una proposición cuando ya tenemos en la mano el catálogo que usted nos pide.

Por tanto, entendiendo que es la buena fe y el desconocimiento de que el catálogo ya ha sido aprobado de la... por la Junta de Castilla y León, lo que usted pide en esta Cámara, le solicitamos que retire su propuesta de resolución. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señora García Cirac. Para cerrar el debate, tiene la palabra doña Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Gracias, Presidenta. Señoría, no puedo... no puedo retirar la propuesta... la proposición no de ley de esta mañana. Y yo entiendo que puede partir... el hecho de que usted solicite la retirada puede partir, quizás, de un desconocimiento por... por su parte o de una confusión. Yo entiendo que... que se comprende o cree entender que el catálogo está... está realizado y no es así. Y no es así, y voy a demostrarle por qué razón... por qué razón no es así. Por lo tanto, en ninguno de los casos voy a retirar la propuesta de resolución.

El catálogo dice que ya existe porque está incluido dentro del Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020.

Pero no tiene absolutamente nada que ver; el Plan Regional de Carreteras... Está confundiendo en este momento lo que es un catálogo de carreteras con lo que es un instrumento de proyecto, de planificación de la red de carreteras de esta Comunidad.

El Plan de Carreteras es un instrumento vertebrador, es un instrumento vertebrador territorialmente, vertebrador del territorio y vertebrador de la economía, y contempla una serie de actuaciones previstas en la red de carreteras de modernización, de acondicionamiento, de mejora, de nuevas carreteras, de variantes de población, de seguridad vial... Esto no es un catálogo, esto es un proyecto, un proyecto de vertebración, de modernización, de acondicionamiento de carreteras de la Comunidad; en ningún caso es un catálogo de carreteras. Evidentemente, enumera las carreteras de la Comunidad, como, evidentemente, enumera las carreteras en las que se va a actuar. Eso sí, se les ha olvidado establecer fechas y compromisos concretos de fechas de inicio y de finalización de obras.

Pero bueno, en cualquier caso, le digo: está a medias y se ajusta, evidentemente -como no puede ser de otra manera-, a lo contemplado en la Ley de... 10, de Carreteras de esta Comunidad, evidentemente. Y se ajusta hasta el punto de que incluso la Ley establece la posibilidad, porque dice... que es verdad, que dice que, en su caso, establecer un... unos mecanismos de revisión y evaluación del Plan, cosa que ha obviado absolutamente este Plan de Carreteras. No hay un solo mecanismo que permita una revisión intermedia del Plan. Es así. Es un plan -le repito-, de alguna manera, a medias; a medias, porque no compromete fechas ni establece plazos para las actuaciones previstas, como no posibilita una evaluación intermedia del Plan.

Pero esto es un Plan de Carreteras; nada que ver con el catálogo. Y la Ley establece claramente que en el plazo de un mes desde la aprobación de la Ley, de... desde la entrada en vigor, debe de elaborarse el catálogo de carreteras.

Mire si esto es así que el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2008 -también según su teoría-, pues, no necesitaba un catálogo de carreteras, puesto que ya incluía el catálogo de carreteras. Pues, como no es así, como no es así, el Plan de Carreteras del año dos mil dos se aprueba en el año dos mil dos, y el catálogo de carreteras -que aquí le tengo-, publicado en el BOCYL... Se le ha olvidado decirme... evidentemente, no puede decirme en qué Boletín está publicado el catálogo al que usted hace referencia, porque está incluido... es una relación de carreteras incluida dentro del Plan de Carreteras; que no es el catálogo de carreteras, que no tiene nada que ver con el catálogo de carreteras.

De manera... de manera que el catálogo de carreteras de esta Comunidad, en este momento, es el... publicado

en el BOCYL número 188, lunes, veintinueve de septiembre del año dos mil tres. Este es el catálogo. Año dos mil tres. El Plan de Carreteras anterior se publicó y se elaboró en el año dos mil dos, y al año siguiente se publica el catálogo; y se publica mediante la Orden de Fomento 205/2003, de diecisiete de septiembre, por la que se publica la nueva relación y clasificación de las carreteras de la red regional de titularidad autonómica y su correspondencia con la anterior.

Este es el catálogo de carreteras, Señoría, y esto es lo que nosotros le pedimos hoy aquí, que se actualice este catálogo de carreteras, que se cumpla con la Ley de Carreteras y se apruebe el nuevo catálogo de carreteras. Porque, mire, desde el año dos mil tres hasta este momento, ha habido variaciones sustanciales en la red de carreteras de esta Comunidad... bueno, desde... incluso la catalogación. Anteriormente, había tres tipos de carreteras en esta Comunidad: red básica y red complementaria, pero dentro de la red complementaria, red complementaria preferente y red complementaria local, dividiendo o diferenciando cada una de ellas en función de la distancia del recorrido, en función del tráfico que podían absorber, en función del tipo de localidades que comunicaban; pero tres tipos de carreteras distinta: básica, complementaria preferente y complementaria local.

Ahora mismo, y a partir de la entrada en vigor de la Ley de Carreteras, hay solamente dos categorías... dos categorías: red básica y red complementaria, ya no diferenciamos entre preferente y local. Bueno, aquí... esto se tendrá que ajustar en un nuevo catálogo de carreteras, que el catálogo del año dos mil tres no... no contempla; como se deberá ajustar en un nuevo... en un nuevo catálogo de carreteras las variaciones kilométricas que se han producido en la red, que han sido importantes.

Mire, le repito: del año dos mil dos... en el año mil novecientos noventa y dos, que era el catálogo anterior, había once mil seiscientos kilómetros de red de carreteras en esta Comunidad; en el catálogo del año dos mil tres se reflejan once mil cuatrocientos veintiocho kilómetros; y en la actualidad, en la actualidad estamos hablando de once mil doscientos ochenta y seis kilómetros. Es que hay menos kilómetros en las carreteras; por lo tanto, el catálogo se tendrá que ajustar.

Hay trescientos trece kilómetros de carretera menos de la Comunidad respecto al catálogo del año noventa y dos; ciento cuarenta y un kilómetros menos respecto al catálogo del año dos mil tres. Y afecta a todas las provincias, a todas, a todas; muy poco... En Zamora es verdad que son apenas doscientos... doscientos metros, pero el resto... pues Ávila, por ejemplo, hay quince kilómetros menos, quince kilómetros seiscientos metros menos; en Burgos, veintisiete kilómetros y medio menos; en León, doce kilómetros setecientos metros menos; en Palencia, dieciséis kilómetros menos; en Salamanca, quince kiló-

metros menos; en Segovia, quince menos; en Soria, quince menos; en Valladolid, veintiún kilómetros menos. Esto tiene que reflejarse en algún catálogo, no puede dejarse al azar y que estemos regulando la Comunidad por un catálogo del año dos mil tres.

La longitud con respecto al peso a nivel nacional también se ha modificado; evidentemente, si tenemos menos kilómetros, ha bajado el peso; del veinte por... de representar el 20% de las carreteras de toda España, Castilla y León, en estos momentos, representa el 19,5%. Esto no lo refleja el catálogo del año dos mil tres. Esta es la razón por la que le pedimos un nuevo catálogo, y que se actualice y se ponga acorde con la... con la situación actual.

La dotación territorial ha disminuido también: del 0,35 al 0,34. Hay acuerdos continuos y permanentes con las Diputaciones Provinciales, con Ayuntamientos o con Entidades Locales para transferencias y traspasos de titularidades de carreteras; o bien porque la Junta asume la competencia, o bien porque la Junta transfiere la competencia o a la Diputación o a los Ayuntamientos. Esto tampoco se refleja en ningún catálogo. Esto tiene que ser una cosa dinámica, que... que se actualice de manera... de manera más o menos permanente.

Entonces, insisto: es una necesidad, hay que hacerlo; es un imperativo legal, hay que cumplir la ley. Y lo único que pretende esta proposición no de ley era eso: pedir a la Junta de Castilla y León que cumpla las leyes que la propia Comunidad elabora. Que las cumpla y ordene como es debido, y mantenga actualizado las carreteras y los catálogos de carreteras de esta Comunidad. Nada más. Lamento que voten en contra, pero confío en que la Junta de Castilla y León -a pesar de que les inste a ustedes el voto en contra- haga los deberes, haga su trabajo y elabore el catálogo de carreteras que corresponde a esta Comunidad. Nada más, Presidenta, y muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Muñoz de la Peña. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votación PNL 1128

¿Votos a favor? Seis. ¿Votos en contra? Diez. El resultado de la votación es el siguiente. Dieciséis votos emitidos. Seis a favor. Diez en contra. Por tanto, queda rechazada la proposición no de ley debatida.

Y por el señor Secretario se dará lectura del segundo punto del Orden del Día:

PNL 1130

EL SECRETARIO (SEÑOR SOLARES ADÁN): Segundo punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley 1130, presentada por los Procuradores doña María Blanco Ortúñez, don Pascual Felipe Fernández Suárez y don Jorge Félix Alonso Díez, instando a la Junta de Castilla y León a ampliar la oferta de**

transporte a la demanda, ampliando los horarios para garantizar el acceso a más servicios, así como a actividades de ocio y cultura, entre... entre otras, proposición publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 282, el diez de febrero de dos mil diez".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Antes de dar la palabra a la Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, en la votación anterior el Grupo Parlamentario Socialista eran cinco votos, no seis; por lo tanto, eran quince votos emitidos, a favor cinco, diez en contra. Queda rechazada.

Bien, pues para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra doña María Blanco Ortúñez.

LA SEÑORA BLANCO ORTÚÑEZ: Gracias, Presidenta. Buenos días, Señorías. El empeoramiento de la calidad de vida como consecuencia de la despoblación del medio rural, el transporte deficiente de viajeros, tienen como consecuencia el nacimiento del transporte a la demanda, que nace con la filosofía de atender a todos los asentamientos importantes, entendiendo como tales aquellos desde cuatro o cinco personas en adelante. Este sistema permite que las conexiones entre núcleos de población se hagan a la carta, en función de las rutas marcadas. Basta con que los usuarios del servicio llamen a un teléfono y los autobuses realizarán su ruta, parando únicamente en aquellas localidades donde exista una petición.

El servicio se estructura de la siguiente manera: las peticiones de transporte son recogidas vía teléfono en modo planificado a tiempo real, generándose de forma automática la planificación del servicio. Los servicios solicitados se notifican a los operadores de transporte. Posteriormente, se realiza *on-line* el correspondiente seguimiento del transporte, contando en todo momento el usuario con información sobre posibles incidencias del servicio a través de paneles.

Se trata de que los ciudadanos puedan disponer de un servicio de transporte en el momento que lo precisen, en aquellos asentamientos donde no existía, o bien mejorar o reforzar los servicios existentes. Esta es la filosofía de este servicio, planteado para cubrir los servicios básicos; pero desde el Grupo Parlamentario Socialista consideramos que la Administración Regional debe dar un paso más... un paso más, y no limitarse a horarios de mañana.

Por ello, planteamos la siguiente propuesta de resolución, que esperemos cuente con el apoyo de esta Comisión, que dice lo siguiente: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a ampliar la oferta de transporte a la demanda, ampliando los horarios para garantizar el acceso a más servicios, así como actividades de ocio y cultura, entre otras". Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Blanco. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Martín Pascual, Crescencio.

EL SEÑOR MARTÍN PASCUAL: Gracias, Presidenta. Buenos días. Pues la Junta de Castilla y León tiene entre sus objetivos prioritarios extender el servicio de transporte a la demanda a todo el territorio de la Región en esta Legislatura. Como creo que sabemos todos, en Castilla y León se ha creado este servicio, que ha sido el primero en Europa... Castilla y León en tener este servicio a la demanda.

Se intenta universalizar este sistema de gestión de transporte público, que permite aumentar la fiabilidad del servicio y la garantía de prestación al ciudadano y, a la vez, optimizar los recursos existentes. De esta forma, contaremos -cuando esté terminado el Plan- con cien zonas donde se actúa, que darán servicio a tres mil quinientas localidades de Castilla y León, contribuyendo a la mejora de la calidad de vida de nuestros ciudadanos, y al asentamiento y fijación de la población en las zonas rurales de nuestra Comunidad.

Con este objetivo, la Consejería de Fomento, y con una inversión superior a 16 millones de euros, ha implantado ya el sistema de transporte a la demanda en noventa y tres zonas de Castilla y León, garantizando un servicio de transporte público realmente ajustado a las necesidades de más de novecientas cincuenta y tres mil habitantes de las tres mil ciento noventa y cuatro localidades a las que se llega, y que se han visto beneficiadas por esta iniciativa. De estas tres mil ciento noventa y cuatro localidades, mil trescientas cuarenta y cinco carecían de cualquier tipo de transporte público, habiéndose puesto en servicio setecientos cinco rutas con tres mil cuatrocientos noventa y seis expediciones semanales, y una media de tres expediciones semanales por ruta; un servicio que, en estos momentos, ya ha sido utilizado por un millón setenta mil personas.

La Junta de Castilla y León es consciente de que siguen existiendo necesidades de mejora de transporte público de las localidades del entorno rural, como puede ser la mejora de las comunicaciones con las capitales de provincia, o los hospitales de referencia, o las cabeceras de comarca; y de que el aumento en el número de servicios de que dispone cualquier localidad, así como la ampliación a otros días de la semana, o incluso a otros horarios, mejoraría, sin duda, las posibilidades de movilidad de sus habitantes, y, por lo tanto, la calidad de vida.

No obstante, hay que tener en cuenta que la mejora de los servicios no se podría sufragar económicamente con la tarifa de aplicación en las respectivas concesiones de transporte, y su déficit tendría que ser sufragado por las diferentes Administraciones -Ayuntamientos y Junta

de Castilla y León- en el margen de sus respectivas disponibilidades presupuestarias y de sus competencias. Para contribuir al mantenimiento global del equilibrio económico de la concesión al que está obligada la Administración, se impone obligaciones de servicio público.

El transporte a la demanda ha supuesto una mejora considerable para localidades de carácter rural que de otra forma estarían peor comunicadas o, más bien, algunas incomunicadas con los municipios cabecera. Está, por tanto, diseñado como un transporte de proximidad en el entorno rural, que nos están copiando no solamente otras Comunidades de aquí, de España, sino también de Europa.

Ya en algunas zonas de transporte a la demanda, y de manera experimental, se han implantado expediciones en horarios distintos a las necesidades sanitarias o comerciales de la mañana, implantando expediciones en horarios de tarde -por ejemplo, tenemos la zona de Cuéllar, en Segovia, o el Condado de Treviño, en Burgos- para que los usuarios pudieran asistir a actividades de ocio y de cultura, como usted me dice en la proposición. Y, bueno, pues en estos momentos la experiencia que tenemos es que esta demanda para asistir a... a actividades de ocio y de cultura, como pudieran ser centros de idioma, o las de interés... de Internet, etcétera, etcétera, pues la verdad es que está... está teniendo muy baja utilización; hay una pequeñísima demanda.

La primera fase de diseño e implantación de transporte a la demanda tiene por objetivo dotar a todas las localidades de Castilla y León de una oferta adecuada de servicios de transporte público hacia la localidad de referencia, donde se satisfagan por sus habitantes necesidades sanitarias básicas -en centros de salud, hospitales, etcétera-, o administrativas, o comerciales, o educativas y de ocio, entre otras. Generalmente, una expedición de ida y de vuelta tres veces a la semana es lo que se está haciendo en las diferentes zonas, en las noventa y tres zonas hasta ahora creadas, como media a la semana.

Pues bien, una vez satisfecha y completada esta primera necesidad de movilidad, será el momento de abordar otras necesidades -como decíamos antes- de ocio y de cultura, pero siempre teniendo en cuenta la disponibilidad de recursos, y que ello se realiza de forma coordinada entre las distintas Administraciones, atendiendo siempre a las solicitudes que transmiten los Ayuntamientos, las Diputaciones, las Delegaciones Territoriales de la Junta en cada provincia, las Consejerías de Sanidad, Familia, Educación, etcétera, y de acuerdo a las necesidades de transporte detectadas por la Dirección General de Transportes de la Consejería de Fomento.

Por todo lo expuesto, pues no vamos a tomar en consideración la proposición planteada, pues primero -como

decía antes- hay que completar las siete zonas que faltan por cubrir para llegar a las cien zonas previstas, que darían servicio a las tres mil quinientas localidades previstas por la Junta de Castilla y León. Nada más. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Martín Pascual. Para cerrar el debate, tiene la palabra doña María Blanco Ortúñez.

LA SEÑORA BLANCO ORTÚÑEZ: Gracias, señora Presidenta. Pues la verdad es que lamento que ustedes no vayan a apoyar esta iniciativa. Y voy a empezar por el final. Usted ha dicho que es que faltaban por cubrir determinadas zonas. Creo que no es incompatible una cosa con la otra: se pueden seguir cubriendo las zonas que aún son necesarias cubrir y se puede incrementar el... y se puede incrementar... ampliar los horarios en aquellas zonas en las que realmente se puede ver que haya una... una demanda real por parte de la población.

Hablábamos de disponibilidad de recursos. Sinceramente, creo que si a una persona que vive en un municipio, que necesita desplazarse para realizar una actividad de ocio o de cultura, o para acudir al centro de salud, que le incrementen el precio del billete de 1 euro a 2 euros, pues me parece que... que no iba a ser... vamos, que creo que no iba tener mayor... mayor problema. Creo que eso se podría negociar perfectamente con los Ayuntamientos de los municipios implicados, y que es una solución que es... es bastante... que es bastante viable.

Usted me dice que es un servicio pionero. Es verdad que es un servicio pionero; y eso es lo que les ocurre a la Junta de Castilla y León, que cada vez que son pioneros en algo, se quedan con lo que han hecho de base, no... no son más ambiciosos y no van más allá. Si les va bien en lo que han puesto desde el principio, pues para qué lo vamos a mejorar, ¿no?

Es cierto que el transporte a la demanda, pues, es un servicio muy útil para los vecinos de las zonas rurales, ¿no?, que se ven en obligación de desplazarse a otros municipios para realizar gestiones diarias. Y -creo que ya lo he comentado con usted en otra ocasión y con motivo de... de otra iniciativa en esta Comisión- el problema que se plantea es, pues, por ejemplo, yo voy a hablar de un vecino de un municipio, pues, como puede ser Puras, un municipio que está alejado y... un vecino de Puras que tiene la necesidad de acudir al Hospital Comarcal de Medina del Campo. Este vecino solamente... no tiene ningún medio de transporte para poder acudir al hospital, y dice: "Pues estupendamente, tengo un... un servicio de transporte a la demanda que me pone la Junta de Castilla y León". Pero si este vecino tiene que acudir un miércoles a la una de la tarde al traumatólogo, al Hospital a Medina del Campo, pues no puede utilizar este servicio, porque únicamente dispone del servicio los martes y los jueves.

Si tiene a la una de la tarde -como le digo anteriormente-, únicamente, tendría que salir de su casa, si fuese un jueves, si tuviese suerte, a las nueve de la mañana, pero no podría regresar a Puras por medio de este transporte, porque el último autobús que sale desde Medina hasta este municipio es a la una y cuarto de la tarde.

Quizás habría que replantearse el modificar los horarios, porque no son horarios ajustados para los municipios que se tienen que desplazar. Quizás habría que cambiar estos horarios, habría que estudiarlo y, además, habría que publicitarlo más, porque hay mucha gente que ni siquiera sabe que este servicio... que este servicio existe.

Y esto es algo que hay que tratar de mejorar, que hay que fortalecer el servicio, y que hay que hacerlo mucho más accesible. Y esto pasa, pues, por lo que se solicita hoy en esta iniciativa: quizás no sea necesario que haya un servicio en algunas zonas los domingos por la mañana, y sería más útil que fuese los... los viernes. Pero eso habría que estudiarlo, y no haber puesto aquí unas rutas, pues así, a voleo, ¿no?: pues lunes, miércoles y jueves; martes o lunes. Quizás habría que haber hecho un estudio de cuáles son las necesidades de la gente que vive en los municipios que va a necesitar este servicio.

Y lo que planteamos hoy en esta iniciativa, además, pues era que se ampliasen los horarios para garantizar el acceso a otros servicios, no solo a gestiones administrativas o acudir al centro de salud, lo cual está muy bien; pero también hay personas que, pues, igual le apetece, en un municipio pequeño, de... de treinta, cuarenta, cincuenta habitantes, acudir a la cabecera de comarca a clases de pintura, por ejemplo, a las cinco de la tarde, o simplemente acudir al cine.

La movilidad en el medio rural, pues hombre -ya se lo he dicho-, no se puede limitar a las mañanas. Usted me ha dicho que se ha hecho un... un experimento, o que en la zona de Cuéllar, que realmente se estaba prestando este servicio y que no estaba teniendo mucha demanda. Le vuelvo a insistir: quizás es que hay un desconocimiento por parte de la gente que vive en la zona de que realmente ese servicio también es extensivo a las tardes. Y quizás en esa zona no... Creo que habría que hacer un estudio específico en todas las zonas para ver en qué zonas, pues, realmente sí que se puede ampliar el servicio a las tardes, o no; porque no todas las zonas de la Comunidad tienen las mismas características ni todos los vecinos de todos los municipios tienen... tienen las mismas necesidades.

El Consejero de Fomento dijo en Bruselas hace escasos días que el transporte a la demanda es sinónimo de servicio público y desarrollo en el mundo rural, y que es sinónimo de eficacia y calidad en la prestación del servicio de transporte público de viajeros. Pues desde este Grupo consideramos que para que realmente esto

sea así hay que avanzar en la prestación de este servicio, hay que hacerlo más accesible a todos los ciudadanos, hay que ampliar los horarios, para que los vecinos de las zonas rurales puedan acceder a los mismos servicios y actividades que los que viven en las ciudades.

La verdad es que lamento la falta de ambición del Grupo Popular, que no apoya esta iniciativa, para que realmente se cubran estas necesidades, aun siendo ustedes -como ha dicho el señor Procurador en su intervención- conscientes de que son necesarias estas mejoras. Y esto es todo. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Blanco Ortúñez. Finalizado el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votación PNL 1130

¿Votos a favor? Seis, ¿no? Seis. ¿Votos en contra? Diez. Por lo tanto, votos emitidos: dieciséis. Seis a favor. Diez en contra. Por tanto, queda rechazada la proposición no de ley debatida.

Y por el señor Secretario se dará lectura del tercer punto del Orden del Día.

PNL 1148

EL SECRETARIO (SEÑOR SOLARES ADÁN): Tercer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley 1148, presentada por los Procuradores don Manuel Fuentes López, don Ignacio... don José Ignacio Martín Benito y don Manuel Ramos Pascual, instando a la Junta de Castilla y León a garantizar el inicio de las obras de la carretera Zamora 102 en el año dos mil diez, publicada, la proposición, en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, en el número 285, el dieciocho de febrero de dos mil diez**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra don Manuel Fuentes López.

EL SEÑOR FUENTES LÓPEZ: Gracias, señora Presidenta. Buenos días, Señorías. Bien, traigo aquí nuevamente una iniciativa sobre la carretera más periférica, la carretera rural más periférica de toda la Comunidad Autónoma: es la carretera de Porto de Sanabria.

Las localidades de Porto de Sanabria, Barjacoba, Pías y Villanueva de la Sierra son las localidades más periféricas de Castilla y León, a una distancia de ciento ochenta kilómetros, en el caso de la localidad de Porto, de la capital de la provincia de Zamora. Pertenecen a la Comarca de la Alta Sanabria, y para llegar a ellas es necesario dejar la autovía A-52 a Galicia y coger la carretera denominada ZA-102, de titularidad autonómica, y recorrer una distancia de veintiséis kilómetros,

parte de los cuales transitan por territorio de la Comunidad gallega.

Las carreteras de esta zona montañosa y periférica son fundamentales para facilitar un nivel de vida de la máxima calidad posible a sus habitantes. El transporte sanitario, el transporte escolar diario y los servicios comerciales, principalmente, son los que hay que garantizar; y la Junta de Castilla y León tiene la obligación de tenerlos en condiciones excelentes, porque es un derecho de los quinientos veinte habitantes de estas localidades.

La Junta de Castilla y León no ha realizado ninguna actuación en esta carretera, a pesar de la unanimidad parlamentaria alcanzada en la IV Legislatura, aprobando una iniciativa presentada por el Procurador don Felipe Lubián, que proponía la modernización de esta carretera en mil novecientos noventa y ocho; con lo cual, esta carretera está haciendo historia en esta Comunidad. En la V Legislatura, también se debatieron en las Cortes de Castilla y León iniciativas en el mismo sentido, pero el Grupo Popular las rechazó con el argumento de que, esta carretera, la Junta la había incluido en el Plan Regional de Carreteras 2002-2007, y en este periodo se iba a realizar la necesaria modernización de esta carretera.

Los Alcaldes de estas localidades llevan diecisiete años reclamando la modernización de la carretera, y denunciando que las ambulancias, en algunos casos, tardan más de tres horas y media en recoger a los enfermos y trasladarlos al Hospital Provincial de Zamora.

El Plan Regional de Carreteras 2002... 2002-2007 finalizó dejando sin ejecutar dieciséis de las treinta y seis carreteras comprometidas. Esta es una de las infraestructuras no ejecutadas. El proyecto de modernización de esta carretera fue adjudicado a la empresa TECOPYSA en septiembre de dos mil seis. En diciembre de dos mil seis, esta empresa finalizó el proyecto de modernización de esta carretera; y además, en los Presupuestos de la Junta de dos mil siete había una partida de más de 200.000 euros para el inicio de las obras. Estas obras no se iniciaron y ese presupuesto no se gastó.

En la Legislatura actual -y ya van tres-, la VI, el Partido Socialista ha seguido reclamando la urgente necesidad de acometer las obras de esta carretera. En diciembre de dos mil siete, presentamos una nueva iniciativa proponiendo el inicio de las obras antes de finalizar el año dos mil ocho, iniciativa rechazada por el Grupo Popular. Presentamos una enmienda a los Presupuestos de dos mil nueve solicitando una partida presupuestaria para su modernización; nuevo rechazo del Grupo Parlamentario Popular. En dos mil ocho, presentamos alegaciones al Plan de Carreteras 2008-2020, y la Junta asumió que esta carretera fuese la primera obra a ejecutar del nuevo Plan 2008-2020, es decir, se consideró que era absolutamente prioritaria.

Después de diecisiete años de reivindicaciones solicitando la reestructuración completa de la carretera más periférica de la Comunidad, la Junta anuncia que ya ha firmado un protocolo de colaboración con la *Xunta* de Galicia para el arreglo de esta carretera, e informa que hay un presupuesto de 9.000.000 de euros para esta inversión en el Plan de Carreteras 2008-2020. Pero considero que este anuncio no es lo que le interesa a los habitantes de la Alta Sanabria, y tampoco lo que esperaban. Esperaban el anuncio de cuándo comenzarían las obras de esta carretera. La realidad es que la Junta en dos mil diez, no ha incluido ninguna partida presupuestaria en los Presupuestos para iniciar las obras de esta carretera, y también ha rechazado la enmienda que todos los años presenta el Grupo Parlamentario Socialista en este sentido.

Teniendo en cuenta que el inicio de la obra se ha comprometido en quince ocasiones a los Alcaldes por parte de distintos responsables de la Junta, teniendo en cuenta que la obra ha estado presupuestada y no ha comenzado, teniendo en cuenta que estaba incluida en el Plan Regional de Carreteras 2002-2007 y no ha comenzado, y ahora, teniendo en cuenta que está incluida en el Plan de Carreteras 2008-2020 y que han rechazado doce iniciativas presentadas por el PSOE en estos ocho últimos años, presentamos la siguiente propuesta de resolución:

"Garantizar el inicio de las obras de la carretera de titularidad autonómica ZA-102, que une la A-52 con la localidad de Porto de Sanabria, en el año dos mil diez, ya que los presupuestos están... perdón, el proyecto está ejecutado desde hace más de cinco años, y se puede perfectamente habilitar presupuesto para el inicio de esta obra, que llevan dieciocho años esperando los habitantes de la Alta Sanabria". Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, don Manuel Fuentes López. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don José Antonio de Miguel Nieto.

EL SEÑOR DE MIGUEL NIETO: Sí, pues muchas gracias, señora Presidenta. No acostumbro, señor Fuentes, a debatir con usted temas de Zamora, pero es un placer hacerlo en esta ocasión. No le falta a usted razón en parte de lo que ha expuesto en los antecedentes de esta proposición no de ley. Es verdad que también ha venido varias veces a estas Cortes; en ocasiones anteriores la trajo un compañero en otras Legislaturas, don Felipe Lubián; y la última ha sido una proposición no de ley, rechazada por el Grupo Popular en abril del dos mil ocho, que, seguramente, también defendería usted. Pero créame que la Junta de Castilla y León ha mantenido un claro interés para que la modernización de la carretera Zamora 102 sea una realidad.

Usted sabe, y es verdad, que esta actuación estaba planificada en el Plan de Carreteras 2002-2007, y que no

se pudo realizar; que se ha incluido también en el 2008-2020, y que también tuvo lugar, como usted ya ha expuesto, la contratación de una asistencia técnica para la redacción del proyecto de la... de la construcción que defina las obras para... a ejecutar, y la aceptación también ha tenido lugar en la fase de información pública del Plan de Carreteras, para que esta actuación sea una actuación prioritaria dentro del Plan vigente de Carreteras.

Sabrán también usted, Señoría, que la Consejería de Fomento, a finales de los años noventa, sometió a información pública un estudio informativo en el que se barajaban más opciones para comunicar Porto sin pasar por territorio de la Comunidad gallega. Se publicó este... este estudio, tanto en el Boletín Oficial de Castilla y León como en el Boletín Oficial de la Provincia de Zamora, en abril del año noventa y nueve; lo que demuestra, una vez más, el interés en profundizar en soluciones que, de alguna manera, permitieran decidir sobre la carretera de manera autónoma, porque esta peculiaridad, el atravesar parte de la carretera por la Comunidad gallega, es lo que hace singular esta actuación, y sin estas... sin este tipo de problemas, esta actuación estamos seguros que ya habría sido una realidad.

Presenta esta carretera, la Zamora 102, dos singularidades: por una parte, se trata el único itinerario -lleva usted razón- que existe para comunicar las localidades de Porto, Barjacoba y Pías con el resto de la red de carreteras autonómicas, siendo, además, el más razonable para hacerlo, a su vez, con la red de carreteras estatales, como son la Nacional 525 y la A-52. Por otra parte, también se encuentra la segun... la segunda singularidad, que se deriva de su propia localización, tratándose de una carretera que discurre prácticamente en paralelo a los límites de la Región, con la vecina Comunidad Autónoma de Galicia, lo que hace que en dos tramos se atraviese dicha Comunidad, pasando a denominarse -la Zamora 102- la Ourense 124, formando parte de la red de carreteras de Galicia. La longitud del tramo es aproximadamente poco más de treinta kilómetros, de los que 21,7 transcurren por la Comunidad de Castilla y León, y ocho... casi ocho y medio por la Comunidad gallega; es decir, el 72% nos correspondería a Castilla y León, y el 28%, o en torno al 28%, a la Comunidad gallega.

No sería lógico dejar, prácticamente, un 30% de la carretera sin actuar, y no es razonable; por lo cual, se ha redactado un único proyecto de construcción para la modernización tanto de la Zamora 102 como de la Ourense 124, pues parece razonable que ambas Comunidades -la gallega y la castellanoleonesa- aúnen sus esfuerzos para que los ciudadanos de la zona -que también en eso lleva usted razón- puedan contar con una infraestructura adecuada, y cuya mejora se aborde de manera única. Y, en este sentido, pues, se ha recogido tal actuación en el protocolo general de colaboración

entre la *Xunta* de Galicia y la Junta de Castilla y León con fecha veinte de enero del año dos mil diez.

En desarrollo de este protocolo general de colaboración, es preciso coordinar los intereses de ambas Comunidades Autónomas mediante la suscripción de un convenio específico de colaboración en el que se... en el que se establezcan las pautas y compromisos encaminados a la modernización tanto de la carretera Zamora 102 como de la Ourense 124, y no solamente la construcción, sino la posterior conservación de dicha carretera.

La tramitación de la modernización completa de esta carretera es compleja y laboriosa, pues, además de redactar el proyecto y sometido a los trámites correspondientes, ha debido seguirse un proceso en paralelo con la Comunidad de Galicia, destinado a la firma del convenio que determina cuáles son los compromisos de cada Comunidad, y que refleja que las obras las va a financiar en su totalidad la Comunidad Autónoma de Castilla y León, con cargo a nuestro Presupuesto.

La formalización del citado convenio ha sido ya autorizada por la Junta de Castilla y León, en abril del dos mil diez; y el convenio, que, una vez firmado, ha de ser ratificado por las Cortes de Castilla y León, tal y como marca el Artículo 60 de nuestro Estatuto de Autonomía, y comunicado posteriormente a las Cortes Generales, estando prevista, por lo tanto. Créame, señor Fuentes, que, a pesar de que rechazamos su proposición no de ley, créame que creo que estamos en condiciones de poder afirmar que la licitación va a estar... la licitación de las obras de esta carretera va a estar en este año dos mil diez, y me atrevería, incluso, a decirle que es probable que las obras puedan también comenzar a finales de este año dos mil diez, y, si no, con toda la seguridad, en los inicios... a primeros del año dos mil once.

O sea, que no tome el rechazo de este Grupo Popular como una... un rechazo a la carretera, sino que estamos en condiciones de poder afirmarle que, antes del primer trimestre del año dos mil once, estamos seguros que esta carretera estará ya en obras. Muchas gracias, señora Presidenta.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor De Miguel. Para cerrar el debate, tiene la palabra don Manuel Fuentes López.

EL SEÑOR FUENTES LÓPEZ: Muchas gracias, señora Presidenta. Señor De Miguel, pues yo creo que la cortesía parlamentaria, si, al final, usted afirma que la licitación se va a realizar antes de la finalización del año dos mil diez, año en el que estamos -que coincide con la propuesta del Grupo Parlamentario Socialista-, y que es muy posible que las obras también comiencen antes de finalizar este año o, como muy tarde, antes de finalizar el primer trimestre del año dos mil once, digo yo que la

cortesía parlamentaria, después de dieciocho años se espera... de espera, después de incumplir un acuerdo unánime de esta Comisión, presentado por el Procurador don Felipe Lubián, y que usted, lógicamente, ha asumido, porque es así, lo normal es que ustedes hubieran aprobado nuestra propuesta o hubieran presentado una enmienda para poder intentar negociarla.

Como siempre, ustedes aplican el rodillo parlamentario, y me parece, en este caso, que es un caso un poco especial y un caso singular, pues una falta importante de cortesía parlamentaria.

Dice usted que no nos falta razón en el análisis que hago en nombre del Grupo Parlamentario Socialista; evidentemente. Yo agradezco que sea usted que... que defienda esta iniciativa, porque es verdad que en la provincia de Zamora estamos muy huérfanos del trabajo de los Parlamentarios zamoranos que representan al Grupo Parlamentario Popular, y este es un hecho absolutamente evidente, evidente.

Y agradezco, además, que no sea doña Pilar Álvarez, porque, en lugar de trabajar por la provincia de Zamora en cosas tan claras como esta, haciendo compromisos... [*Murmulllos*]. (Estoy en el uso de la palabra, si ustedes me permiten). Y digo esto, y no suelo hacerlo, y nombro el nombre de la Procuradora doña Pilar Álvarez porque tengo por lo menos cuarenta ejemplos de que podía haber hecho un trabajo para poder sacar una iniciativa para la provincia de Zamora, no aceptando la propuesta del Grupo Parlamentario Socialista, pero diciendo cuándo se van a realizar obras que, como esta, llevan dieciocho, veinte y veinticinco años esperando.

O sea, que lo digo, y lo digo con conocimiento de causa. Y digo que estamos huérfanos porque es la realidad. Y agradezco que sea usted, sencillamente, porque pertenece...

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Señor Manuel Fuentes López, céntrese, por favor, en la moción y no critique, por cortesía parlamentaria, a quien no está, precisamente.

EL SEÑOR FUENTES LÓPEZ: Le aseguro que... [*Murmulllos*]. No, claro. Me centro en la cuestión. Le aseguro que la Procuradora doña Pilar Álvarez está en la Feria del Ajo intentando escapar de los malos espíritus.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Mire, señor Fuentes López, se lo digo por segunda vez.

EL SEÑOR FUENTES LÓPEZ: Me centro rápidamente.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Usted, que tanto apela a la cortesía parlamentaria, utilícela, por favor. Dele... dé ejemplo.

EL SEÑOR FUENTES LÓPEZ: La utilizo enseguida. Dice usted que es una actuación prioritaria. Pues es verdad que es una actuación prioritaria, pero yo estoy cansado de... cansado de ver titulares... [murmillos] ... cansado de ver titulares como este: "Un paciente de Aciberos con derrame cerebral espera más de tres horas... más de tres horas al servicio de una ambulancia". (Cansado, en los últimos años). Y la culpa de este tema la tiene la carretera, entre otras cosas, la carretera. Dos mil ocho: "La Junta contratará de inmediato la mejora de la carretera de Porto". (Doña Pilar Álvarez lo decía). "Castilla y León acuerda modernizar la carretera que une Porto con la Nacional 525". Cuarenta y tres titulares en la misma dirección.

Bien. No les hago perder más tiempo. Es verdad que es un tema singular... [Murmillos]. Y a usted que utilice el turno de palabra, y sobre todo estando en la Presidencia o en la Vicepresidencia de esta Comisión, Señoría. [Murmillos]. Y yo de usted, muchas veces. [Murmillos].

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Bueno. Bueno, por favor.

EL SEÑOR FUENTES LÓPEZ: O sea, que le ruego que respete mi turno.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Señor Fuentes, acabe su intervención, por favor.

EL SEÑOR FUENTES LÓPEZ: Sí, quiero terminar, si ustedes me dejan. [Murmillos].

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Tiene usted la palabra, señor Manuel Fuentes López.

EL SEÑOR FUENTES LÓPEZ: Sí, pero estoy intentando ir a la cuestión y tranquilizarme, Señoría. Bien, termino diciendo que agradezco el esfuerzo de la Junta de Castilla y León, aunque no hay presupuesto en el año dos mil diez, para poder remodelar, como sea, el presupuesto, sacar a licitación -espero que sea verdad, señor De Miguel- antes de finalizar este año, porque es la carretera, seguramente, que... de la provincia de Zamora que más necesidades tiene de remodelación, por muchas razones, no solamente por razones de infraestructura. Agradezco su tono y valoro el esfuerzo de la Junta de Castilla y León, a pesar de esta espera de dieciocho años de que esta carretera la saque a licitación, cumpliendo un compromiso el Director General de Carreteras, que iba a ser una carretera prioritaria en el proyecto de carreteras 2002... perdón, 2008-2020. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Fuentes López. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votación PNL 1148

¿Votos a favor? Seis. ¿Votos en contra? Diez. Por lo tanto, dieciséis votos emitidos. A favor, seis. Diez

en contra. Queda rechazada la proposición no de ley debatida.

Y por el señor Secretario se dará lectura del cuarto punto del Orden del Día.

PNL 1254

EL SECRETARIO (SEÑOR SOLARES ADÁN): Cuarto punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley 1254, presentada por los Procuradores doña Natalia López-Molina López, doña Consuelo Villar Irazábal y don Ildefonso Sanz Velázquez, y además don Fernando Benito Muñoz, instando a la Junta de Castilla y León al desdoblamiento de la carretera Burgos 470, recogida en el Plan de Carreteras 2010-2020... 2008-2020, para que sea una realidad en el año dos mil once, proposición publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número doscientos... 316, de seis de mayo de dos mil diez**".

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PASQUAL): Bien. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, la Procuradora señora López-Molina López.

LA SEÑORA LÓPEZ-MOLINA LÓPEZ: Muchas gracias, Presidente. Buenos días. Voy a intentar relatar lo que la carretera Burgos 740 es, porque seguramente la mayoría de la gente de esta Comisión no la conozca, ya que es un vial expresamente que está en Miranda de Ebro, y no tenemos por qué conocerla.

Voy a intentar ser bastante gráfica, para intentar conseguir que el Partido Popular vote a favor de esta iniciativa.

La Burgos 740 es un tramo de apenas cuatro kilómetros que conecta de forma expresa con el Polígono de Bayas, donde trabaja la gran mayoría de las personas que viven en Miranda. Asimismo, en este vial está ubicado, a la derecha, una de las mayores empresas de la ciudad. Conecta, asimismo, tanto con La Rioja como con el País Vasco, lo que supone que esta... este vial, la Burgos 740, también conocida como "la carretera de Logroño", es un vial de entrada y de salida a la ciudad; y, a su vez, también conecta con la A-68, lo que supone un gran... una gran circulación en la Burgos 740.

Actualmente soporta un tránsito medio de ocho mil vehículos, y se estima que cerca del 13% -por no decir el 13%- son vehículos pesados. Y estos datos son de máxima fiabilidad, ya que tiene instalada una estación fija para contabilizar aforos. A su vez, los datos constatan que hay un aumento anual, ya que en los últimos años ha habido un aumento de un 3% de forma anual -valga la redundancia-.

Actualmente... esta es la realidad que tenemos a día de hoy, pero la previsión es que este número de tránsito

amente muy considerablemente. ¿Y por qué? Porque actualmente se está construyendo, por parte de la Junta de Castilla y León y es de la Junta de Castilla y León, y no tengo ningún reparo en... en ponerlo en evidencia, el polígono industrial de Ircio, y por ello se prevé un paulatino incremento del ya intenso tráfico en este vial. ¿Y por qué? Porque no hay que olvidar que este polígono será, en la práctica... perdón, este vial será, en la práctica, el único acceso a dicho polígono... polígono, por los vehículos pesados y por los ligeros que vengan de fuera de la ciudad. Debemos recordar que el polígono de Ircio va a ser el polígono industrial público más grande de toda la Comunidad Autónoma.

A su vez, se está haciendo un vial para unir la Nacional I con la Burgos 740, en el que el Gobierno de España ha invertido 5.000.000 de euros; y este vial tiene por objeto utilizar la unión, a través de la Burgos 740, de la Nacional I con el polígono de Ircio, es decir, facilitar las infraestructuras para el acceso a dicho polígono industrial.

En conclusión, podríamos decir dos cuestiones: una, actualmente ya hay un tráfico... un tránsito muy elevado del vial, que cuenta con un solo carril por sentido, con una seria ya congestión; y segundo, que la previsión es de un aumento más que considerable, por la próxima apertura del polígono de Ircio, sobre todo de vehículos pesados.

Por ello, y para evitar serios problemas de circulación -que no lo dice esta Procuradora, no lo digo yo, se está viendo ya- y atender a lo descrito, planteamos en esta Comisión la siguiente propuesta de resolución:

"Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León al desdoblamiento de la carretera Burgos 740, recogido en el Plan de Carreteras -aquí ha habido una errata-, para que sea una realidad en el dos mil once, siendo una infraestructura urgente y preferente".

Esperemos que el Partido Popular, aunque no tengamos a nadie de Miranda que conozca el vial de primera mano... espero que, aun así, entiendan la necesidad... entiendan la necesidad que para los mirandeses y mirandesas tiene este vial; y no solo para nosotros, sino para la ubicación de... [Murmullas]. Sin acritud, y lo he dicho, vamos, en un tono totalmente amigable. Usted... la persona que va a debatir conmigo es de Aranda, y no pasa nada; entiendo que pueda defender también cuestiones de Miranda, pero no es de Miranda. No lo he dicho en plan... en plan mal; si lo entiende así, lo siento mucho, no era mi... no era mi... mi intención.

La cuestión es que esta es una obra necesaria, y no solo para la gente que vivimos en Miranda, sino, sobre todo, para que el polígono industrial de Ircio sea y esté constituido por el máximo número de empresas y sea

una... una fuente de empleo para la gente que vivimos en esa zona. Por ello, espero que el Partido Popular apruebe esta iniciativa, y, si no es así, nos plantee cómo y cuándo hacer dicha obra. Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra la Procuradora señora Romeral Martín.

LA SEÑORA ROMERAL MARTÍN: Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días. No se preocupe, ¿eh?, no me lo he tomado a mal, aunque lo que... les comentaba precisamente a mis compañeros que el sábado, precisamente, pasé por... por Miranda de Ebro para ir a Logroño.

Pero bueno, centrando el debate, bueno, yo creo que en la exposición que usted ha hecho, indudablemente, no podemos estar en desacuerdo, porque, efectivamente, esa carretera -como usted bien dice- une Miranda, lo que es la localidad... vamos, el núcleo urbano de Miranda con el polígono industrial; hay una... efectivamente, ahora mismo hay un tráfico muy importante de vehículos al día, y, por lo tanto, bueno, pues es una carretera que soporta un gran número de tráfico, no solamente incluso de vehículos, sino también de transporte pesado.

Y por lo tanto, bueno, pues la Junta de Castilla y León, consciente de la situación de la carretera, ¿eh? y también, bueno, pues de lo que usted apuntaba, ¿no?, del... de que ese tráfico puede aumentar porque se está construyendo el polígono de Ircio, y, bueno, pues todo lo que ello va a conllevar, como le decía, la Junta de Castilla y León, consciente de todo ello, ya prevé en el Plan Regional de Carreteras 2008-2020 el desdoblamiento de esa carretera, y está incluido como... dentro del Programa de Modernización, dentro de las actuaciones individualizadas en la provincia de Burgos, y con un presupuesto, además, de 8.000.000 de euros.

Sentado esto, y teniendo en cuenta... y partiendo ya de que la Junta de Castilla y León es consciente de ello y de que ya está contemplado el desdoblamiento, hay que analizar varias cuestiones.

En primer lugar, si la solución sería un desdoblamiento simple -lo cual, pues, indudablemente, agilizaría los trámites- o sería mejor analizar, con... a través de un estudio previo, cuál sería la... la mejor opción de ese desdoblamiento, es decir, analizando, bueno, pues las conexiones, los accesos, el... todo el tema; además, habría que tener en cuenta todo el... el aspecto ambiental, el impacto ambiental. Y, por lo tanto, hay que ser conscientes de que un estudio previo, que entendemos, y que la Junta entiende que sería la mejor opción a efectos de, finalmente, ejecutar la mejor infraestructura y la... una

infraestructura con mayor proyección de futuro y que mejor vaya a solventar el problema de tráfico que tiene la... la carretera.

Como le decía, ese estudio previo, ese estudio informativo, ya se ha licitado y se está redactando, ¿eh? Se... se licitó en el año dos mil nueve, y le puedo decir que se está redactando por parte de una consultora, que es... de una consultora de Burgos. Y luego, por lo tanto, habrá que estar a las resultas de lo que se determine por parte de ese estudio informativo, para, después, iniciar todos los trámites necesarios para la construcción y ejecución final de la carretera.

Como usted sabrá, en cualquier caso, todos los trámites -de licitaciones, de estudios, etcétera- que conlleva la construcción de una infraestructura son largos y complejos; no se construye una carretera de un día para otro, sino que son muchos, como le decía, los trámites que deben realizarse.

Por lo tanto, Señoría, nosotros no estamos en desacuerdo con que sea necesario el desdoblamiento de la Burgos 740, pero, evidentemente, en el estado en el que se encuentra el estudio informativo, es inviable, ¿eh?, es inviable, es materialmente imposible admitir lo que usted contiene en su propuesta de resolución, que es que sea una realidad en el año dos mil once, ¿eh? Porque el año dos mil once, como quien dice, está a la vuelta de la esquina, y solamente lo que tendría que ser, lo que podría ser el trámite de información ambiental, pues, prácticamente, ya conllevaría el periodo de un año.

Por lo tanto, Señoría, como le decía, la Junta de Castilla y León es consciente y está trabajando ya en la... en lo que es el proceso del desdoblamiento de la Burgos 740, con la redacción, ahora mismo, de ese estudio informativo; y en su momento, y siguiendo todos los trámites, ¿eh?, como usted... como le decía anteriormente, son largos y complejos, pues se construirá y se ejecutará esa infraestructura; pero, indudablemente, es imposible que la misma pueda ser una realidad en el año dos mil once. Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PASCUAL): Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que se propone, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, la Procuradora señora López-Molina López.

LA SEÑORA LÓPEZ-MOLINA LÓPEZ: Claro, los estudios informativos de la Junta -y... y empiezo por lo que usted ha concluido-; estudios informativos que, según le interese a la Junta, pueden tardar dos años, tres, cuatro. Y yo no soy ingeniera, pero les aseguro que, si se conoce esa carretera y cómo tiene la estructura actual, no da más que para hacer una doble vía. Es que no da más, no tiene espacio para nada más. Con lo cual,

déjense de ganar... de gastar dinero -no sabemos muy bien a qué empresas- para que hagan estudios informativos que tardan y tardan años en realizarse, y pónganse a trabajar. La eficacia y eficiencia de los... de las Administraciones Públicas viene cuando se toman en serio los asuntos, y se dejan de tantos estudios informativos, que no sabemos muy bien de dónde salen y no sabemos muy bien a qué empresas se les da.

¿Se imaginan ustedes...? Y aquí es el... yo veo aquí el gran problema, no tanto -y también- en el aumento de circulación de ese vial, sino que imagínense: una empresa que quiere montar una gran empresa en el polígono de Ircio, pero ve que los accesos no están realizados de la forma acorde para agilizar todo lo que tiene que ver con su empresa; y ve que va a haber colapsos en esa carretera. Pues seguramente esas empresas se vayan a otros lugares a ubicarse, porque a nadie se le ocurre construirse una casa, a nadie se le ocurre poderse construir una casa si no tiene los accesos para entrar; porque, entonces, ¿para qué la tiene o para qué la ha hecho? Se ha gastado un dinero innecesario y ha empezado la casa por el tejado. Y aquí es el problema.

Este vial, aunque es una infraestructura, lo que va a posibilitar, si se realiza de forma urgente y preferente, es crear empleo en una zona como la de Miranda, que ejemplo para esta Comunidad Autónoma tiene que ser, que es una zona industrial, gracias -y esto sí que es cierto- a Ayuntamientos socialistas que han impulsado que Miranda sea una ciudad industrial, de las pocas de esta Comunidad Autónoma; y así nos va como nos va.

Y usted se acoge al Plan de Carreteras; un Plan de Carreteras que, como bien ha dicho mi compañera Ana anteriormente, no sabemos con, cómo, cuándo, cuándo van a empezar las obras, cuándo van a concluir, porque es un plan que podrían haber terminado o haber puesto el dos mil treinta. ¿Qué más da?, ¿qué más da?, si no hay plazos en cada uno de los... de las infraestructuras que tiene este plan recogido. Y a mí, en este caso, me gustaría saber -y, además, se lo he dicho de forma expresa- que, si no estaban de acuerdo en que fuera en el dos mil once, le brindaba la posibilidad de decirme cuándo iban a hacer esta obra, porque, a lo mejor, nos clarificaba un poco a los mirandeses y mirandesas el saber si esto va a ser una realidad o no.

Y con esto voy a concluir. El Delegado Territorial de la Junta de Castilla y León en la provincia de Burgos anunció que esta obra iba a hacerse de forma rápida, que iba a ser una realidad rápidamente en nuestra ciudad. Pero, "rápidamente", ¿a qué nos estamos hablando?, ¿en el dos mil veinte? Porque, claro, los plazos para la Junta de Castilla y León, cuando hablamos de infraestructuras y hablamos de planes, se alargan tanto, se alargan tanto... Y tenemos dos ejemplos en la ciudad, dos ejemplos que clarifican la eficacia que tiene la Junta de Castilla y León

en el desarrollo de infraestructuras: la Burgos 735 y la Burgos 733, que tenían que haber concluido sus obras, según el plan anterior, en el dos mil siete, y estamos en el dos mil diez, una de ellas acaba de terminarse, tres años después, y la otra todavía está en obras. ¿Esa es la eficacia en la que la Junta... el Partido Socialista tiene que confiar en el Partido Popular y la Junta de Castilla y León? Pues me va a permitir que lo dude.

Y ya con esto concluyo. A mí esto me parece lo de siempre: la Junta viene, anuncia la obra y digo... Miranda, tres de febrero del dos mil nueve: "La Consejería de Fomento desdoblará finalmente la carretera de Logroño". ¿Quién lo anuncia? El Consejero de Fomento, en febrero del dos mil nueve, diciendo que será una obra preferente y urgente. [Murmillos]. Dos mil diez. (Yo entiendo que a usted esto no le agrada, pero es la realidad). El problema es... [murmillos] ... el problema es que lo que los Consejeros deberían de estar haciendo, que es trabajar en los despachos y hacer que las infraestructuras sean reales, ¿saben a qué se dedican? A acudir a los lugares y anunciar la misma obra una y otra vez. Y esta realidad es, por

desgracia, la que vivimos las personas que vivimos en esta Comunidad Autónoma. Y si les... y, si no les gusta, hablen ustedes con su Consejero, porque a nosotros, al menos, no nos está haciendo caso. Menos anuncios, menos anuncios -y ahora le paso, si quiere, la noticia- y más realidades. De nuevo, el Partido Popular queda por lo que es con la ciudad de Miranda de Ebro. Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Pues concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votación PNL 1254

¿Votos a favor? Seis. ¿En contra? Nueve. Abstenciones, ninguna. Entonces, votos emitidos: quince. A favor: seis. En contra: nueve. Queda rechazada la proposición no de ley.

Como no hay más asuntos que tratar, levantamos la sesión. Buenos días.

[Se levanta la sesión a las once horas cincuenta minutos].