



COMISIÓN DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENCIA

DON JESÚS ÁNGEL PEREGRINA MOLINA

Sesión celebrada el día 17 de noviembre de 2014, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA

1. Proposición No de Ley, PNL/000932, presentada por los Procuradores D.^a Ana María Muñoz de la Peña González, D. Fernando Pablos Romo, D. Juan Luis Ceba Álvarez y D.^a María del Rosario Gómez del Pulgar Múñez, instando a la Junta de Castilla y León a dar una solución inmediata al conflicto generado en Béjar por la ocupación ilegal de las viviendas sociales de Víctor Gorzo, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 302, de 18 de septiembre de 2013.
2. Proposición No de Ley, PNL/000942, presentada por los Procuradores D.^a Ana María Muñoz de la Peña González, D.^a María Sirina Martín Cabria, D. Javier Campos de la Fuente, D. Juan Luis Ceba Álvarez, D.^a Esther Pérez Pérez y D.^a María Fernanda Blanco Linares, instando a la Junta de Castilla y León a finalizar las obras previstas en el Plan Regional de Carreteras 2002-2008 que quedaron pendientes, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 302, de 18 de septiembre de 2013.
3. Proposición No de Ley, PNL/000943, presentada por los Procuradores D.^a Ana María Muñoz de la Peña González, D.^a María Sirina Martín Cabria, D. Javier Campos de la Fuente, D. Juan Luis Ceba Álvarez, D.^a Esther Pérez Pérez y D.^a María Fernanda Blanco Linares, instando a la Junta de Castilla y León a revisar el Plan Regional de Carreteras 2008-2020 adaptando sus objetivos, actuaciones y cuadros financieros a la realidad presupuestaria actual, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 302, de 18 de septiembre de 2013.
4. Proposición No de Ley, PNL/001057, presentada por los Procuradores D.^a Ana María Muñoz de la Peña González, D.^a María Sirina Martín Cabria, D. Javier Campos de la Fuente, D. Juan Luis Ceba Álvarez, D.^a Esther Pérez Pérez y D.^a María Fernanda Blanco Linares, instando a la Junta de Castilla y León a reclamar al Ministerio de Fomento del Gobierno de España en colaboración con la Junta de Castilla y León la elaboración y puesta en marcha de un plan de seguridad en pasos a nivel para la Comunidad, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 367, de 14 de febrero de 2014.



5. Proposición No de Ley, PNL/001308, presentada por los Procuradores D.^a Ana Sánchez Hernández y D. José Ignacio Martín Benito, relativa a la retirada de los residuos tóxicos, nocivos y peligrosos en la mancomunidad de Tierra de Tábara, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 448, de 12 de septiembre de 2014.

SUMARIO

	<u>Páginas</u>
Se inicia la sesión a las diez horas treinta y cinco minutos.	17796
El Vicepresidente, Sr. Peregrina Molina, abre la sesión.	17796
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para comunicar sustituciones.	17796
Intervención del Procurador Sr. García Vicente (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	17796
Primer punto del Orden del Día. PNL/000932.	
El Vicepresidente, Sr. Peregrina Molina, comunica que, por acuerdo de los Portavoces, se retira el primer punto del Orden del Día.	17796
Segundo punto del Orden del Día. PNL/000942.	
La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	17796
Intervención de la Procuradora Sra. Martín Cabria (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	17797
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. García Vicente (Grupo Popular).	17798
Intervención de la Procuradora Sra. Martín Cabria (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	17800
El Vicepresidente, Sr. Peregrina Molina, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	17802
Tercer punto del Orden del Día. PNL/000943.	
La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	17802
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	17802
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. García Vicente (Grupo Popular).	17803



	<u>Páginas</u>
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	17806
El Vicepresidente, Sr. Peregrina Molina, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	17809
Cuarto punto del Orden del Día. PNL/001057.	
La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al cuarto punto del Orden del Día.	17809
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	17810
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Rodríguez Lucas (Grupo Popular).	17812
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	17813
El Vicepresidente, Sr. Peregrina Molina, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	17815
Quinto punto del Orden del Día. PNL/001308.	
La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al quinto punto del Orden del Día.	17815
Intervención del Procurador Sr. Martín Benito (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	17815
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Reguera Acevedo (Grupo Popular).	17817
Intervención del Procurador Sr. Martín Benito (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	17819
El Vicepresidente, Sr. Peregrina Molina, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	17821
El Vicepresidente, Sr. Peregrina Molina, levanta la sesión.	17821
Se levanta la sesión a las doce horas cinco minutos.	17821



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

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR PEREGRINA MOLINA):

Buenos días, Señorías. Se abre la sesión de la Comisión de Fomento y Medio Ambiente de fecha diecisiete de noviembre de dos mil catorce. ¿Por parte de algún Grupo hay que comunicar alguna sustitución a esta Presidencia? ¿El Grupo Socialista?

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

Sí, Presidente, buenos días. Gracias. José... Jorge Félix Alonso sustituye a María Fernanda Blanco Linares.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR PEREGRINA MOLINA):

Gracias. ¿Por el Grupo Popular?

EL SEÑOR GARCÍA VICENTE:

Buenos días, Presidente. Don Ignacio Soria Aldavero sustituye a don Daniel Sobrados Pascual y don Juan Jesús Blanco Muñiz sustituye a doña María de las Mercedes Alzola Allende.

PNL/000932 (Retirada)

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR PEREGRINA MOLINA):

Gracias. Empezamos con el Orden del... del Día. El primer punto del Orden del Día, por acuerdo de los Grupos, se ha retirado. Por lo tanto, por la señora Secretaria se da lectura al segundo punto del Orden del Día.

PNL/000942

LA SECRETARIA (SEÑORA PÉREZ PÉREZ):

Gracias, Presidente. “**Proposición No de Ley número 942, presentada por los Procuradores doña Ana María Muñoz de la Peña González, doña María Sirina Martín Cabria, don Javier Campos de la Fuente, don Juan Luis Cepa Álvarez, doña Esther Pérez Pérez y doña María Fernanda Blanco Linares, instando a la Junta de Castilla y León a finalizar las obras previstas en el Plan Regional de Carreteras 2002-2008 que quedaron pendientes, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 302, de dieciocho de septiembre de dos mil trece**”.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR PEREGRINA MOLINA):

Gracias. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, doña María Sirina Martín Cabria.



LA SEÑORA MARTÍN CABRIA:

Gracias, Presidente. Buenos días a todos. La Junta de Castilla y León ejecutó el Plan Sectorial de Carreteras 2008-2020. Entre las obras previstas en este Plan de Carreteras, consideró prioritaria la creación de 10 ejes básicos o itinerarios regionales complementarios a la red de alta capacidad, que atendieron el tráfico de largo recorrido dentro de la Comunidad, de manera que se facilitara la comunicación entre los núcleos de población más importantes de la región. Estos itinerarios se corresponden con la red regional básica, y su mejora y ampliación pasaba por conseguir una calzada mínima de 7 metros con arcenes pavimentados de 1 metro, carriles para vehículos lentos allí donde las características del trazado lo exigían y el desdoblamiento de aquellos tramos que, por sus características de tráfico, precisaban de más de una calzada por sentido de circulación.

Por otro lado, el plan planificó las actuaciones precisas para potenciar los itinerarios de corto recorrido, que se corresponden con la red complementaria y local, de manera que se pudieran atender las necesidades de los núcleos menos poblados.

En materia de conservación, las carreteras del plan también estableció objetivos a cumplir, y la Junta ratificó y asumió el compromiso de incrementar la inversión, de manera que en el año dos mil quince se llega... se llegue a cantidades próximas a... a la duplicación de lo previsto en el dos mil tres, es decir, 115 millones de euros, materializados en el Acuerdo sobre Desarrollo del Diálogo Social en Castilla y León en materia de infraestructuras.

El Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2008 finalizó su vigencia dejando pendientes de ejecución el 44,5 % de las obras previstas de modernización, el 45,3 de las obras previstas de refuerzo, el 75 % de las obras previstas de desdoblamientos, el 67 de las obras previstas de nuevas carreteras, el 55 % de las obras previstas de variantes de población. Asimismo, dejó pendiente de invertir la mitad de lo previsto en materia de conservación de carreteras.

Bajando a más detalles, esto significa que, por ejemplo, en Ávila, de 31 actuaciones previstas, se ejecutaron 23 (8 de refuerzo y 15 de modernización) y, de los 451 kilómetros previstos, quedaron pendientes 127 kilómetros, contando los 47 que en el dos mil ocho estaban en construcción en 3 carreteras, contando que estos se hayan terminado.

En Burgos, de 57 actuaciones previstas, se ejecutaron 27 (9 de refuerzo y 18 de modernización) y, de los 937 kilómetros previstos, quedaron pendientes por hacer 529, contando con que los... con que los 17 kilómetros que en el dos mil ocho estaban en construcción en 2 carreteras se hayan acabado.

En León, de las 61 actuaciones previstas (36 de ellas del Plan Miner), se ejecutaron 36 (de estas, 21 del Plan Miner) y, de los 830 kilómetros previstos, quedaron pendientes por hacer 397, contando con que los 28 kilómetros que se estaban ejecutando en el dos mil ocho se hayan terminado.

En Palencia, de las 54 actuaciones previstas (9 del Plan Miner), se ejecutaron 32 (de estas, 3 del Plan Miner) y, de los 646 kilómetros previstos, quedaron pendientes por hacer 300, contando que los 44 kilómetros que se estaban ejecutando en el año dos mil ocho se hayan finalizado a fecha de hoy.



En Salamanca, de las 36 actuaciones previstas, se ejecutaron 22 y, de los 587 kilómetros previstos, quedaron pendientes por hacer 233, contando que los 56 kilómetros que se estaban ejecutando en el dos mil ocho se hayan finalizado a fecha de hoy.

En Segovia, de las 24 actuaciones previstas, se ejecutaron 18 y, de los 367 kilómetros previstos, quedaron pendientes por hacer 254, contando que los 56 que se estaban ejecutando en el año dos mil ocho se hayan finalizado.

En Soria, de las 34 actuaciones previstas, se ejecutaron 23 y, de los 475 kilómetros previstos, quedaron por hacer 164, contando que los 60 que se estaban ejecutando en el dos mil ocho se hayan finalizado.

En Zamora, de las 36 actuaciones previstas, se ejecutaron 24 y, de los 475 kilómetros previstos, quedaron pendientes por hacer 230, contando que los 30 kilómetros que se estaban ejecutando en el dos mil ocho se hayan finalizado.

De las 369 actuaciones previstas en este Plan de Carreteras 2002-2008, la Junta de Castilla y León ha dejado pendientes 168 (46 de refuerzo y 122 de modernización), suponiendo que las 23 que se estaban ejecutando en el dos mil ocho se hayan terminado -cosa que, por ejemplo, no ha pasado en la 627, Cervera con el límite de Cantabria, que a fecha de hoy está paralizada por el abandono de la empresa concesionaria, sin finalizar y sin presupuesto para el dos mil quince-; si no, serían 191 actuaciones sin hacer de esas 369, o sea, un 51 % de actuaciones no finalizadas en este periodo, dejándose de ejecutar unos 2.250 kilómetros de los 5.250 previstos.

De los 4 desdoblamientos en vías previstas, solo llegó a ejecutarse 1 en Segovia. De las 6 nuevas carreteras planificadas (3 en Ávila, 1... perdón, 3 en León, 1 en Ávila y 2 en Burgos), solo se han hecho 2: 1 en Ávila y 1 en León. Y, de las 44 variantes que contemplaba el plan, se han ejecutado 20, dejando pendientes 24.

Este plan contaba con una previsión de mil ochocientos... de 1.840.000 euros... 970 millones para este tipo de actuaciones de mejora o refuerzo y modernización, y otros 832 millones para conservación y explotación. De esta cantidad, se han invertido solo 432 millones de euros en refuerzo y modernización; y la verdad es que han tenido suerte, porque no contamos con todos los datos que se han invertido en conservación y explotación.

Es por todo ello que se propone para su aprobación la siguiente propuesta de resolución: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a finalizar las obras previstas en el Plan Regional de Carreteras 2002-2008 que quedaron pendientes y a agilizar su ejecución". Nada más por el momento. Gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR PEREGRINA MOLINA):

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra Alfonso García Vicente.

EL SEÑOR GARCÍA VICENTE:

Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, Señorías. Señora Martín, en primer lugar, le quiero decir que en el día de hoy vamos a tener la ocasión de debatir en dos proposiciones no de ley acerca de los diferentes y sucesivos Planes Regiona-



les de Carreteras. Ciertamente, esta iniciativa bien podría debatirse conjuntamente con la siguiente, aunque, por supuesto, no existe ningún problema en hacerlo por separado.

Quiero hacerle notar, en primer lugar, que yo no conozco ningún Plan Regional de Carreteras cuyo horizonte de ejecución fuera 2002-2008. Me imagino que la iniciativa a la que usted se refiere es el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007 (no existe ningún Plan 2002-2008), y puede que este error en cuanto a las fechas y la denominación del plan sea una cuestión trivial, pero, cuando uno lo lee de forma reiterada en la proposición no de ley e incluso lo ve en la propia intervención de la Procuradora Proponente, uno puede tener la medida de la atención que se ha prestado al análisis y el estudio de un plan del cual, incluso, se desconoce cuál es su denominación.

En segundo lugar, querría decirle que esta iniciativa a nuestro Grupo le parece ciertamente extemporánea; y extemporánea en su debate no solo porque se realice un año después de su presentación -al fin y al cabo, estamos acostumbrados ya a debatir iniciativas que han quedado atascadas en el Orden del Día de la Comisión-, sino porque, en todo caso, este debate tendría sentido en el momento en el que se estaba debatiendo acerca del Plan Regional de Carreteras cuyo horizonte de ejecución es entre los años dos mil ocho y dos mil veinte. Y esto es así porque, como muy bien sabe usted, el Plan Regional de Carreteras actualmente en vigor toma como punto de partida, lógicamente, la situación que se encontraba en la finalización del anterior plan, al cual usted hacía referencia. Y, como bien sabe, los dos planes no coexisten en el tiempo, sino que uno sucede a otro, y parte, precisamente, de la situación que se dejó tras la ejecución del Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007. Esto es así, no porque lo diga yo y lo diga el sentido común, sino, sencillamente, porque lo dice el propio Plan Regional de Carreteras actualmente en vigor. Váyase usted a la página 17, donde encontrará los antecedentes, o a la página 29, donde encontrará la relación y la situación que se encontraba y el análisis de situación que se encontraba en el momento de aprobación de ese plan. En ese momento, obviamente, se evalúa lo realizado hasta ese momento, se evalúa cuál es la situación y las nuevas necesidades que se encuentran en el año dos mil ocho y, a partir de ese momento, se efectúa una nueva análisis... un nuevo análisis de necesidades, también de recursos que... disponibles que se estimaban en ese momento, y se establece una nueva prioridad de actuaciones que, obviamente, sustituyen a las anteriores.

En tercer lugar, Señoría, no hay que olvidar que el Plan Regional Sectorial de Carreteras de los años dos mil dos a dos mil siete son unos planes que coexisten con la planificación en materia de infraestructuras por parte del Estado. Concretamente, el periodo de ejecución del plan regional al que usted se refería coincidía con la entrada en vigor y los primeros años del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, aprobado por el Gobierno de España en el año dos mil cinco; un Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes que no hay que olvidar que, en el momento de finalización de ese plan, o incluso en el momento de finalización del Gobierno que lo puso en marcha, tenía un grado de ejecución ínfimo y, lógicamente, tendría que haber ido en consonancia y de la mano con la ejecución del Plan Regional de Carreteras. Es más, en el momento en el que se aprueba el Plan Regional de Carreteras 2008-2020 ni siquiera estaban aprobados los planes sectoriales que tenían que dar desarrollo al Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento, de tal manera que es muy difícil tratar de hacer una evaluación cuando usted, intere-



sadamente, quiere hacer una evaluación parcial de las infraestructuras de nuestra Comunidad Autónoma, atendiendo únicamente a aquellas que eran competencia de la Comunidad Autónoma.

Y en último lugar, usted cuestiona o usted, perdón, ignora la realidad del acuerdo alcanzado en el seno del Diálogo Social, en el mismo año dos mil ocho, que necesariamente implicaba la actualización de las prioridades en materia de infraestructuras viarias por parte de la Comunidad Autónoma; un acuerdo que no solo englobaba al Grupo mayoritario de esta Cámara, sino que englobaba también a los agentes económicos y sociales, y que, por tanto, actualizaba –y actualizar quiere decir sustituía– las previsiones contenidas en el Plan Regional Sectorial de Carreteras entre los años dos mil dos y dos mil siete.

Podemos hablar de los Planes Regionales de Carreteras, por supuesto –en el día de hoy tendremos ocasión para hacerlo–, podemos hablar del Plan Regional de Carreteras que se ejecuta entre los años dos mil ocho y dos mil veinte; lo que no tiene ningún sentido es venir aquí, Señoría, a pedir que se ejecute un plan que no está en vigor, cuando actualmente existe otro que lo actualizó y que, por otro lado, es el que debemos tener como referencia a la hora de plantear cualquier debate en este sentido, como podremos hacer en la siguiente proposición no de ley. Muchas gracias, Señoría.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR PEREGRINA MOLINA):

Muchas gracias. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra María Sirina Martín Cabria.

LA SEÑORA MARTÍN CABRIA:

Gracias, Presidente. Vamos a ver, señor Alfonso, exactamente, el plan es Plan 2002-2007, pero parece ser que el que no se ha leído el plan es usted, porque en la página 13 de ese mismo plan dice que si bien es verdad que las... que el periodo es dos mil dos-dos mil siete, las inversiones se prorrogarán hasta el año dos mil ocho y dos mil nueve, ¿eh? Por eso, por eso... está en la página 13 del plan... [murmillos] ... en el último, en el último párrafo del plan, en el anteúltimo párrafo del plan lo tiene usted. Y se lo leo literalmente: “El Plan incluye las actuaciones a iniciar en el periodo dos mil dos-dos mil siete, aunque desde el punto de vista de la financiación se proyecta hasta el dos mil nueve, ya que las obras que se inician en el último año del Plan (dos mil siete), dado que es necesario plazos de ejecución, se ejecutarán a lo largo de los años dos mil ocho y dos mil nueve”. O sea, que estamos hablando del periodo al que anteriormente me he referido.

Usted dice que... que es un acuerdo con los agentes... con los agentes económicos y sociales. Precisamente son los agentes económicos y sociales, además del CES, los que dicen que este plan hay que finalizarlo.

Mire, este plan lo hicieron ustedes, y no trate de vincularlo con el... con el plan del Gobierno Socialista, que, por cierto, el Plan Viaria es del dos mil dos... [murmillos] ... es del dos mil dos, y esa coordinación se plantea... se plantea o lo debía de haber planteado el Gobierno del Partido Popular. Es que es ilógico vincular una cosa con la otra.



Este plan lo hicieron ustedes en una época, precisamente, que no estaba marcada por la crisis económica, eran los años de bonanza donde se llevó a cabo este edificio, el Miguel Delibes, la Ciudad del Medio Ambiente; bueno, parecía que había dinero para todo; bueno, para todo... para todo lo que ustedes querían, no precisamente para la modernización y mejora de... de la red vial.

Castilla y León tiene muchas carreteras, y en este plan se priorizaban las que ustedes pensaban que eran más importantes, y que no han sido capaces de ejecutar. Ya que no se puede achacar a la crisis económica y, por supuesto, tampoco a esa ridiculez que usted dice del plan... vincularlo con el Plan Viaria estatal, solo podemos vincularlo a la incompetencia, a la ineficacia y a la falta de interés del Gobierno Regional por mejorar las infraestructuras viarias, unas infraestructuras que son vitales para la modernización y el dinamismo de Castilla y León, que, precisamente, es de lo que adolece.

¿Cómo se van a instalar empresas aquí si las comunicaciones no son las adecuadas? ¿Cómo se va a quedar aquí la gente a vivir si nuestra estructura demográfica se constituye con una red de pequeños pueblos sin prácticamente servicios, que podrían ser compensados con una buena red viaria?

Miren, para muchos ciudadanos, transitar por las carreteras de la Junta de Castilla y León es un lujo que no se pueden permitir por la dificultad de acceder a ellas y a veces por cómo están; y ya no le digo nada por las carreteras provinciales, que, aunque no son objeto de este plan, a veces es una heroicidad transitar por ellas, ¿no?: carreteras de menos de cinco metros, sin pintar, hiperbacheadas o sin siquiera bachear.

Lo más sangrante de este plan, señor Alfonso, es que debería haber tenido continuidad en el Plan 2008-2020; pero no ha sido así, prácticamente no se ha tocado nada de lo que quedaba por hacer. La Junta decidió que había que ahorrar y que las infraestructuras solo eran un gasto, que no generaban riqueza, ni oportunidades, ni empleo, que no importaba si fijaban o no población. Y durante estos años no se ha hecho prácticamente nada más que mantener mínimamente lo que había, y así nos va. Así, señores del PP, no vamos a ningún sitio; bueno, sí, vamos donde ustedes nos están llevando: hacia una pérdida de población, hacia un aumento del desempleo, hacia una falta de oportunidades, de deslocalización de empresas y, en definitiva, hacia el empobrecimiento económico y demográfico de nuestra tierra. Fomentar las inversiones en infraestructuras viarias supone, por ejemplo, 35 puestos de trabajo por millón invertido; supone aumentar las posibilidades de inversión de empresas, mejorar el acceso a los servicios y a la población rural... de la población rural.

¿Que no hay dinero para ello? Pues mejoren ustedes la política fiscal y recaudatoria; hágannos alguna vez caso en las propuestas que este Grupo Parlamentario les viene haciendo en esta materia; y finalicen este plan de carreteras, que es vital para nuestra Comunidad Autónoma.

Rechazar esta PNL pues es... la verdad es que no tiene ningún sentido, porque está... el plan está sin ejecutar y porque, además, es decir no a su propio plan. Y nada más. Gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR PEREGRINA MOLINA):

Muy bien, muchas gracias. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

**Votación PNL/000942**

¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Nueve. En consecuencia... Votos a favor: seis. Votos en contra: nueve. En consecuencia, queda rechazada la proposición no de ley debatida.

Por la señora Secretaria se dará lectura del tercer punto del Orden del Día.

PNL/000943**LA SECRETARIA (SEÑORA PÉREZ PÉREZ):**

Gracias, Presidente. Tercer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley número 943, presentada por los Procuradores doña Ana María Muñoz de la Peña González, doña María Sirina Martín Cabria, don Javier Campos de la Fuente, don Juan Luis Cepa Álvarez, doña Esther Pérez Pérez y doña María Fernanda Blanco Linares, instando a la Junta de Castilla y León a revisar el Plan Regional de Carreteras 2008-2020, adaptando sus objetivos, actuaciones y cuadros financieros a la realidad presupuestaria actual, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 302, de dieciocho de septiembre de dos mil trece**".

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR PEREGRINA MOLINA):

Muchas gracias. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, doña Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

Gracias, Presidente. El Plan de Carreteras 2008-2020 planteó un escenario presupuestario inversor para un total de 5.407 millones de euros, repartidos anualmente durante la vigencia del plan, de los que 324,3 millones correspondían a fondos Miner, repartidos estos últimos al año dos mil quince; 3.566 millones de euros correspondían a obras previstas de modernización; 1.840 millones serían para obras de conservación. Cantidades a las que se suman las cuantías previstas para la empresa pública de infraestructuras, para el pago también del peaje en sombra por la inversión en la autovía Valladolid-Segovia, actuaciones en carreteras provinciales, actuaciones en carreteras municipales, lo que elevó la inversión total del plan a 6.300,79 millones de euros.

El plan plantea, así mismo, un... un escenario presupuestario según el cual en el año dos mil ocho se deberían invertir un total de 299 millones de euros en presupuesto... sumando el presupuesto ordinario con fondos Miner, y una inversión, evidentemente, acorde a este presupuesto, 299 millones; 300 millones para el año dos mil nueve, 328 millones para el año dos mil diez, 343 millones para el año dos mil once, 363 millones de inversión para el año dos mil doce, 384 millones de euros para el año dos mil trece, cuatrocientos cinco millones con ochenta y nueve para el año dos mil catorce; y en el presupuesto, evidentemente, que estamos ahora tramitando en estas Cortes, para el año dos mil quince, debería de haber una cantidad de 447 millones de euros. La... la inversión global se planificó para actuar en 5.272 kilómetros en obras de modernización y 6.738 kilómetros dispondrían de obras de refuerzo.



Tanto las inversiones como los kilómetros y el número y tipo de actuaciones se repartían entre cada una de las provincias de la Comunidad, teniendo cada una asignado un número de actuaciones, de kilómetros y de inversión concreta, dejando una parte sin provincializar. Esto es: Ávila tendría una inversión de 416 millones de euros; Burgos de 610; León de 1.170; Palencia de 627 millones; Salamanca, 462 millones; Segovia, 405 millones; Soria, 450 millones; Valladolid, 577 millones; Zamora, 483 millones. Y se dejaron 272 millones de euros sin provincializar.

Así mismo, dentro del programa de... de modernización, había una inversión de 23 millones para redacción de proyectos y control de calidad y 116 para expropiaciones.

Dado que no se ha venido cumpliendo lo previsto en el plan desde su aprobación en el año dos mil nueve, acumulando las obras e inversión previstas un retraso muy considerable en su desarrollo y ejecución, y puesto que en la actualidad la situación económica ha variado sustancialmente, se propone para su aprobación la siguiente propuesta de resolución: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a revisar el Plan Regional de Carreteras 2008-2020, adaptando sus objetivos, actuaciones y cuadros financieros a la realidad presupuestaria actual".

Esperando contar con el respaldo del Grupo Parlamentario Popular, por el momento, Presidente, nada más.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR PEREGRINA MOLINA):

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra Alfonso García Vicente.

EL SEÑOR GARCÍA VICENTE:

Muchas gracias, señor Presidente. Como decía en mi anterior intervención, el debate de esta proposición no de ley no se puede entender sin la anteriormente debatida, la 942, que hablaba acerca del Plan Regional Sectorial de Carreteras inmediatamente anterior, en este caso el referido a los años dos mil dos-dos mil siete. Permítame que le diga, a modo de aclaración, que si yo decía que no existía ningún plan regional de carreteras denominado Plan Regional de Carreteras 2002-2008 es porque no existe; y que la referencia a una denominación de un plan inexistente no se lo inventa este Procurador, yo lo leo hasta en tres ocasiones en la proposición no de ley anterior y en su propuesta de resolución. Usted me ha aclarado, o su compañera me ha aclarado, que ustedes hacían referencia al Plan Regional de Carreteras no con su denominación original, sino hablando de un año posterior a su finalización, dos mil ocho, porque las obras de todo plan que quedan a medias tienen que terminarse más tarde. Yo la explicación se la doy por buena, por supuesto, pero entonces me tendrá que explicar usted, Señoría, por qué en esta nueva proposición no de ley usted denomina al Plan Regional de Carreteras 2008-2020, cuando la finalización de las actuaciones está establecida para el año dos mil veintidós. Quizá deberían tener una unificación de criterios en este sentido, o a lo mejor no pasa nada por reconocer que se equivocaron en la denominación del plan de la anterior proposición no de ley. Lo cual no tiene por qué significar que no se hayan leído ese plan. ¡Dios me libre de formular semejante acusación! Pero de vez en cuando un poco de rigor, e incluso reconocer cuando alguien comete los errores, a lo mejor puede ayudar, incluso, a que nos entendamos entre los Grupos Parlamentarios.



Y, además, fijese, cuando hablaba que... que el plan actualmente en vigor, el dos mil ocho-dos mil veinte, tenía como sentido el análisis de nuevo de la situación en la que se encontraba nuestra red de carreteras autonómicas en ese momento de inicio del plan, en el año dos mil ocho, y que eso venía a sustituir al anterior, tenía mucho sentido. Y, de hecho, me voy a apoyar en lo que han dicho en su anterior proposición no de ley, cuando hablaban de la necesidad de prestar especial atención a la red complementaria local de carreteras de la Comunidad Autónoma. Muy bien saben que el plan original, el plan entre el año dos mil dos y dos mil siete, prestaba atención prácticamente en exclusiva a la red básica y a la red complementaria preferente, y precisamente uno de los objetivos que se perseguían con la aprobación del Plan Regional de Carreteras de los años dos mil ocho y dos mil veinte, esa actualización de las previsiones y de la política en materia de infraestructuras viarias de la Junta de Castilla y León, era prestar una atención preferente a la red complementaria local, que, pues sí, probablemente había sido la gran olvidada del anterior Plan Regional de Carreteras.

Ustedes pretenden en la propuesta de resolución de esta proposición no de ley que se realice una revisión, una actualización, del Plan Regional de Carreteras –en ese caso, cuando ustedes lo presentaron, el año dos mil trece, el veintiuno de agosto; en el momento en el que lo debatimos, evidentemente, entendemos que se refieren a que se realice esa revisión en el año dos mil catorce-. Bueno, mire, es que el propio Plan Regional de Carreteras establece una fecha muy concreta para proceder a su actualización y a su revisión, teniendo en cuenta que el periodo de vigencia del plan es tan grande que, efectivamente, hay que realizar una reprogramación de actuaciones. Pero eso era algo que ya estaba previsto desde un principio, y estaba previsto para una fecha muy concreta, para un año muy concreto, y ese año es el año dos mil quince.

El establecimiento de esta fecha no es casual. Usted sabe perfectamente que es un año bastante oportuno para realizar esa revisión y esa reprogramación, en primer lugar, porque habría pasado la primera parte del... de la vigencia del propio plan; y, en segundo lugar, porque, por la propia dinámica de las... de las legislaturas autonómicas, tendría bastante sentido que el año dos mil quince se llevara a cabo. No obstante, por si acaso cabe alguna duda acerca de la veracidad de lo que estoy afirmando, váyase a la página 25 o a la página 85 del Plan Regional de Carreteras 2008-2020 y encontrará que, efectivamente, ya estaba prevista una revisión y que será llevada a cabo, como no podría ser de otra manera, en el año dos mil quince.

Pero mire, Señoría, como muy bien sabe, un plan de infraestructuras a largo plazo ha de sustentarse sobre dos cuestiones a analizar con una cierta proyección de futuro. El primero son las necesidades, las necesidades de una red de carreteras, que ha de basarse sobre las realidades del tráfico que se mide y que se espera en cada momento, también a futuro. Y la realidad de los recursos presupuestarios; la realidad en los recursos, que son finitos, durante el horizonte de ejecución del plan, de momento, además, han sido decrecientes, y en una situación, además, económica, que exigía derivar recursos a otras políticas más prioritarias por la situación económica y social de la Comunidad.

Y, si me permite, también hay que analizar un tercer factor, que son los costes financieros ligados a toda inversión. Yo esto lo repito prácticamente en todos los debates que tenemos ocasión: en materia de infraestructuras, la elección del momento en el cual se ejecuta una inversión no puede en absoluto eludir una cuestión



esencial, que son los costes financieros asociados a esa inversión. Y en unos años, y en unos momentos, en los que la prima de riesgo, los costes de financiación de las infraestructuras por parte de las Administraciones Públicas, ha estado en máximos históricos, máximos incluso insoportables desde el punto de vista económico, uno no puede exigir que el ritmo de ejecución de inversiones sea el mismo que cuando se encuentra cerca de mínimos históricos, como es la situación que disfrutamos actualmente –y, por cierto, no por casualidad–.

Obviamente que las proyecciones a futuro pueden contener un cierto margen de error. Es algo más que comprensible que el Plan Regional de Carreteras en vigor, tal y como estaba diseñado, contenía errores de previsión, pues sencillamente hay que constatar lo que ha ocurrido con la propia deriva económica de nuestro país. Pero tratar de intentar analizar *a posteriori* cuál es el grado de ejecución de un plan sin... sin atender a esa cuestión, pues, ciertamente, yo creo que es practicar la miopía política. Y, evidentemente, habrá que reprogramar actuaciones y habrá que reprogramarlas cuando está previsto en el propio plan, en cumplimiento con el propio plan.

Pero fíjese cuando hablaba de las proyecciones a futuro, de las proyecciones presupuestarias y de las previsiones que había que tener en cuenta. Cuando se aprobaba este plan, los recursos con los que contaba la Comunidad Autónoma, para financiar no solo estas políticas de infraestructuras sino todas en general, se sustentaban por unos escenarios ya no solo de previsión de crecimiento económico, que quedaron más que superados por la crisis económica, sino también por las entregas a cuenta vinculadas al sistema de financiación. Obviamente, los recursos de la Junta de Castilla y León no salen del éter, salen de un modelo de financiación autonómica en vigor. Y en ese momento, en el año dos mil ocho y en el año dos mil nueve, se hicieron unas previsiones que, de hecho, derivaron en unas entregas a cuenta a nuestra Comunidad Autónoma por un importe de 1.800 millones de euros más que las que finalmente le correspondían. Y eso ha generado unas liquidaciones negativas por nada más y nada menos que 1.800 millones de euros para esta Comunidad Autónoma; 1.800 millones de euros que lastrarán las cuentas de nuestra Comunidad Autónoma durante nada menos que veinte años.

Pues fíjese, Señoría, ese error en las proyecciones del Gobierno de España, en su momento, para calcular las cantidades del modelo de financiación autonómica para Castilla y León representan, ni más ni menos, solo en el año dos mil ocho y dos mil nueve, la tercera parte del total de inversiones previstas en el Plan Regional de Carreteras, o el 50 % de lo que representaban todas las actuaciones en materia de modernización de carreteras del Plan Regional cuya... cumplimiento exigen ustedes, o el 100 % del total de la inversión prevista hasta el año dos mil veinte en acondicionamientos, en mejoras, en nuevas carreteras y en variantes. Mil ochocientos millones de euros, que podríamos haber proyectado en inversiones de todo tipo, empezando por el Plan Regional de Carreteras, y que se han convertido en una losa, desde el punto de vista presupuestario, a devolver durante los veinte próximos años. Pues bien, ese es el escenario que nos encontramos debido a los errores de proyección de los años dos mil ocho y dos mil nueve.

Y, obviamente, usted entenderá que, a la hora de elegir de dónde se detraen los recursos para hacer frente a esa pesada losa que nos legó el anterior Gobierno de España, hayamos decidido hacerlo antes en materia de infraestructuras que en servicios públicos esenciales, como la educación, la sanidad o los servicios sociales.



En definitiva, Señoría, la España que hemos tenido que encontrar y que hemos tenido que gobernar en los últimos años, y también nuestra Comunidad Autónoma, es muy diferente de la que estaba prevista en el año dos mil ocho, desgraciadamente. También es verdad que la Castilla y León del presente y la España del presente es muy distinta a la que nos encontramos al principio de la legislatura y al principio de la crisis económica. Y por supuesto que ahora tenemos la ocasión de recuperar buena parte del tiempo perdido también en materia de infraestructuras viarias, y eso nos permitirá el próximo año, en el año dos mil quince, realizar una revisión y una actualización de los objetivos y de las actuaciones y del presupuesto del Plan Regional de Carreteras, y continuar con ese proceso modernizador de nuestra Comunidad Autónoma, tan necesario y que constituye uno de los grandes déficits históricos de nuestra Comunidad. Pero no obviemos todo lo que le rodea, porque eso sería un acto de ceguera y de miopía política que no podríamos consentirnos y permitirnos de ninguna de las maneras.

Por lo tanto, revisión del plan, sí; cuando procede, cuando el próximo año corresponda, según el Plan Regional en vigor. Y, desde luego, desde el análisis de una realidad que ha cambiado indefectiblemente en los últimos años: una realidad presupuestaria menguante, con recursos que empiezan a crecer de nuevo; y una realidad económica en la cual hay que impulsar la incipiente recuperación de nuestra economía.

Y, por supuesto, usted ya nos ha explicado cuál es su alternativa...

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR PEREGRINA MOLINA):

Señor García Vicente, vaya terminando.

EL SEÑOR GARCÍA VICENTE:

... -lo ha dicho su compañera anteriormente-: hay que crear nuevos impuestos para financiar más infraestructuras. Pues mire, cuando en el año dos mil quince el Partido Popular desde el Gobierno y quién sabe si el Partido Socialista desde el principal Grupo de la Oposición tengamos que debatir acerca de esta cuestión, ya le digo lo que no va a hacer este Grupo, y este Grupo lo que no va a hacer es apoyar medidas de crecimiento de la presión fiscal, que son precisamente lo contrario a lo que nos va a permitir el próximo año -y lo dicen todos los organismos internacionales- impulsar la economía. Porque, fíjese por dónde, es el consumo de las familias, el crecimiento de la demanda interna, lo que nos va a hacer crecer el próximo año, y no esos planes de invertir para conseguir la multiplicación de los panes y los peces, cuyos resultados ya vimos, sí, también en los años... en los primeros años de vigencia de este plan, que fue el Plan E del Gobierno de España. Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR PEREGRINA MOLINA):

Muchas gracias. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución, tiene la palabra Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

Gracias, Presidente. Señoría, tiene razón en una cosa, y es que no se entiende este debate sin el debate anterior. Evidentemente, no se... no puede entenderse, porque, si el plan anterior se hubiera ejecutado -no le voy a decir que en su totalidad,



en el 100 %, pero qué menos que el 70, el 80, el 90 % se hubiera ejecutado-, es evidente que el plan en vigor, el plan actual, no sería como es si se hubiera ejecutado el anterior. Por tanto, es evidente -ahí tengo que darle la razón-, no se entiende un debate sin el debate anterior. Pues claro, pues claro que... que están vinculados, porque el plan actual tuvo que asumir todos, absolutamente todos y cada uno de los incumplimientos del plan anterior.

Y mire, no se líe con las fechas, que no es un problema... Mire, de verdad, me gustaría que el Consejero de Fomento hubiera podido oírle a usted el argumento hoy, estoy segura de que se hubiera sentido muy muy satisfecho, porque, de verdad, podría haber releído lo que decía entonces: el plan se extiende hasta el dos mil ocho, el plan se extiende hasta el dos mil nueve; las inversiones previstas son a esas fechas; no me puede exigir... Cuando yo le exigía cumplimiento ya del plan en el dos mil siete, decía: no me puede exigir, Señoría, que cumpla en el dos mil siete lo que se extiende al dos mil ocho y al dos mil nueve. Por tanto, se hubiera sentido muy satisfecho que hoy... que hoy yo le... en el caso de las fechas, les pudiera estar dando... le pudiera estar dando la razón.

Mi compañera, que ha hecho el... el debate anterior, ya le ha dicho que hubiera convenido -¡qué menos, qué menos!- que hubiera dedicado el fin de semana a leer el plan anterior de carreteras, y hubiera comprobado como en la página 13 aparece lo que mi compañera le ha... le ha dicho. Y, además, si hubiera leído el plan, se hubiera dado cuenta, y, desde luego, no hubiera hecho la afirmación... no hubiera hecho la afirmación que ha hecho respecto a que el plan solo atendía a la red básica y a la red preferente. No es cierto, Señoría. El plan atendía, sí es verdad que no a todas las carreteras, no a todas las carreteras, pero también a las carreteras de la red básica local. Por tanto, no solo es la red básica y red preferente, era... [Murmullós]. Sí, la red complementaria, como bien sabe, es red complementaria preferente y red complementaria local. Estaban también incluidas. Y, si no, Señoría, no necesita acudir al mapa, basta con controlar un poquito la... la nomenclatura de cada carretera y se dará cuenta exactamente a qué red pertenecen.

Es verdad que el plan actual ahora recoge todas, absolutamente todas. Pero claro, recoge todas porque el plan anterior quedó, en la mayoría de la... no le voy a repetir las... los datos porque se los ha dado mi compañera, pero más de la mitad del plan anterior sin cumplir, sin cumplir. Por tanto, todos esos incumplimientos es evidente que los tuvo que hacer... que asumir el plan actual.

Mire, dice que hay que realizar la reprogramación de actuaciones en el año dos mil quince. Pues lo que no entiendo es por qué van a votar en contra de esta iniciativa, que precisamente es lo que pide, precisamente es lo que pide. Claro, pero habrá que votarlo ahora, habrá que votarlo ahora, porque todo lo que excluya el Presupuesto del dos mil quince, evidentemente, va a quedar fuera de juego, absolutamente fuera de juego. Y estamos debatiendo... en estos momentos estamos en proceso de debate del Presupuesto de la Junta de Castilla y León para el año dos mil quince; deja fuera totalmente al Plan de Carreteras, Señoría. ¿Cómo va a reordenar, a reprogramar fechas, a reprogramar actuaciones si lo deja fuera? Por tanto, el momento de votar esta iniciativa es ahora, cuando se está elaborando el... el Presupuesto para el año dos mil quince, para que el Presupuesto del año dos mil quince contemple todas esas reprogramaciones en inversión, todas esas reprogramaciones en actuaciones. Evidentemente, el momento es ahora, el momento procesal es ahora. Por tanto, no entiendo qué le lleva a votar en contra.



Como no entiendo qué le lleva a votar en contra cuando el Presidente Herrera en el año dos mil once dijo lo que dijo, y yo se lo voy a repetir. Y, que yo recuerde, en el año dos mil once los costes financieros, efectivamente, estaban muy elevados; la prima de riesgo, efectivamente, estaba muy alta; y había crisis, que... que se ve que el Presidente Herrera no vio, o no debió ver, o no debió ser consciente de la... el porcentaje elevado que tenía la prima de riesgo, ni debió de ser consciente de los costes financieros, cuando planteó un plan de inversiones prioritarias y que aprobaría en el verano del dos mil once. Tres años después, dos mil catorce, finalizando el dos mil catorce, seguimos sin plan de inversiones prioritarias en esta Comunidad. Entonces, no creo que al Presidente Herrera le haya gustado mucho el argumento... el argumento que ha dado, porque, desde luego, ni vio venir la crisis, ni fue consciente de la prima de riesgo, ni fue consciente de los costes financieros.

Y, respecto a las entregas a cuenta de la financiación autonómica... [*murmullos*] ... pues fueron muy beligerantes hasta el año dos mil once, reclamando lo que supuestamente el Estado debía a esta Comunidad, pero, a partir del dos mil once, se hizo el silencio más abrumador y más absoluto y, desde luego, bastante más humillante para esta Comunidad, porque nunca más volvieron a reclamar la deuda. Es evidente que hicieron oposición con esto al Gobierno de España, pero, cuando el Gobierno de España fue de su color político, se ve que le perdonaron la deuda que supuestamente existía, ¿no?, porque nunca más lo oímos reclamar.

Y mire, la... quien no tiene que soportar la presión fiscal son las familias y son los ciudadanos, que, por las políticas del Partido Popular, son precisamente las que están sufriendo toda esa presión social... toda esa presión fiscal y, desde luego, la presión social de la destrucción de todo el estado del bienestar; que están viendo como se está vulnerando y viendo sus economías absolutamente perjudicadas hasta el extremo que llegamos a los índices de pobreza de los que nunca pensé, de verdad, nunca pensé, Señoría, que pudiéramos hablar en esta Comunidad Autónoma y en este país. Y esto se lo debemos a las políticas del... restrictivas y... e interesadas del Partido Popular.

Mire, Señoría, vamos a hablar y a seguir hablando del plan y de las obras que tienen que comprometer; porque, mira, le deben a esta Comunidad, de lo que han dejado de presupuestar, de ejecutar y de invertir por este plan, solo del año dos mil ocho al dos mil quince -que no está presupuestado el plan-, 2.400 millones de euros de inversión, que hubieran generado mejora, modernización de nuestra infraestructura viaria; que hubieran generado empleos... mire, si multiplica a 35 empleos por millón dejado de invertir, según dice su Ministra de Fomento, fíjese la cantidad de puestos de trabajo: no habría paro en nuestra Comunidad, Señoría, no habría paro; si multiplica, según dice la Ministra, 35 empleos por millón de euro dejado de invertir, 2.400 millones de euros han dejado de invertir, que deberían haber invertido según el escenario presupuestario del... del propio plan desde que se aprobó hasta el año dos mil quince.

Y mire, total y absolutamente paralizado. Lo que han hecho con el plan... igual que con el plan anterior lo incumplieron estrepitosamente, con este lo que han hecho ha sido paralizar, paralizar absolutamente todas las inversiones. Aquí no se ha cumplido ninguno de los objetivos: ni se ha cumplido el número de actuaciones previstas, ni se ha cumplido los kilómetros previstos, ni se han cumplido los programas previstos, ni se ha cumplido por años de ejecución ni por la inversión prevista.



Diez ejes básicos absolutamente paralizados, 10 ejes prioritarios. Aquí, este es el plan, sí, que tenía los 10 ejes básicos y fundamentales de intercomunicación de esta Comunidad: 1.242 kilómetros, en los que no se ha actuado (1.245 millones de euros dejados de invertir); 70 variantes de población, Señoría (169 kilómetros en variantes de población, 1.631 millones de euros dejados de invertir); 14 autovías previstas, 14 (476 kilómetros de autovías que se iban a hacer en esta Comunidad y que las estamos esperando; si quiere, se las puedo enumerar una a una); 17 desdoblamientos de acceso a ciudades (77 kilómetros, total y absolutamente paralizados). Señoría, esto es lo que están haciendo con el plan, esto es lo que están haciendo con el plan; y no se preocupe, que, desde luego, le vamos a recordar en el dos mil quince la revisión y actualización de todas las inversiones, y, desde luego, que se ajusten a la realidad presupuestaria y a la realidad de cumplimientos del plan.

Mire, hasta el CES, hasta el CES le dice, todos y cada uno de los años, lo primero que tiene que hacer es cumplir y completar las obras previstas en el plan anterior, cumplir y completar las obras previstas en el plan anterior, y después acometer las obras previstas en este plan. Y, además, le aconseja la revisión íntegra, íntegra -porque son 2.400 millones de euros dejados de invertir en estos años-, le aconseja la revisión íntegra. Y lleva aconsejándoselo, pues desde el año... desde el informe del año dos mil once, por lo menos, desde hace más de tres años. Claro, que ustedes ni escuchan al CES, ni escuchan a los ciudadanos, ni escuchan absolutamente a nadie.

Nada más, Señoría, y lamentar profundamente, de verdad, que se siga restando oportunidades de desarrollo, oportunidades de crecimiento, oportunidades de mejoras en nuestras infraestructuras viarias a esta Comunidad, y, sobre todo, oportunidades de empleo por todo lo que se deja de invertir. Nada más, Presidente, y muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR PEREGRINA MOLINA):

Muchas gracias, señora Muñoz de la Peña. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votación PNL/000943

¿Votos a favor? Seis. ¿Votos en contra? Diez. El resultado de la votación: seis votos a favor, diez en contra. Por lo tanto, queda rechazada la proposición no de ley debatida.

Y procedemos al cuarto punto del Orden del Día. Por la señora Secretaria se dará lectura del cuarto punto del Orden del Día.

PNL/001057

LA SECRETARIA (SEÑORA PÉREZ PÉREZ):

Gracias de nuevo, Presidente. Cuarto punto del Orden del Día: “**Proposición No de Ley número 1057, presentada por los Procuradores doña Ana María Muñoz de la Peña González, doña María Sirina Martín Cabria, don Javier Campos de la Fuente, don Juan Luis Cepa Álvarez, doña Esther Pérez Pérez y doña María Fernanda Blanco Linares, instando a la Junta de Castilla y León a recla-**



mar al Ministerio de Fomento del Gobierno de España, en colaboración con la Junta de Castilla y León, la elaboración y puesta en marcha de un plan de seguridad en pasos a nivel para la Comunidad, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 367, de catorce de febrero de dos mil catorce”.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR PEREGRINA MOLINA):

Gracias, señora Secretaria. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, doña Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

Gracias, Presidente. Los pasos a nivel de líneas convencionales tienen una clasificación establecida por orden ministerial, y se agrupan en clases en función de los sistemas de protección de los que están dotados y de los que se aplican (clase A, B, C, D, E y F), en cada uno de ellos, además, en función de dónde se sitúan (si están en la vía general o en estaciones).

Estas clases, a su vez, establecen prescripciones en función de si estos pasos son solo para personal autorizado, sean particulares, sean públicos, exclusivos para peatones o de peatones y animales, o exclusivo de vehículos. También en función del tipo de vía y la velocidad que puede tener el tren o de los niveles de seguridad del propio paso, o de la viabilidad técnica –esto es, la distancia de metros que recorre un tren a la velocidad máxima permitida durante el tiempo que tarda en cruzar el vehículo la carretera, de un lado a otro, el paso a nivel- o la viabilidad real. Se tiene en cuenta también la media diaria de vehículos de carretera y la circulación media diaria de trenes.

Estas clasificaciones, finalmente, lo que establecen es la peligrosidad o no del paso a nivel y, con ello, la urgencia o no a la hora de acometer medidas de protección o de supresión del paso a nivel.

Con objeto de eliminar paulatinamente los pasos a nivel ferroviarios que afectan a caminos de titularidad pública y mejorar los sistemas de seguridad y protección de los restantes que se encuentran a la espera para ser suprimidos, se elaboró el Plan de Seguridad en Pasos a Nivel, aprobado para el periodo dos mil cinco-dos mil doce, con una inversión de 1.080 millones de euros: el 80 % sería de aportación por el Ministerio de Fomento y el 20 % restante por Comunidades Autónomas y Ayuntamientos a través de los convenios con el Ministerio. El objetivo era acometer obras de protección de pasos a nivel, en unos casos; de supresión de pasos a nivel, en otros; actuaciones complementarias de seguridad y tratamientos de pasos a nivel particulares.

El plan se dividió en dos periodos claramente diferenciados: cuatrienio dos mil cinco-dos mil ocho (se suprimirían los pasos a nivel de mayor riesgo o nivel 1 y se elevaría la seguridad en el resto), y un segundo cuatrienio, del año dos mil nueve al dos mil doce.

En Castilla y León, en el año dos mil cuatro se computaron para eliminar 751 pasos: 459 a nivel... pasos a nivel en la red convencional y 292 en la red de FEVE.



En base a este plan, en Castilla y León se suprimieron en el primer cuatrienio 247 pasos a nivel (106 se suprimieron en el año dos mil seis y 141 suprimidos en el año dos mil siete) y se mejoró el grado de seguridad en otros muchos. Para el segundo cuatrienio (dos mil ocho-dos mil doce) quedó pendiente, según el último inventario realizado en el dos mil ocho, un total de 307 pasos: en estudio, 130 pasos de la red convencional y 42 en la red de FEVE; en proyecto, 79 pasos de la red convencional y 20 de FEVE; y en obras quedaron 30 de la red convencional y 6 de la red de FEVE.

En el nuevo Plan de Inversiones de Infraestructuras que ha elaborado el Ministerio de Fomento –el PITVI–, en la parte correspondiente a inversiones ferroviarias comprometidas, se desglosó las inversiones previstas en las distintas Autonomías en el horizonte temporal de dos mil veinticuatro, y se contempló actuaciones para suprimir 335 pasos a nivel en Castilla y León.

Asimismo, la Ministra de Fomento, en su comparecencia ante el Senado el catorce de marzo del dos mil doce, desglosó las inversiones previstas en infraestructuras en las distintas Autonomías en el horizonte temporal del dos mil veinticuatro, esto es, estableció las inversiones en infraestructuras ferroviarias comprometidas por Fomento en las Autonomías, ratificando la supresión en Castilla y León de los 35... 335 pasos a nivel.

Los pasos a nivel son competencia compartida entre las Administraciones –por un lado, la titular de la infraestructura, y, por otro, la titular del camino, calle o carretera que atraviesa la vía férrea–, por lo que debe de existir un acuerdo entre las Administraciones afectadas en la solución para mejorar el grado de protección de los cruces o para la supresión de los pasos a nivel.

Son muchas las ventajas de la desaparición de los pasos, fundamentalmente en seguridad vial. También dan seguridad a las empresas operadoras y a los usuarios en... suponiendo también un acortamiento en los tiempos de viaje. Al no existir un nuevo plan de seguridad de pasos a nivel y no determinar el PITVI una periodificación de las actuaciones planteadas para suprimir los pasos a nivel en Castilla y León, y con objeto de garantizar la seguridad del tránsito viario y ferroviario, el Grupo Socialista presenta la siguiente propuesta de resolución:

“Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a reclamar al Ministerio de Fomento del Gobierno de España, como responsable de las empresas operadoras y en colaboración con la Junta de Castilla y León, a la elaboración y puesta en marcha de un plan de seguridad en pasos a nivel para la Comunidad, con un programa que establezca la eliminación concreta y paulatina de los pasos a nivel en Castilla y León”.

Esperando contar con el apoyo y el respaldo y el voto favorable del Partido Popular, gracias, Presidente.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR PEREGRINA MOLINA):

Muchas gracias, señora Muñoz de la Peña. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Rubén Rodríguez Lucas.

**EL SEÑOR RODRÍGUEZ LUCAS:**

Gracias, señor Vicepresidente. Buenos días, Señorías. En primer lugar, Señoría, he de decirle que en Castilla y León solo existen en la actualidad 22 pasos a nivel sobre carreteras de titularidad autonómica. Esto, primeramente, por fijar un poco el caso en su justa medida. La Comunidad más extensa de España solo tiene 22 pasos a nivel dentro de sus... de las carreteras de su competencia. Y esto es debido, Señoría, a que el Gobierno de Castilla y León, como usted sabe, ha trabajado por encima... muy por encima de otras Comunidades Autónomas.

Debemos decir, claro, que solamente nos referimos en este caso a... a las carreteras de titularidad autonómica, y que, dentro de estos 22 pasos, varios de ellos están afectados por una actuación más importante y modernizadora, que es la construcción de las líneas de alta velocidad. En resumen, Señoría, debiéramos dejar claro en esta proposición no de ley primeramente que el Gobierno de Castilla y León está trabajando correctamente en la eliminación de los pasos a nivel de... de su competencia.

En segundo lugar, Señoría, quería decirle que sí es cierto que el Presidente Zapatero nos tenía acostumbrados a hacer una serie de planes que vendía a bombo y platillo y que después no cumplía. Esto, siento decírselo pero es así. Y este plan, pues fue uno más de estos que no cumplió en su totalidad. También es verdad, para ser justos, que no fue de los peores. No fue de los peores, los hubo mucho peores. Ese plan, Señoría, no cumplió sus objetivos, le estaba diciendo, cuando comprometió una serie de actuaciones que luego no realizó. Y esto, hasta cierto punto, puede ser normal, porque no concretaba o no estaba relacionado correctamente con el presupuesto anual, que es en realidad el que hace que las actuaciones se realicen o no se realicen.

Por esto, Señoría, nosotros la verdad es que no entendemos que sea necesaria la elaboración de ningún... de ningún plan, porque sí es cierto que aunque podía ser muy interesante como publicidad política, en este caso, para el Gobierno del Presidente Rajoy, seguramente no es efectivo a la hora de eliminar más o menos pasos a nivel, pues, Señoría, esto depende de un presupuesto, y lo que debe haber es presupuesto suficiente. El plan probablemente sea lo de menos. Puede ser muy bueno para obtener un rédito político -que... ahí era un verdadero experto el Presidente Zapatero-, pero lo que en realidad es importante es que exista presupuesto, y algunas veces es hasta totalmente contrapuesto. Es decir, que estos planes lo que suelen hacer es restar presupuesto al objeto que nos ocupa en este caso, a la reducción de los pasos a nivel.

Señoría, la Junta de Castilla y León no notó ninguna diferencia de existir un plan a no existir. En todo caso, dependió, como le decía antes, de un presupuesto. Y después, por su... también, por supuesto, de un acuerdo obligatorio con las Administraciones titulares -como usted ha dicho en su exposición de motivos-; titulares de esos caminos y esas carreteras, de esos pasos a nivel a suprimir.

Probablemente, Señoría, y en contra, si quiere usted decirlo, de los intereses políticos del Partido Popular, que nos permitiría vender mejor cualquier actuación sobre los pasos a nivel, Señoría, lo que nuestro Grupo cree que no necesitamos un plan; lo que necesitamos es voluntad y presupuesto. Voluntad, usted en su exposición de motivos reconoce que existe, porque aparece la voluntad de suprimir 335 pasos a nivel en Castilla y León. Lo que necesitamos, Señoría, no es un... no



es más que afianzar ese presupuesto, en una época en la que se va mejorando, y el acuerdo con las diferentes Administraciones, entre las que estará, por supuesto, el Gobierno de la Junta de Castilla y León. Nada más, muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR PEREGRINA MOLINA):

Muchas gracias, señor Rodríguez Lucas. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra la señora Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

Gracias, Presidente. Señoría, 22 pasos en carreteras autonómicas, 22 pasos en Castilla y León en carreteras autonómicas. Fíjese, es que casi solos eso... casi solo esos los tenemos en Salamanca, casi solo en Salamanca. Mire... por encima, ¿eh?, computados y por encima: 4 en Gomecello, 4 en Fuentes de Oñoro, 7 en La Fuente de San Esteban, 3 en Martín de Yeltes, 2 en Sancti-Spíritus, 1 en Robliza de Cojos, 2 en Barbadillo, 2 en Canillas de Abajo, 2 en Calzada de Don Diego; 27, ¿eh? Puedo seguirle enumerando, y de otras provincias, y de otras provincias, Señoría. Mire, de los 27, se han suprimido 3, lamentablemente, en sitios complicados, complicados, con accidentes graves durante estos años.

Mire, Señoría, el plan de seguridad afecta a todas y cada una de las carreteras, no solo a las carreteras autonómicas: también a las carreteras provinciales, también a las carreteras locales. Afecta a todas. Evidentemente, tiene que existir una coordinación y tiene que existir una previsión de coordinación entre todas las Administraciones afectadas, no solo el Ministerio. El Ministerio aporta el 80 % de los fondos, pero el 20 % restante lo aportan el resto de Administraciones afectadas. Y aquí la Junta de Castilla y León también está afectada.

Pero no es a la Junta a quien le pedimos que elabore el plan, porque es que no es competencia de la Junta de Castilla y León, es competencia del Ministerio. Y tiene usted razón, Señoría, los planes evidentemente necesitan dos cosas: primero, voluntad de que exista; y, en segundo lugar... lugar, presupuesto para atender esa voluntad, presupuesto para atender esa voluntad.

¿Que lo único que se pretende es conseguir rédito político con los planes? Pues esto lo podría haber explicado la Ministra de Fomento en marzo del dos mil doce, cuando compareció a poner en marcha y explicar el PITVI. Claro, es verdad que dos años después vemos que, efectivamente, solo buscaba rentabilidad política, porque presentó el PITVI, pero automáticamente lo paralizó. Y no se ha hecho ninguna inversión con cargo a este plan, no se está ejecutando ninguna actuación con cargo... con cargo a este plan. Y este plan, este plan que, según sus argumentos, la Ministra presentó para obtener rentabilidad política, contempla 35... 335 pasos a nivel en Castilla y León. Y los contempla pero no establece la voluntad política ni el presupuesto suficiente para eliminar estos pasos a nivel, porque ni los periodifica ni establece un plan concreto de actuaciones: qué va a hacer, cuándo las va a hacer, dónde va a actuar. Absolutamente nada.

Esto es lo que pedimos, que el plan que caducó en el dos mil doce... por cierto, un plan que el primer cuatrienio funcionó muy bien, y el segundo, que abarcaba desde el dos mil ocho al dos mil doce, pues lamentablemente en el dos mil once



se paralizó; el Partido Popular, cuando llegó al Gobierno de España, paralizó este Plan de Seguridad de Pasos a Nivel, como paralizó todo: toda la inversión, todas las obras en alta velocidad en esta Comunidad, todas las obras en autovías, todas las obras en carreteras, lo paralizó absolutamente todo. Y en aquel momento, pues dejó 130 pasos de la red convencional en estudio y 42 de FEVE, que siguen en estudio porque el Ministerio no ha hecho absolutamente nada, con la complacencia de la Comunidad Autónoma, que tampoco se las ha reclamado. Dejó 79 pasos en proyecto de la red convencional, y 20 de ellos de FEVE, también con la complacencia de la Comunidad Autónoma, que no les reclama al Ministerio. Y dejó 30 en obras de la red convencional y 6 de FEVE que no se han completado, también con la complacencia de la Comunidad Autónoma.

Pero mire, Señoría, no puede decir que es que, claro, en la época de José Luis Rodríguez Zapatero no se hizo, porque se los voy a enumerar -no me los invento, ¿eh?, o sea, están colgados en la página del Ministerio de Fomento; puede consultarlo-: 459 pasos; suprimidos... -contabili... computados- suprimidos, 106, en el dos mil seis; suprimidos 141, en el dos mil siete; 239 actuaciones en la red convencional y 68 en FEVE, de las cuales -le repito-, 130 en estudio, 79 en proyecto, 30 en obra. Así quedó en el año dos mil ocho, cuando se hizo la revisión, por cierto, la última revisión, porque no se ha permitido revisar más este plan, que se tenía que haber revisado en el dos mil doce. Claro, que, evidentemente, el Partido Popular cómo iba a revisar un plan que había paralizado y que no había completado la ejecución y que había dejado las obras iniciadas paralizadas. Pues evidentemente no lo completó. Pero sí se compromete en el PITVI -en este plan que dice que solo hizo la Ministra para obtener rédito político, porque, según su argumento, como los planes solo se hace para obtener rédito político, pues la Ministra de Fomento del Partido Popular hizo el PITVI, evidentemente, para obtener rédito político, así lo ha demostrado la falta de inversión y de paralización durante estos dos años-, pues este plan contabilizó y computó 335 pasos a nivel en la Comunidad que tienen que suprimirse, muchos de ellos ya de manera urgente, porque, le repito, algunos de ellos han tenido durante años accidentes importantes, graves, con consecuencias muy serias y muchos de ellos de muerte.

Pero, mire, es que todos son anuncios, todos son... en mayo del dos mil catorce, por ejemplo, ADIF decía, de Salamanca, que eliminaría 6 de los 68 pasos a nivel en Salamanca. Sesenta y ocho, yo le he computado antes 27; 68 dice ADIF. Y dice en el dos mil catorce que eliminaría 6. Pero, mire, en enero del dos mil trece, ADIF anunció la supresión de 2 pasos a nivel, en Gomecello, y abre un plazo de información pública, pero pasos a nivel que lleva suprimiendo desde el año dos mil diez, por lo menos, que se inicia el procedimiento, se paraliza en el once... -que, por cierto, hubo un muerto en ese paso a nivel, en Gomecello, en el año dos mil once- se paraliza en el once; se computa en el presupuesto en el dos mil doce; no se ejecuta en el dos mil doce; en el dos mil trece abre un nuevo plazo de información pública; y en el dos mil catorce ya no a va a cerrar el de Gomecello, ya 6 de los 68 pasos a nivel de la Comunidad.

Pues lo mismo que pasa con el de Martín Yeltes, por ejemplo; tres pasos a nivel: uno computado para suprimir, otro para hacer un paso subterráneo y otro con un paso elevado, y no se ha hecho absolutamente ninguno. Y este también tuvo, por desgracia, en el año dos mil cuatro, seis muertos.



O sea, Señorías, seguridad en la red, seguridad en los peatones, en los vehículos, seguridad en los propios operadores y, fundamental, un plan que periodifique, planifique y haga una... un diseño estratégico para ir suprimiendo paulatinamente los pasos a nivel, porque -usted lo ha dicho- es cuestión de voluntad y es cuestión de presupuesto, y espero que el Partido Popular tenga ambas cosas -voluntad y presupuesto-, y, desde luego, decisión política para hacerlo, que se manifestará con el voto, supongo, favorable de su Grupo Político en estos momentos a la iniciativa. Muchas gracias, Presidente.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR PEREGRINA MOLINA):

Gracias, señora Muñoz de la Peña. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votación PNL/001057

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

Por la señora Secretaria se dará lectura del quinto punto del Orden del Día.

PNL/001308

LA SECRETARIA (SEÑORA PÉREZ PÉREZ):

Gracias de nuevo, Presidente. Quinto punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley número 1308, presentada por los Procuradores doña Ana Sánchez Hernández y don José Ignacio Martín Benito, relativa a la retirada de residuos tóxicos, nocivos y peligrosos en la mancomunidad de Tierra de Tábara, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 448, de doce de septiembre de dos mil catorce**".

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR PEREGRINA MOLINA):

Muchas gracias. Para la... la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, don José Ignacio Martín Benito.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

Gracias, Presidente. Buenos días. Señorías, a mediados de agosto del verano pasado, concretamente el trece de agosto de dos mil catorce, el Portavoz socialista en el Ayuntamiento de Carbajales elevó un escrito a la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, que presentó en la Delegación Territorial de Zamora -hizo lo propio también con respecto a la Diputación Provincial-, en el cual exponía la situación de abandono del punto limpio de esa localidad y la falta de control y vigilancia en la gestión de los residuos industriales, tóxicos y contaminantes que se depositaban en dicho punto.



La construcción y la dotación de... del punto limpio se incluyó dentro del Plan para la Gestión y Tratamiento Integral de Residuos en la Provincia de Zamora, un punto limpio cofinanciado al 80 % con la Junta de Castilla y León y la Unión Europea, a través del Fondo de Cohesión.

Cada punto limpio que se hizo en la provincia –este es uno más– tenía una superficie aproximada de 75 metros cuadrados. El objetivo era potenciar la recogida selectiva y el tratamiento posterior de aceites minerales usados, filtros de aceite y rechazos en todos aquellos municipios de menos de 1.000 habitantes. En su área, cubierta por un tejado de chapa, se ubicaban diferentes contenedores: un contenedor para los aceites minerales usados; dos contenedores para los filtros de aceite; y un contenedor para los de rechazo.

Al escrito presentado por el Portavoz socialista en el Ayuntamiento de Carbajales se adjuntaban varias fotografías –que son las que estamos viendo en la proyección en este momento [*el orador acompaña su exposición con imágenes*]– de los residuos de muy diverso tipo depositados en el punto limpio de aquella localidad.. Se exponía, además, que la instalación estaba abierta –como pueden ver aquí Sus Señorías en esta fotografía– y sin ningún control, por lo que cualquier persona tenía acceso al mismo sin ningún tipo de impedimento, incluidos los niños. Se exponía también que garrafas y cubos de aceite industriales usados, envases de sustancias químicas y otro tipo de residuos se almacenaban desde hacía meses en el punto limpio de Carbajales. Y entre los residuos allí almacenados se encontraban más de una decena de garrafas de glutol, un herbicida calificado como nocivo y peligroso para el medio ambiente. Al estar permanente abierta la instalación, pues todos estos envases de sustancias tóxicas y contaminantes se encontraban al alcance de cualquier persona. El punto limpio era algo así como un punto sucio, un punto tóxico, contaminante y peligroso para la salud y la seguridad de las personas.

El Ayuntamiento de Carbajales de Alba, recuerdo, pertenece a la mancomunidad de municipios Tierra de Tábara, entre cuyos fines se recoge la recogida, transporte, vertido y tratamiento de residuos sólidos urbanos.

Bien, vayamos con las competencias en gestión de recursos. La Ley 22/... de dos mil once, de veintiocho de julio, de residuos y suelos contaminados, recoge las competencias de las distintas Administraciones Públicas, asignando a Comunidades Autónomas y entidades locales las mismas, y, en concreto, corresponde a las Comunidades Autónomas, en este caso a la de Castilla y León, entre otras, la siguiente: la autorización, vigilancia, inspección y sanción de las actividades de producción y gestión de los residuos; a las entidades locales se señala como servicio obligatorio la recogida, el transporte, el tratamiento de los residuos domésticos generados, bueno, la potestad de vigilancia e inspección y la potestad sancionadora en materia de su competencia. Bien.

Las Administraciones competentes han de hacer cumplir los fines y objetivos de los proyectos que se ejecutan, la normativa de residuos y los fines de las mancomunidades. Resultaba, pues, evidente que no se estaba cumpliendo por parte de los responsables directos de su gestión en ese momento con lo contemplado en el Proyecto de Gestión y Tratamiento de Residuos en la Provincia de Zamora, ni con lo recogido en el Decreto 11/2014, de veinte de marzo, de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de Castilla y León, por el que se aprueba el Plan Regional de Ámbito Sectorial denominado “Plan Integral de Residuos de Castilla y León”, ni tampoco con los fines señalados por la mancomunidad de municipios Tierra de Tábara.



Por ese motivo, y teniendo en cuenta que la Junta de Castilla y León es la Administración competente en la autorización, vigilancia e inspección, formulamos en su día, por esas fechas, la siguiente propuesta de resolución –que es... que se... se trae aquí hoy–: “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a:

Uno. Requerir, con carácter de urgencia, al Ayuntamiento de Carbajales de Alba a una actuación urgente de adecuación y retirada de los residuos tóxicos, nocivos y peligrosos para las personas y el medio ambiente allí almacenados, para su gestión y tratamiento por las entidades correspondientes en el ámbito de la Mancomunidad de Tierra de Tábara.

Y dos. Intensificar las labores de vigilancia y control de las instalaciones del punto limpio de Carbajales de Alba”.

Hay que decir que las Administraciones reaccionaron y se procedió a la retirada y limpieza de dichos residuos, habiendo mejorado, a día de hoy, el aspecto del punto limpio. Suponemos, pues, que se requirió, por parte de la Junta y de la Diputación, al Ayuntamiento de Carbajales a la adecuación y retirada de los residuos tóxicos allí almacenados y a cerrar con llave el recinto. Desde entonces ya está cerrado y ya no hay libre acceso de personas al mismo. Bien es cierto que el ciudadano que informó de esta situación y que envió un escrito tanto a la Junta como a la Diputación –en este caso, el Portavoz socialista del Ayuntamiento de Carbajales– no ha recibido, a día de ayer, contestación a su escrito, ni por parte de la Diputación ni por parte de la Junta de Castilla y León, a través de la... de la Delegación Territorial, donde cursó y presentó ese escrito.

Por tanto, carecería de sentido mantener la presente propuesta de resolución en todos sus términos, toda vez que la parte primera ha sido satisfecha. En cualquier caso, conviene que esta situación no vuelva a repetirse, por lo que sería conveniente un adecuado mantenimiento del citado punto limpio. De ahí que mantengamos el segundo apartado de la propuesta de resolución. De los dos que teníamos, mantenemos el segundo, que dice: “Instar a la Junta de Castilla y León a intensificar las labores de vigilancia y control en las instalaciones del punto limpio de Carbajales de Alba”. Bueno, quizá habría que decir de las instalaciones de los... de los puntos limpios en general, por lo que luego tendré ocasión de comentar de algunos casos concretos. Pero mantenemos la... por lo tanto, la segunda parte de la propuesta de resolución. Nada más por ahora. Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR PEREGRINA MOLINA):

Gracias, señor Martín Benito. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Óscar Reguera Acevedo.

EL SEÑOR REGUERA ACEVEDO:

Gracias, señor Presidente. Pues bien, de la parte última de su intervención se inferiría clarísimamente que lo que tenían que hacer era retirar esta proposición no de ley. Pero bueno, es una forma torticera de “mantenella y no enmendalla” –me parece muy bien–.

Ahora, también sí tengo que decir que me parece muy razonable la reflexión final que usted hacía, y es que se intensificara la labor de vigilancia, de supervisión,



por parte de las Administraciones Públicas, los ciudadanos en general, en... no en este punto limpio, sino en todos los puntos limpios, que es lo que se viene haciendo, que es lo que se viene haciendo habitualmente.

Otra cosa distinta es que, desde un punto ya subjetivo, pues a usted le parezca menos o más, pero la realidad es que la operativa funciona. Prueba evidente: usted mismo dice que, después de la denuncia, la cuestión se subsanó con carácter inmediato. Es correcto, ¿verdad? Bien, pues prueba evidente de que, si se subsanó con carácter inmediato, el operativo funciona, ¿verdad? Bien. *[Murmullos]*. Bien, muchas gracias, no esperaba menos de usted, no esperaba menos.

Ahora, lo que sí es cierto es que -y no voy a querer aquí hacer armas arrojadizas de tipo político- yo tengo la sensación de que, con motivo de esto, usted ha... ha querido, más que nada, engordar un poco el ego del responsable del Grupo Socialista en el Ayuntamiento de Carbajales, que lleva una pelea secular con el Alcalde; por cierto, un Alcalde buena gente, muy buen Alcalde, honrado a carta cabal, trabajador y muy responsable, pese a que le disguste al Concejal de la Oposición, al que usted está intentando, pues un poco hacer de "quedabién" con esta proposición no de ley. Me parece muy bien, me parece muy bien. Además, me parece, por su parte, pues legítimo y muy educado, porque forma parte de sus filas políticas.

Pero, hombre, no nos venga aquí a hacer ver, simplemente porque a lo mejor le haya pillado a usted de bisoño este tema y se lo haya transmitido el Concejal como si esto fuese un problema tremebundo, que el punto limpio de Carbajales tiene, pues una problemática infinitamente distinta y gravísima, gravísima, ¿no?, que... que no puedan tener otros puntos limpios del conjunto de la geografía nacional, regional y provincial; y... y, de hecho, hay aquí Alcaldes que son conocedores de estas situaciones en... en muchísimas ocasiones. Lo importante es que el operativo funciona y funcione, y, en el momento que se detecta una situación, pues automáticamente se corrige. Eso sabe usted que se hace por el consorcio en... en Zamora, y también por los servicios de la Mancomunidad de Tábara.

Bien. No venga aquí... yo, cuando he visto lo de las fotografías, y he visto el glutol y el énfasis que usted le da, ¿sabe la primera frase que se me ocurría en la cabeza, la primera? Pues casi casi "cuerpo a tierra, ponte el traje del ébola, que viene el glutol". Es lo que usted ha querido decir. Y el glutol, para que ustedes... sepamos lo que es, es una fenilurea, es un derivado de la urea, que se utiliza para el tratamiento de la avena loca; es decir, esto aporta una información a los agricultores y ganaderos de nuestra Comunidad, si usted lo dice con énfasis... Por eso le digo: baje usted el pistón y los decibelios, Señoría, porque, si usted dice eso, le van a tomar por ignorante, y usted de ignorante no tiene nada, ¡por Dios! Esto están habituados. Es verdad que es tóxico, es peligroso, pero ni más tóxico ni más peligroso que las docenas y docenas de herbicidas y de plaguicidas que en estos momentos están pululando por el campo y están usados conforme a unos procedimientos, por un lado, aplicativos -que están regulados y controlados-, y, por otro lado, de retirada -que también lo están-, ¿no? Pero no me venga usted a culpar al glutol de todos los males del mundo, por Dios, que el glutol es otro... una fenilurea normal y corriente, un herbicida para la... para eso, para la avena loca y para otros herbicidas de dicotiledóneas. Así de... así de sencillo, ¿no? Se cogen los frascos, se eliminan, y asunto terminado.

Y luego, respecto de que los puntos limpios tengan que estar habitualmente cerrados, ahí hay discrepancias. Si usted fuera Alcalde, a lo mejor, ¿eh?, en un pueblo pequeño, pues tendría que decir: bueno, pero a lo mejor es una buena forma;



para que estén cerrados y con buen control, le dice usted al Concejal de la Oposición, ¿eh?, que esté allí, ¿eh?, a la demanda, para cada vez que abran. Porque, si no está nadie, resulta que ¿sabe lo que pasa? Que lo dejan fuera del recinto, que es peor, que es peor. Es que hay que poner los pies en la tierra y dejarse de tanta gaita, ¿me comprende? Hay que poner un poco los pies en la tierra y conocer lo que pasa en los pueblos, y los problemas que tienen los Alcaldes, las Corporaciones y los vecinos. Y, en un momento determinado, ¿qué pasa?, ¿que todo... usted es perfecto?, ¿yo soy perfecto? Somos humanos, ¿verdad? Pues los habitantes del mundo rural, en un momento determinado, pues también son humanos, y la persona que haya colocado ahí eso ha considerado, en la mejor intención del mundo, que es el lugar más idóneo para colocarlo. ¡Menos mal! Porque así se puede recoger, hay un Concejal del PSOE que lo puede denunciar, y automáticamente se mueven los... los resortes administrativos. Me parece muy bien que todos ayudemos en esto, pero no intentemos sacar rédito de donde no lo hay o no lo debe de haber, ¿no?

En definitiva, bueno, nos da para hablar aquí y para desear todos los mejores bondades del mundo en la recogida de residuos, pero también nos da para decir y volver otra vez a reconocer que este tipo de problemáticas puntuales se van a seguir produciendo, así de claro. Y que no es culpa de la Junta, ni de Dios, ni de... ni del Presidente del Gobierno, ni del Alcalde, ni de... No, es sencillamente que la sociedad, en un momento determinado, produce este tipo de efectos cuando hay un esquema operativo que está funcionando para corregirlos. Una vez detectado, gracias al Concejal del PSOE y a usted, ¿eh?, se mueve el operativo, el operativo lo recoge, funciona, y aquí paz y después gloria. Pero no eche la culpa de todo al glútol, por Dios, ¿eh? Déjeme que me levante de la tierra y me quite el disfraz del ébola. ¿De acuerdo? Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR PEREGRINA MOLINA):

Gracias, señor Reguera Acevedo. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra el señor José Ignacio Martín Benito.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

Muchas gracias, señor Presidente. Señor Reguera, yo creo que es mucho mejor ir de cara al medio rural y no disfrazado. Seguro que me entiende. Mire, menos mal, menos mal –son sus palabras– que reconoce que es una problemática, porque tal y como empezó, y... y aquello de “aquí paz y después gloria”, parecía que no es un problema. Pero al final, al final del todo, ha dicho... reconoce que es una problemática que se va a seguir produciendo. Luego es una problemática. Y si existe un problema, pues habrá que intentar solucionarlo, y no esperar a que haya un escrito... una denuncia para que, como haya dicho usted, se ponga en marcha el operativo. No, si el operativo no tiene por... por qué ponerse en marcha si realmente hay una labor de funcionamiento mínimo.

Al parecer, para usted no es un problema que se... que tenga acceso a este tipo de productos tóxicos, que ha reconocido que son tóxicos, cualquier persona, incluidos niños que entraban y salían del recinto. Y, si no, lo puede usted preguntar allí. *[Murmullos]*. Pero fíjese usted, señor... señor Reguera, como es un problema; claro que es un problema porque sea tóxico.



Sabe usted que los agricultores... bueno, para los agricultores, cualquier persona que ande con herbicida y fumigando necesita unos conocimientos de manipulación de ese tipo de productos, porque la propia Administración se lo exige. Y los agricultores de hoy día que andan con ese tipo de productos no es como su abuelo y el mío, en una agricultura de subsistencia, en una agricultura, si quiere, ecológica, donde no existía este tipo de productos. Ahora a los agricultores, ¿eh?, que llevan otro tipo de labor, mucho más técnica, donde hay herbicidas, fungicidas, etcétera, se le exige una... unos conocimientos mínimos en la manipulación de este tipo de productos, porque son precisamente tóxicos. Y como son tóxicos, usted y yo, y sus compañeros y los míos, no queremos que pueda afectar a personas que puedan entrar y salir porque el punto de limpio... el punto limpio no está... el de Carbajales o el de cualquier otro municipio, que no pueda estar controlado, porque puede afectar y puede tener repercusiones negativas.

Por lo tanto, le agradezco que reconozca que es un problema. Y que ponga los pies en la tierra, me decía usted a mí. Póngalos usted. Porque, mire, decía usted que yo ponga los pies en la tierra y deje de tocar la gaita. Aquí el único que está tocando el tamboril es usted, con este repique y con este redoble. Hombre, habla usted aquí de una pelea secular entre el Alcalde y el Portavoz. Yo no... desconozco si hay una pelea secular. Supongo que lo de pelea secular lo dirá usted, no sé si por finales del siglo XX y principios del siglo XXI, lo de pelea secular. Pero no se trata de... de traer aquí a cuestión que si es una pelea o deja de serlo. Se trata de que es un problema.

¿Sabe usted que, los puntos limpios de la provincia de Zamora, hay algunos que se construyeron y no están abiertos? ¿Lo sabe? ¿Sabe por qué no están abiertos? Porque como no hay posibilidad de control y vigilar porque la mayor parte de los municipios de Zamora son pequeños municipios y esos Ayuntamientos no tienen posibilidad de control y vigilar -porque, evidentemente, debería conllevar un personal que no tiene, porque tampoco tiene financiación-, pues, entonces, optan... han optado algunos, bastantes -los conoce usted tan bien como yo-, por no abrirlos, y no están abiertos. No están abiertos no, no están funcionando. Otros, que están abiertos, que son la mayor parte, están cerrados con un control del Ayuntamiento. Cuando quiera ir el vecino a verter un aceite, se pone en contacto con el Ayuntamiento, va el alguacil, le abre, deposita el vertido... el residuo, salen, cierra la puerta y se va. Aquí no, señor Reguera, aquí estaba la puerta permanentemente abierta. Y prueba de que estaba abierta y que constituía un problema es que después se ha cerrado.

Por lo tanto, convendrá usted en que sería bueno que, de alguna manera, se intensificara las labores de vigilancia y control. ¿De qué manera? Pues mire, de varias. Una, por ejemplo. Una, porque aquí hay un doble problema. Hay un problema, sí, y muy grave, que la Junta ha pasado de... por ello; le encasqueta el problema a los pequeños municipios, que no tienen recursos financieros para hacerlo. Por lo tanto, mayor financiación a los Ayuntamientos y a los pequeños municipios, que en Zamora son el 98 % -bueno, más del 98, el 99 % son pequeños municipios, de menos de... de 1.000 habitantes-. Uno, mayor financiación. Y otro, y es un problema también que habría que coger el toro por los cuernos, el problema de la educación ambiental. El problema de la educación ambiental en los municipios, de enseñar a la población la... el problema que puede tener la toxicidad de depositar en un sitio o en otro esto. ¿Sabe qué está ocurriendo? Está ocurriendo que el Seprona está sancionando a muchos Ayuntamientos. ¿Por qué? Porque en algunos casos, como usted



ha reconocido, han dejado el vertido fuera, porque no se ha puesto en contacto la población con el alguacil o con el Alcalde, ha dejado el vertido fuera. Pasa el Seprona por allí y sanción que te crio. Y lo mismo está ocurriendo, y lo sabe usted también, con los escombros. ¿Por qué? Porque se están dejando en manos de pequeños municipios, de municipios de... en Zamora, que son legión los de 100 y 200 habitantes, que no tienen recursos, se está dejando en manos esa gestión. Y están pagando sanciones un día sí y otro mes también, ¿eh?, de ese tipo de vertidos que ha hecho un vecino a las tres, a las cuatro de la mañana, a la orilla de un camino de escombros o a lo mejor... o a la puerta del punto limpio. Y lo están pagando los Ayuntamientos. Por lo tanto, tenemos un doble problema que hay que solucionar: intensificar las campañas de educación ambiental en los pequeños municipios y mayor dotación económica a estos pequeños municipios para que puedan hacer frente, de alguna manera, a tener su punto limpio en condiciones.

En definitiva, podría usted perfectamente haber presentado, si hubiera querido, una enmienda transaccional. Si no quiere usted que la Junta vigile, ¿eh?, si no quiere usted que la Junta ni controle, bueno, pues mire, a lo mejor podría haber dicho que la Junta, ¿eh?, se plantee que hay un problema y que lleve a cabo campañas de educación ambiental en estos municipios; o, en todo caso, que colabore más con los Ayuntamientos, que es lo que tiene que hacer, colaborar más con los Ayuntamientos, tanto en política de educación ambiental como en financiación.

Y ya para concluir, señor Reguera, no se pueden hacer las cosas, en este caso los puntos limpios, y olvidarse después de que hay que mantenerlo y que hay que... y dejarlo todo en manos de los Ayuntamientos. Es un problema que se quita la Junta de Castilla y León de encima, como se está quitando otros, y al final quien paga los platos rotos son los pequeños Ayuntamientos, son las pequeñas entidades, que en nuestra Comunidad son mayoría y en nuestra provincia prácticamente casi todas. Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR PEREGRINA MOLINA):

Gracias, señor Martín Benito. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votación PNL/001308

¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Votos emitidos: quince. Votos a favor: seis. Votos en contra: nueve. Por lo tanto, queda rechazada la proposición no de ley debatida.

Y, no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión. Muchas gracias a todos. Buenos días.

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