



# CORTES DE CASTILLA Y LEON

## DIARIO DE SESIONES

Año 1985

I LEGISLATURA

N.º 100

### COMISION DE OBRAS PUBLICAS Y ORDENACION DEL TERRITORIO

**Presidente: Don Andrés Sáinz Muñoz**

Sesión celebrada el día 10 de Octubre de 1985, en Fuensaldaña

— Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, para informar a la Comisión sobre el avance del Plan Regional de Carreteras.

#### SUMARIO

|   | Págs. |  | Págs. |
|---|-------|--|-------|
| Comienza la sesión a las diecisiete horas diez minutos.   | 3.410 | Se suspende la sesión a las dieciocho horas cincuenta minutos, reanudándose a las diecinueve horas quince minutos. | 3.425 |
| El Presidente, Sr. Sainz Muñoz, abre la sesión.   | 3.410 | El Presidente, Sr. Sainz Muñoz, reanuda la sesión.   | 3.425 |
| El Secretario, Sr. Quevedo Rojo, da lectura al Orden del Día de la Comisión.  | 3.410 | En turno de Portavoces, interviene el Sr. Montoya Ramos (Grupo Mixto).   | 3.426 |
| Intervención del Sr. De Meer Lecha-Marzo, Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, para informar a la Comisión. | 3.410 | Contestación del Sr. De Meer Lecha-Marzo, Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio.                 | 3.427 |
| Intervención del Sr. Niño González, Director General de Obras Públicas e Infraestructuras, para informar a la Comisión.         | 3.413 | En turno de réplica, interviene el Sr. Montoya Ramos.  | 3.428 |
| El Presidente, Sr. Sainz Muñoz, suspende la sesión.   | 3.425 |  |       |

|  | Págs. |  | Págs. |
|--|-------|--|-------|
| En turno de dúplica, interviene el Sr. De Meer Lecha-Marzo, Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio.             | 3.428 | En turno de Preguntas, interviene el Sr. Montoya Ramos (Grupo Mixto).  | 3.437 |
| En turno de Portavoces, interviene el Sr. Posada Moreno (Grupo Popular).   | 3.429 | Contestación del Sr. De Meer Lecha-Marzo, Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio.                   | 3.437 |
| Contestación del Sr. De Meer Lecha-Marzo, Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio.                               | 3.431 | En turno de réplica, interviene el Sr. Montoya Ramos.  | 3.437 |
| Hace uso de la palabra el Sr. Niño González, Director General de Obras Públicas e Infraestructuras, para ampliar la información. | 3.432 | En turno de dúplica, interviene el Sr. De Meer Lecha-Marzo, Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio. | 3.437 |
| Continúa el Sr. Consejero con su contestación.   | 3.433 | En turno de Preguntas, interviene el Sr. Sabarrit-Martínez Polanco (Grupo Popular).                                  | 3.438 |
| En turno de réplica, interviene el Sr. Posada Moreno.  | 3.434 | Contestación del Sr. De Meer Lecha-Marzo, Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio.                   | 3.438 |
| En turno de dúplica, interviene el Sr. De Meer Lecha-Marzo, Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio.             | 3.434 | En turno de réplica, interviene el Sr. Sabarrit-Martínez Polanco.  | 3.438 |
| En turno de Portavoces, interviene el Sr. Buiza Díez (Grupo Socialista).   | 3.435 | En turno de dúplica, interviene el Sr. De Meer Lecha-Marzo, Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio. | 3.438 |
| Contestación del Sr. De Meer Lecha-Marzo, Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio.                               | 3.436 | El Presidente, Sr. Sainz Muñoz, levanta la sesión.   | 3.438 |
| El Presidente, Sr. Sainz Muñoz, abre un turno de preguntas para los Sres. Procuradores.  | 3.437 | Se levantó la sesión a las veinte horas treinta minutos.   | 3.438 |

(Comienza la sesión a las diecisiete horas diez minutos.)

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ): Bien señores, buenas tardes, bienvenidos a todos, y vamos a dar comienzo a la Comisión de Obras Públicas y Ordenación del Territorio. Antes de nada, advertir que por ausencia de los Procuradores de esta Comisión D. Modesto Alonso Pelayo y D. Manuel Fuentes Hernández, les suplen los señores Procuradores D. Juan Seisdedos Robles y D. Pablo Caballero Montoya. Y acto seguido el señor Secretario va a dar lectura al Orden del Día. El señor Secretario tiene la palabra.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR QUEVEDO ROJO): Gracias, señor Presidente. Orden del Día de la Comisión de Obras Públicas que, a petición del Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, se celebra en Fuensaldaña el diez de octubre de mil novecientos ochenta y cinco, a las diecisiete horas, con el siguiente Orden del Día: «Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, para informar a la Comisión sobre el avance del Plan Regional de Carreteras».

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ): Gracias, señor Secretario. A continuación, el señor Consejero, por tiempo ilimitado, va a exponer el avance del Plan General; acto seguido haremos un receso, y después tendremos las co-

rrespondientes intervenciones por grupos e individualmente de los señores Procuradores. El señor Consejero tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO (SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO): Señor Presidente, señoras y señores Procuradores, buenas tardes. La Comisión de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de las Cortes de Castilla y León se reúne esta tarde, a petición de la Consejería que represento, con objeto de proceder a la presentación del avance del Plan Regional de Carreteras. Ya en mi primera intervención ante esta Comisión el cuatro de Noviembre del ochenta y tres, hace ahora casi exactamente dos años, hice referencia a este plan, entonces dentro de los objetivos de actuación de la Consejería, y hoy podríamos prácticamente reproducir lo entonces dicho dado el estricto cumplimiento que entendemos que hemos efectuado de lo que en aquel momento, hace dos años, era sólo un proyecto. Yo voy a introducir brevemente el tema en sus aspectos globales y después dejaré la palabra al Director General de Obras Públicas e Infraestructuras de la Consejería, D. Manuel Niño González, que expondrá de manera entiendo que detallada y pormenorizada el documento que hoy presentamos, documento del que nosotros teníamos la intención que todos ustedes tuvieran una copia desde el mismo momento en que nosotros pedimos la comparecencia, y de esa manera se remitieron veinte ejemplares a

estas Cortes, pero que parece que algún incidente del que me acabo de enterar y que desconozco sus razones, pues, no ha sido así. Un problema interno habrá existido.

Antes de empezar, creo que tengo el deber y también, en una gran parte, la satisfacción de mencionar a las personas que han llevado el mayor peso de este trabajo a lo largo de estos dos años. Los anteriores Directores Generales de Obras Públicas e Infraestructuras de la Consejería, Pedro Escudero y Juan Lazcano, alguno de los cuales está hoy aquí presente en este momento y el otro espero que acuda en cuanto otras obligaciones dejen de retenerle, y que ambos pasaron a ocupar puestos de mayor responsabilidad tanto en nuestra Administración Autónoma como en la Administración Central y en estos puestos siguen lógicamente jugando un papel importante en todo lo que se refiere a las redes de carreteras. Como antes dije, voy a hacer una breve referencia a la historia de este documento, ya que fue incluido como una de las medidas de actuación previstas en la comparecencia del cuatro de Noviembre del ochenta y tres. Entonces se proyectó, y lo expuse, el proceso que íbamos a seguir en cuanto a fases del trabajo y a su pretendido destino final. En comparecencia ante esta misma Comisión el catorce de Junio del ochenta y cuatro presentamos el primer documento del plan, que fue y es la clasificación y jerarquización de la red. Ustedes lo recordarán. Hoy presentamos el avance, iniciamos, por tanto la última fase del proceso, que debe rematarse con su concreción con rango de Proyecto de Ley, la Ley del Plan de Carreteras, y su posterior elevación a esta Cámara.

Las motivaciones del Plan pueden concretarse en los siguientes aspectos: primero, dar coherencia al conjunto de las actuaciones en materia de carreteras entre sí y con otros tipos de actuaciones sectoriales; el segundo, fomentar la máxima transparencia en la selección de las inversiones, y el tercero, facilitar el control y el seguimiento de los objetivos y compromisos adoptados. Efectivamente, el dar coherencia a este tipo de actuaciones parece un importante paso adelante, imprescindible, desde todo punto de vista, en relación con la anárquica y arbitraria manera con que en este país se ha funcionado tradicionalmente en la materia. Pero no sólo en cuanto a las propias actuaciones en la materia, sino dentro de las políticas globales de actuación de un Gobierno, en este caso de la Junta de Castilla y León, de tal manera que no existan fisuras ni contradicciones entre una política sectorial y otras o entre una política sectorial y las políticas territoriales o globales. Así, debe recalcarse la coherencia —y luego volveremos sobre ello— entre el avance que hoy presentamos y las previsiones del Plan de Desarrollo Regional o la coherencia también con

los actuales trabajos en torno a una posible definición de unos espacios comarcales de actuación en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma.

La transparencia en la selección de las inversiones permitirá a la sociedad en general conocer los planteamientos globales y las actuaciones concretas que en su caso les afectan, permitirá participar en el proceso previo a la toma de decisiones y permitirá, por último, a los sectores económicos implicados —transportes, turismo, construcción, etc.— plantear sus actuaciones empresariales al evitarse fluctuaciones incontroladas de las demandas que se les hacen desde la Administración Autónoma. El control, una vez aprobado el Plan, estará garantizado por el vínculo que se crea a las administraciones actuales frente a los órganos políticos y administrativos a los que debe dar cuenta, y su elevación a rango de Ley vinculará o deberá vincular a los sucesivos gobiernos de la Comunidad Autónoma, de modo que queden orientadas en el tiempo las inversiones y su distribución territorial.

Dentro de este planteamiento global que estoy haciendo, hay dos asuntos importantes a los que no podemos dejar de referirnos: la situación relativa de nuestra Comunidad en cuanto a lo que se está haciendo en el resto del Estado y la situación de la Comunidad en relación con el Plan General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Pues bien, creo que podemos valorar positivamente nuestra situación en relación con los dos temas. Las Comunidades que recibieron las transferencias de carreteras en el mismo período de tiempo que nosotros se encuentran, a su vez, en similar momento de desarrollo de los trabajos de planeamiento. Como todos ustedes saben, y por poner sólo un ejemplo, en la Comunidad Autónoma de Madrid se acaba de presentar el avance del Plan de Carreteras en la Asamblea Legislativa de la Comunidad, siendo así, por otra parte, que lógicamente la complejidad territorial y política de la Comunidad de Madrid es bastante más sencilla que lo que nosotros tenemos entre manos.

Por otra parte, y en lo referido a la situación de la Comunidad de Castilla y León en relación con el Plan General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, quiero informales que los últimos documentos de trabajo fueron presentados por el Ministro el pasado jueves tres de Octubre a los Consejeros de las diecisiete Comunidades Autónomas. El Plan, que ha sido seguido de cerca por nosotros y que de alguna manera, y que de alguna de cuyas actuaciones concretas hemos hablado repetidas veces en esta Comisión, recoge prácticamente la totalidad de los planteamientos que desde la Comunidad se han hecho. Efectivamente, en el programa de auto-  
vías, por, digamos, citar el programa más espec-

tacular o que puede tener mayor importancia psicológica, se contempla en la primera fase, fase que va del año ochenta y cuatro al ochenta y siete, la construcción de la autovía Madrid-Burgos, la Palencia-Tordesillas y la Madrid-Zaragoza en el tramo que afecta a nuestra Comunidad Autónoma, habiéndose optado al final por mantener el trazado actual de la Nacional II a su paso por Medinaceli en la provincia de Soria. En la segunda fase, que va de mil novecientos ochenta y siete a mil novecientos noventa y uno, se contempla la construcción de las autovías Burgos-Palencia y la autovía Adanero-Benavente. En fin, que creemos que la Comunidad Autónoma no sólo mantiene en cuanto a estos programas de autovías su status de protagonismo en cuanto a su situación en relación con las grandes vías nacionales e internacionales, sino que además las fuertes inversiones a realizar articulan territorialmente partes importantes de nuestra Región y son la base de posteriores desarrollos y sucesivos y más ambiciosos programas. En el resto de los programas del Plan General de Carreteras —del Ministerio de Obras Públicas sigo refiriéndome—, programas que son de acondicionamiento, reparación, conservación y actuaciones en medio urbano, se incluyen intervenciones en la práctica totalidad de la red de titularidad estatal de la Comunidad Autónoma, y en concreto acondicionamiento, incluso de trazado, en aquellos ejes horizontales y verticales que nosotros hemos considerado durante todo este tiempo como fundamentales para nuestra Comunidad: el Camino de Santiago, el tramo Burgos-León, el eje del Duero, de Soria-Zamora, fundamentalmente los tramos que afectan a la provincia de Burgos que era la que estaba situada en peores condiciones en este momento, la ruta de la plata, León-Béjar, etcétera. Incluso se consolidan actuaciones —y figuran así en los listados del Plan—, como la nueva carretera Ubierna-Montorio, parte de los posibles nuevos accesos a Cantabria, de las que hasta este momento no habíamos pasado de compromisos genéricos aunque estos fueran por escrito.

Creemos, por tanto, que el Plan General de Carreteras, con independencia de los ajustes y definiciones de detalle a que se someta, es en estos momentos un marco adecuado que, sumadas las actuaciones que en nuestro Plan proponemos, puede permitirnos contar con una infraestructura viaria sólida y capaz de ayudar a las distintas iniciativas hacia el progreso que en nuestra Comunidad se están en este momento realizando. Voy a introducir ahora de forma general alguno de los temas que con posterioridad por el Director General se van a desarrollar con más detalle. Vamos a hablar, pues, de las cifras globales de nuestro Plan.

El Plan se define como decenal, con dos etapas:

ochenta y cinco-ochenta y nueve y noventa-noventa y cuatro. La parte programada del Plan prevé una inversión total en ese decenio de cincuenta y ocho mil setecientos millones de pesetas. Las disponibilidades presupuestarias de la Comunidad, dentro de los objetivos del Plan de desarrollo Regional, garantizan aproximadamente el setenta y cinco por ciento de esta cifra: cuarenta y cuatro mil millones de pesetas, previendo que el veinticinco por ciento restante sean recursos aportados en base a posibles acuerdos institucionales, convenios con corporaciones locales o fondos provenientes de los correspondientes fondos de la Comunidad Económica Europea. Esta cifra, la cifra del setenta y cinco por ciento de garantía de recursos, consideramos que se encuentra dentro de unos márgenes sólidos y aceptables de viabilidad, ya de acuerdo con la experiencia más próxima, en la que es precisamente que los recursos presupuestarios durante este año mil novecientos ochenta y cinco se han visto suplementados con una cifra próxima a mil millones de pesetas, un veinte por ciento, mediante precisamente estos mecanismos: acuerdos institucionales, por ejemplo un convenio con una Diputación de la Comunidad Autónoma, o incorporaciones de remanentes procedentes de la Administración Central.

El Plan se divide en cuatro programas. El primer programa se refiere a las obras de vertebración regional y accesibilidad comarcal, con un Presupuesto total en el decenio de diecinueve mil novecientos quince millones de pesetas. El segundo programa, de obras y mejora de reposición, con un Presupuesto global de diecinueve mil seiscientos cincuenta y cinco millones de pesetas. El tercero, las actuaciones en medio urbano, con mil cuatrocientos veinticinco millones de pesetas. Y el cuarto, la conservación y explotación, con un Presupuesto de diecisiete mil setecientos cinco millones de pesetas. Así pues, si el Plan se ejecuta en el año horizonte, nos encontraremos con la siguiente situación: como consecuencia del primer programa, se habrán constituido ciento treinta y cuatro kilómetros de nuevas carreteras, fundamentalmente en las redes locales, como resultado de unir localidades pertenecientes a diferentes provincias; se habrá actuado en dieciocho variantes de población; se habrán acondicionado el trazado y la plataforma de mil quinientos doce kilómetros de carreteras; se habrá actuado en veintitrés obras de fábrica y estructuras, y se habrán suprimido treinta pasos a nivel. Como consecuencia del segundo programa, se habrá mejorado la plataforma y el firme de cuatro mil doscientos cuarenta y siete kilómetros de carreteras, y como consecuencia del tercero se habrá actuado en diecinueve accesos a poblaciones y noventa y cinco travesías de pueblos de nuestra Comunidad. Por último, en el programa de conservación y explota-

ción, se habrán efectuado operaciones de conservación preventiva en cinco mil novecientos noventa y siete kilómetros de carreteras; se habrán invertido dos mil millones de pesetas en señalización, balizamiento y seguridad vial; siete mil quinientos millones en conservación y explotación por gestión directa, y mil quinientos millones en renovación de parques y equipos.

Entendemos que la definición concreta de muchas de estas actuaciones puede estar sometida —y de hecho así será— a discusión, o incluso se corre el riesgo de entrar en la polémica de las anécdotas y los pequeños detalles; pero, de todos modos, ello creemos enriquecerá con seguridad el documento final y, en todo lo que estas propuestas tengan de asumible, están seguros de que serán tenidas en cuenta, porque ese es otro de los puntos que en este momento creo conveniente señalar. Esto es definir el proceso a que ahora proyectamos someter este avance. Una vez presentado ante esta Comisión, el trabajo se proyecta difundir entre los organismos correspondientes de la Administración Central y Local, Diputaciones Provinciales y municipales de más de veinte mil habitantes, asociaciones sindicales y empresariales, corporaciones públicas y colegios profesionales afectados, etcétera, de modo que durante un período de tiempo de dos meses, aproximadamente, puedan estudiar el documento y presentar ante la Consejería cuantas aportaciones y sugerencias crean oportuno. El estudio y en su caso aceptación de las sugerencias recibidas permitirá la redacción del documento definitivo que, en el supuesto de su aprobación por la Junta de Castilla y León, será presentado como Proyecto de Ley ante estas Cortes.

La presentación de la Ley está incluida dentro de las actuales previsiones legislativas para el primer semestre de mil novecientos ochenta y seis, y creo que es importante señalar el porqué del intento de dar forma de Ley a algunos de los documentos del Plan de Carreteras, la Ley del Plan de Carreteras. En primer lugar, deben tenerse en cuenta las profundas modificaciones que el proceso de construcción del Estado de las Autonomías ha introducido en la vigente legislación de carreteras. En efecto, los conceptos en cuanto a la clasificación de las carreteras deberán adaptarse en cada situación a las definiciones que en cada plan se determinen. A estas mismas definiciones se deberán ajustar las zonas de dominio público, servidumbre y afección y en general cuantas disposiciones de este tipo se considere oportuno retocar en función de las necesidades reales de nuestra Comunidad Autónoma. Por otra parte, la definición de los programas a realizar, de su división en fases y en el tiempo, de las características técnicas adoptadas y de las previsiones presupuestarias orientativas, como anexo a la Ley, permitirán

contar en nuestra sociedad con ese documento que cumpla las motivaciones que en el inicio de esta intervención he indicado: actuaciones de la Administración coherentes sectorial y territorialmente, transparentes en cuanto al cuándo y cómo y controlables política y administrativamente.

Bien, por mi parte no voy a añadir mucho más en este momento. Los señores Procuradores deberían conocer el documento, aunque lamento que no haya sido así por los problemas que antes he referido, y de todas maneras creo que a través de la exposición habrá algunos elementos de juicio como para poder valorarlo posteriormente en sus diversos aspectos. Entonces, en los turnos de intervención que posteriormente se determinen creo que estaremos en condiciones de ampliar lo que se estime oportuno o aquello que no parezca haber quedado suficientemente claro. Paso, por tanto, de acuerdo con el Presidente de la Comisión, la palabra al Director General de Obras Públicas e Infraestructuras, para que tras esta presentación explique la parte más técnica y administrativa del avance y Plan Regional de Carreteras. Muchas gracias.

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ):** Bien. Gracias, señor Consejero. A continuación tiene la palabra el Director General de Obras Públicas.

**EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR NIÑO GONZALEZ):** Buenas tardes. En primer lugar, y con motivo de mi toma de posesión en el día de hoy como nuevo Director General de Obras Públicas e Infraestructuras, quiero mostrar mi satisfacción con el nuevo cargo para el que he sido designado y la plena disposición a esta Comisión de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, colaboración no solamente a nivel de la Comisión, sino también individualmente a todos los que lo deseen.

Bien, antes de pasar a exponer este documento avance del Plan Regional de Carreteras y con motivo de las constantes alusiones que voy a hacer a determinadas definiciones, creo que es necesario hacer referencia al marco legal donde nos vamos a desenvolver. En primer lugar, hay que destacar que la Constitución, en el artículo 148, apartado 1, párrafo 5, establece que las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en materia de carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma. Por su parte, en el artículo 149, apartado 1, párrafo 24, se reserva al Estado la competencia exclusiva sobre Obras Públicas de interés general o cuya relación afecte a más de una Comunidad Autónoma, y en el número 13 de dicho artículo 149 se atribuye al Estado la competencia exclusiva

en relación con las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

El Estatuto de Autonomía aprobado por Ley Orgánica 4/83, de 25 de Febrero, como norma institucional básica, establece en su artículo 26, párrafo 1 apartado 4, que corresponde a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad. El Real Decreto 1957/83, de 29 de Junio, determina las normas y el procedimiento al que han de ajustarse los trasposos de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Ya definitivamente, por Real Decreto 956/84, de 11 de Abril, se aprueba el acuerdo de la Comisión Mixta por el que se traspasan funciones del Estado en materia de carreteras a la Comunidad Autónoma de Castilla y León, así como los medios personales, materiales y presupuestarios precisos para el ejercicio de aquéllos. Se consideran carreteras estatales, según el anterior Real Decreto, las integradas en itinerarios de interés general del Estado, definiéndose como tales los itinerarios de tráfico internacional incluidos en los correspondientes convenios, los itinerarios de acceso a los principales pasos fronterizos, los itinerarios de acceso a los puertos de interés general del Estado y a los aeropuertos de interés general servidos por líneas regulares aéreas, los itinerarios de enlace entre las comunidades autónomas peninsulares a través de los principales núcleos de población del territorio del Estado, formando una red continua. Son carreteras de titularidad autonómica aquéllas cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de sus respectivas comunidades y no formen parte de los itinerarios de la red de interés general. Se traspasa a la Comunidad Autónoma las funciones siguientes: administración y gestión de las carreteras que pasan a titularidad de la Comunidad, las funciones que la Ley 51/74 de carreteras atribuye a los órganos de la Administración del Estado en relación con las carreteras de titularidad autonómica, provincial y municipal, y la facultad de proyectar, construir y conservar y explotar nuevas carreteras de interés autonómico. Se reserva la Administración del Estado la titularidad, administración, gestión de carreteras de interés general, la facultad de proyectar, construir, conservar y explotar nuevas carreteras de interés general y la determinación de la normativa básica de interés general y en particular la referida a la señalización y balizamiento de las carreteras. Coordinadamente se desarrollarán las funciones que se deriven de la aplicación del artículo 131 párrafo 2 de la Constitución. Se crea, a su vez, una Comisión de Coordinación, cuyo objetivo es prestarse mutuamente la máxima colaboración en materias técnicas que se precisen entre el MOPU (Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo) y la

Comunidad Autónoma. Se podrán establecer, a su vez, convenios y acuerdos para la mejora de la gestión del conjunto de las redes.

Por Decreto 34/84, de 31 de Mayo, de la Junta de Castilla y León, sobre la asunción y distribución de competencias en materia de carreteras, y considerando la distribución que el Decreto 5/83 hace a la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, se atribuyen a dicha Consejería las funciones y servicios sobre carretera traspasados por el Real Decreto 956/84. Las competencias administrativas son asumidas por la Junta de Castilla y León y se ejercerán conforme a las disposiciones del citado Decreto por los órganos que se determinan en el mismo.

Bien, después de hecha esta exposición, voy a hacer un breve resumen de lo que va a ser el esquema de la presentación de este avance del Plan Regional de Carreteras. Ya el Consejero ha introducido las motivaciones que han llevado al planeamiento de carreteras, es decir, coherencia, transparencia y control y seguimiento de los objetivos y compromisos adoptados, y yo entraré a explicar los objetivos del planeamiento que se propone alcanzar la Junta de Castilla-León en cuanto a órgano de gobierno y administración de la Comunidad, referidas a la funcionalidad, administración y gestión, gasto y participación de los interesados, dentro del marco ineludible de los condicionantes que limitan la libertad y posibilidad del planeamiento de los responsables de la Junta tanto en los aspectos técnicos como en los aspectos competenciales. Se llega, después del análisis de objetivos y condicionantes, al avance del Plan después de dos etapas previas bastante importantes, una que ha sido la definición y clasificación de la red, que como ha dicho el Consejero fue en Junio de mil novecientos ochenta y cuatro, y del inventario de las características de la misma, para llegar a formular definitivamente el documento que tienen todos ustedes del Plan Regional, que, confirmando o bien revisando los puntos de vista y decisiones adoptados, podrán llegar a la formulación definitiva de lo que es el Plan Regional de Carreteras. El avance, que como he dicho tiene sus bases en las dos etapas que he indicado anteriormente, y ya dentro de lo que constituye en sí el documento-avance del Plan Regional de Carreteras, consta fundamentalmente de tres fases: la primera, un análisis y diagnóstico de la red tal y como está actualmente; a continuación se va a definir lo que este Plan entiende que debe de ser la red futura de carreteras, para pasar por fin a la programación y financiación de este Plan, comprendido entre mil novecientos ochenta y cinco y mil novecientos noventa y cuatro. Para la exposición que voy a realizar, me voy a servir de unas transparencias y de los planos que tengo a mi espalda. Como plano fundamental y al que voy a

referirme reiteradas veces, está la clasificación de la red de carreteras de Castilla-León, donde se especifica lo que posteriormente voy a definir como red fundamental de la Región. La red fundamental que está constituida por la red de interés general del Estado, en color naranja, por la red primaria de la Comunidad en color rojo, y por la red secundaria de la Comunidad en color azul. No es una casualidad que tanto la red de interés general como la red primaria estén en color parecido puesto que la idea es que se puedan confundir y que se pueda observar la malla cerrada que forman y que esta red, digamos, primaria y red de interés general puedan cerrar los itinerarios que en principio son fundamentales.

Bien, y ya pasando a la primera transparencia y en cuanto a los objetivos del planeamiento de carreteras, ahí tienen ustedes, bueno, los referentes a la funcionalidad, administración y gestión de las carreteras, referentes al gasto en carreteras y referentes a la participación en el planeamiento. En primer lugar, referentes a la funcionalidad de las carreteras. Los objetivos que se persiguen son: satisfacer adecuadamente la demanda de viajes; vertebrar el territorio y crear calidad de vida mejorando la accesibilidad; atender en tramos urbanos a la calidad urbana del diseño y la seguridad vial, y atender en los procesos de implantación a la reservación y mejora del medio físico. Los dos primeros que he citado, es decir, atender a la demanda de viajes y vertebrar el territorio creando calidad de vida y mejorando a su vez la accesibilidad, pueden concretarse en los siguientes puntos: En primer lugar, se trata de dotar de accesibilidad suficiente a los espacios comarcales de la Región, llevando itinerarios de carretera en unas condiciones mínimas tanto de geometría como nivel de servicio, que posteriormente tendremos ocasión de conocer, para poder atender a los núcleos de atracción, equipamiento y servicios. Otra de las consecuencias de estos dos primeros apartados que he dicho, de la atención a la demanda y vertebración del territorio, está la potenciación del eje subcantábrico entre Villablino-Cistierna-Aguilar de Campoo-Miranda de Ebro. Voy a hacer una pequeña salvedad, y es que, por continuidad, se puede extender en la zona oeste desde Villablino hasta Ponferrada, y entonces podríamos denominar este itinerario como el itinerario Ponferrada-Miranda de Ebro. Igualmente, y por las mismas razones, se va a potenciar un eje sur, el eje sur Ciudad Rodrigo-Béjar-Segovia. A su vez y dentro de la coordinación de competencias entre la Administración Central, concretamente el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, y la Junta de Castilla y León, se ha recabado de la Administración Central una adecuada potenciación de tres ejes considerados fundamentales; son los ejes, la Nacio-

nal 120, itinerario Burgos-León; el río Duero, Nacional 122, y la Nacional 620, entre Burgos y Salamanca. Y por último, fomentar el desarrollo y la conservación de las redes locales, a fin de que la oferta de accesibilidad no se quede en lo que es la red fundamental, sino que pueda llegar a núcleos de menor rango.

Bueno, pasando a los objetivos referentes a administración y gestión de la red, los apartados que ahí están marcados son: primero, racionalizar y jerarquizar la red; ordenar y argumentar la programación de inversiones; disponer de una adecuada normativa específica dentro de la necesaria concurrencia con la normativa estatal; promover la coordinación de las diferentes administraciones y mejorar, en fin, la gestión diaria. En cuanto a los objetivos referentes al gasto en carreteras como tal actividad económica, se trata de dar a conocer por adelantado a todos los agentes interesados las pautas de gasto de esta Administración Regional. Y por último, en lo referente a participación en el planeamiento, se trata de dar oportunidad a la participación de todos los interesados, sean entidades públicas, organizaciones o incluso, bueno, pues el propio ciudadano.

Bueno, pasando de la diapositiva... Bueno, como he hecho referencia en el preavance, los objetivos que están marcados no pueden mantenerse al margen de lo que son unos condicionantes del planeamiento de las carreteras. Estos condicionantes, como es obvio, son, por un lado, la distribución espacial de la población y de las actividades económicas a quienes ha de servir en principio la estructura de carretera regional, y la estructura, características y estado en que nos encontramos la actual red.

En cuanto al tercer apartado, el marco normativo y de gestión en que la Comunidad ejerce sus competencias, los programas y proyectos que suponen un previo compromiso, en este sentido he de indicar que la redacción de este avance del Plan Regional de Carreteras, que se desarrolló fundamentalmente los inicios durante mil novecientos ochenta y cuatro, se encontraron —porque una vez asumidas las competencias, pues, debería de ser así— una serie de programas y proyectos en marcha. Estos programas y proyectos en marcha, por razones de coherencia, pues había que mantenerlos, había que hacer frente no solamente a nuevos compromisos, sino a otros compromisos heredados de la Administración Central, y llevaron ineludiblemente, pues, a realizar una serie de inversiones que en este avance del Plan Regional de Carreteras se están contemplando. También, otro condicionante son las actuaciones planeadas por otras administraciones. En este sentido, he de hacer notar que en la Región concurren varias administraciones: de una parte el MOPU, a través de la Dirección General de Ca-

reteras, como titular de la llamada red de interés general del Estado; las Diputaciones Provinciales; los Ayuntamientos como titulares de redes locales y a su vez autores en cuanto al planeamiento en cada municipio, y por último las Comunidades Autónomas. En definitiva, los itinerarios de la red de interés general suponen, como ya veremos más adelante, cuatro mil noventa y seis kilómetros. Y dentro también de las actuaciones planeadas por otras administraciones y dentro de la referencia necesaria al marco normativo estatal, hay que hacer referencia a que la Administración Central, según el artículo 149 de la Constitución, se reserva la determinación de la normativa básica de interés general y también la normativa en cuanto a señalización y balizamiento, que, por otra parte, es obvio que deba de ser así para mantener una unidad de imagen ante todos los usuarios, que en definitiva son los que van a utilizar la red. En definitiva, esto nos lleva a que lo que se trata de dar en esta red de interés regional es un servicio único y es absolutamente necesario una colaboración estrecha entre todas las administraciones que he indicado.

En cuanto al volumen de recursos, es la última y quizá una de las más importantes, uno de los más importantes condicionantes del planeamiento de carreteras, y, bueno, pues hay que partir como dato previo a los que luego me referiré al final de la exposición, y que irán destinados fundamentalmente a la conservación y mejora de las carreteras. Hago hincapié en la palabra conservación puesto que quizás este Plan fundamentalmente tiene que ir destinado a conservación de carreteras en sentido amplio.

Bueno, una vez referido, habiéndome referido a los objetivos del planeamiento y a los condicionantes del mismo, voy a explicar el método que se ha utilizado dentro del Plan Regional de Carreteras. Como ya he indicado, en Junio de mil novecientos ochenta y cuatro se presentó la jerarquización y clasificación de la red autonómica. Entonces lo que se pretendía era definir, clasificar y diagnosticar de forma preliminar la red autonómica. Este diagnóstico tiene un doble sentido: primero como una primera etapa para un posterior diagnóstico que se contempla en este documento avance del Plan Regional de Carreteras, y también para hacer frente a las inversiones que se iban a hacer y que se están haciendo durante el año mil novecientos ochenta y cinco. A continuación y dentro del método y quizás como segunda etapa dentro de, digamos, esta primera etapa que es la definición e inventario de las características de la red, se hizo el inventario de dichas características mediante un reconocimiento de la red autonómica. Este reconocimiento se ha hecho en dos partes: una parte en el mes de Febrero, fundamentalmente el trabajo de campo se hizo en

Febrero, para luego realizar el trabajo de Gabinete en el mes de Abril, y que este reconocimiento, pues, sirvió de base para el diagnóstico preliminar al que antes he aludido. Posteriormente, y después de presentado el documento en Junio de mil novecientos ochenta y cuatro, se hace un segundo reconocimiento de la red entre Noviembre de mil novecientos ochenta y cuatro y Febrero de mil novecientos ochenta y cinco. Aparte de este reconocimiento, se ha realizado también un inventario automático y de detalle de la red primaria de la Comunidad —bueno, como veremos luego algo más de la red primaria—, y que se ha realizado fundamentalmente entre Febrero y Septiembre de mil novecientos ochenta y cinco.

Bien; estas dos fases, que han sido absolutamente fundamentales a la hora de elaborar este documento, conducen al avance del Plan Regional de Carreteras, que se ha formulado entre Diciembre de mil novecientos ochenta y cuatro y Julio del ochenta y cinco, donde se distinguen tres etapas, que es donde voy a centrar a partir de ahora mi exposición: una el análisis y diagnóstico de la red actual; la segunda, definición de la red del Plan, lo que se entiende que debe de ser la red sobre la que se va a actuar en los próximos nueve años, incluido el décimo que es el de mil novecientos ochenta y cinco, para luego pasar a la programación y financiación del Plan mil novecientos ochenta y cinco-mil novecientos ochenta y cuatro. Este avance del Plan, después de la presentación que hoy se hace en esta Comisión, será presentado, discutido y contrastado durante los próximos meses para llegar, en definitiva, a la formulación del Plan Regional de Carreteras donde ya se señalen todas y cada una de las actuaciones que van a servir de marco para los próximos nueve años. Bien, en cuanto a la Dirección Técnica de estos trabajos y en razón a la necesaria coherencia que tiene que existir, no solamente la coherencia que se ha citado al principio, sino una coherencia a nivel de equipo técnico, he de hacer referencia a que no ha sido un trabajo únicamente redactado por una empresa consultora, sino que ha sido auxiliado y ha trabajado activamente el servicio de carreteras de la Dirección General de Obras Públicas e Infraestructuras, y también en colaboración estrecha con un grupo de trabajo, del que han formado parte, aparte de los técnicos del servicio de carreteras de la Dirección General, técnicos de las Delegaciones Territoriales de la Consejería en las distintas provincias.

Bien; pasando a la siguiente transparencia, vamos a definir, como he indicado anteriormente, la definición y clasificación de la red. Esta definición y clasificación de la red que se ha realizado a lo largo de mil novecientos ochenta y tres, y dado que en aquel momento estaban pendientes de transferencia catorce autonomías, ha habido una

colaboración entre la Dirección General de Carreteras y las Direcciones homólogas en las distintas Comunidades Autónomas. En definitiva, se ha llegado a confeccionar una red de interés general que a nivel nacional engloba veinte mil seiscientos sesenta y siete kilómetros sobre los más de ochenta mil que inicialmente estaban a cargo del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. La Comunidad Autónoma cuenta con cuatro mil noventa y seis kilómetros en la red de interés general; cuenta con once mil trescientos treinta y cuatro coma cuatro kilómetros de la red autonómica; las redes provinciales suponen, es decir, las Diputaciones suponen algo más de trece mil kilómetros; y existen otras redes de caminos de menor nivel: confederaciones, IRYDA, ICONA y Ayuntamientos. Quiero hacer referencia a una diferencia en cuanto a los kilómetros que se marcan en esta transparencia, once mil trescientos treinta y cuatro coma cuatro, y los que figuran en el documento-avance del Plan, que son once mil doscientos sesenta y cinco, y esto se debe a que los once mil doscientos sesenta y cinco kilómetros han partido del traspaso realizado por la Administración Central a la Administración Autónoma y que, después de un contraste, ha sido depurado y ha sido aumentado a la cifra que ahí figura.

En cuanto a la clasificación de la red, que tiene por objetivo diferenciar categorías o niveles de carreteras atendiendo a los tipos de tráfico que cada una de ellas va a servir, se persiguen..., perdón, esta clasificación sirve para tres objetivos: el primero es guiar el planeamiento que posteriormente voy a desarrollar; segundo, que esta diferenciación en categorías sirva de apoyo al diseño de la futura red; y en tercer lugar, que podamos apoyarnos para la fijación de unos criterios de prioridad. Dentro de los criterios que se han utilizado para la determinación de las categorías o niveles de carretera, se podía haber recurrido a dos sistemas: uno que tiene un carácter únicamente descriptivo de la situación actual de la red, es decir, simplemente estudiar y detallar en qué consiste la red actual transferida, y luego otra posibilidad, que es realizar un estudio programático de lo que va a ser la futura red o la futura situación de la red, entendiendo que esta futura red va a servir a unas relaciones de origen-destino, en función de las actividades socio-económicas y de la implantación de los núcleos poblacionales. La red autonómica ha sido clasificada en tres redes: en primer lugar, la red primaria, que es aquella que, junto con la red de interés general del Estado, sirve a todo el tráfico de paso y asegura la conexión entre los principales centros de población. Esta red primaria sirve, a su vez, al tráfico de largo recorrido, como figura ahí, asegura la conexión entre los principales centros

de la población castellano-leonesa que tengan al menos el rango de núcleo de atracción y equipamiento según los estudios realizados en cuanto al avance de comarcalización —que ustedes conocen— en la Comunidad Autónoma. Este aseguramiento de la conexión entre los principales núcleos de población se hace con un criterio estricto y se incluyen aquellos recorridos tales que la longitud no exceda en más del cincuenta por ciento del recorrido más corto posible. Además de facilitar o de servir de tráfico de paso, lo que pretende es la conexión de los principales centros dentro de la Comunidad con los centros homólogos de los territorios limítrofes de las distintas Comunidades Autónomas. Como es obvio, esta red primaria es absolutamente necesario la incorporación de otras redes de titularidad, concretamente, de la Diputación para dar una continuidad a esta red primaria. La red secundaria es aquella que facilita las conexiones alternativas entre los centros principales y otros centros de menor rango; estos centros de menor rango que sean al menos núcleos de atracción y de servicios. Además, esta red secundaria debe facilitar las conexiones de segunda importancia dentro de la Región y asegurar una cobertura suficiente del espacio regional. Como he dicho para la red primaria, la red secundaria también es absolutamente necesario incorporar algunos tramos de las redes provinciales. Y, concretamente, para la red primaria y para la red secundaria se han incorporado trescientos setenta y cuatro coma uno kilómetros de las Diputaciones. La red local es la que se obtiene por exclusión y tiene por objetivo, dentro de las distintas comarcas, atender a los tráficos de alcance corto y de alcance local. Por exigencia de las funciones que tienen que desarrollar estas redes en todas las definiciones anteriores, y como ya he repetido, es necesario una incorporación de tramos provinciales.

Bueno, pasando a la cuarta transparencia, llegamos ya por fin a lo que es la red autonómica clasificada, que queda como sigue: una red primaria de tres mil trescientos noventa y cinco coma tres kilómetros; una red secundaria de tres mil quinientos cuarenta y cinco coma cinco kilómetros; una red local de cuatro mil setecientos sesenta y seis coma siete kilómetros, que totalizan la cifra que aparecía en la anterior transparencia de once mil setecientos siete coma cinco kilómetros. Como he indicado, a través de un proceso de depuración de errores, a través de la necesaria ampliación de la cobertura territorial después del diagnóstico previo al que me he referido y de la reconsideración de la funcionalidad de algunos tramos y de apreciar, determinar dificultades topográficas, la red inicialmente transferida por el MOPU de once mil doscientos y pico kilómetros ha pasado a los once mil setecientos siete, con la

diferencia de los trescientos y pico kilómetros de la Diputación.

Bueno, quizás por último y dentro de la red, no solamente de la red de interés autonómico, sino haciendo referencia al conjunto de la red, diré que la red está formada por veintiocho mil... bueno, más de veintiocho mil kilómetros, que son cuatro mil noventa y seis de la red de interés general, once mil setecientos siete la red considerada de interés autonómico y la red provincial de las Diputaciones con cerca de trece mil kilómetros. A continuación, la clasificación que se ha hecho de la red permite ya fijar unas características que en lo sucesivo se van a denominar características-objetivo, en contraposición o, digamos, como criterio más amplio a las características que luego se definen como tolerables. Las características-objetivo, que en cualquier caso es un objetivo deseable para toda la red, tanto la red que luego definiré como permanente, como la red local, se basa en consideraciones de tipo geométrico, que son anchuras de calzada y plataforma, también de velocidad y en cuanto al tipo de pavimento. Las secciones o las anchuras de calzada y plataforma tienen unos topes: en la red primaria, entre la sección 6-6 y 7-9 metros; la sección 6-6 es una sección estricta y que se pretende alcanzar en toda red primaria, tiene seis metros de calzada y lógicamente no tiene arcenes, y la sección mayor, que es la sección 7-9, es la sección alcanzable en terreno llano y para unas características de I.M.D. superior a dos mil vehículos diarios. La variación entre la sección pequeña, digamos, o más estricta y la más amplia está en función de la intensidad media diaria, que es un parámetro fundamental en la definición de las características de la red, y también de la orografía y topografía que recorre la carretera. En la red secundaria la sección se desarrolla entre 5-5 y 6-8 metros. En cualquier caso, la 5-5 no tiene arcenes, sino que todo es calzada con dos carriles de dos metros y medio. Y la red local se desenvuelve entre 5-5 y 6-7 metros. Quiero dejar claro un dato, y es que la calzada de cinco metros es un deseo mínimo y obvio que se alcance, porque ustedes conocen el gálibo en cuanto a anchura de los vehículos pesados, que es aproximadamente dos metros y medio, no llega a dos metros y medio, y entonces es necesario un pequeño margen y que esta red local garantizará el que se puedan cruzar dos vehículos, puesto que no hay que olvidar que la red local, aparte de servir a una serie de municipios dentro de la comarca de relaciones muy locales, pero también durante determinadas épocas, por encontrarnos en una Comunidad agrícola fundamentalmente, pues desarrolla un tráfico pesado de camiones y que actualmente, como es una característica que no reúne la red local, incluso la red

primaria y secundaria, pues puede encontrar algún problema.

En cuanto a la velocidad de circulación media, bueno, ahí figura la velocidad de circulación y también podíamos hacer referencia a la velocidad de proyecto, entendiéndolo por la velocidad de circulación, bueno, pues la relación entre el espacio recorrido y el tiempo empleado en recorrerlo en unas condiciones que cuando existe tráfico pues son unas condiciones que los vehículos que... el vehículo tipo que se utiliza para llegar a esta cifra es aquel que es adelantado tantas veces como los adelantamientos tenga que efectuar él, y la red de proyecto es aquella que sirva para determinar las características en cuanto a geometría, ratios, en cuanto a pendientes, fundamentalmente. Esta velocidad de proyecto es la velocidad que no tiene otras limitaciones que las propias condiciones geométricas de planta de la carretera.

La red secundaria, los límites de velocidad de circulación media, vamos, la circulación media, son entre cuarenta y ochenta kilómetros-hora, y la red local entre cuarenta y setenta kilómetros-hora. En cuanto al tipo, bueno, hay que hacer una consideración, y es que, en cualquier caso, en travesía la velocidad está limitada a sesenta kilómetros-hora, salvo que la travesía reúna determinadas dificultades de anchura y la limitación pueda llegar a ser inferior. En cuanto al tipo de pavimento, lo que se pretende es un pavimento en buen estado, se pretende que en la red primaria se obtenga mezcla bituminosa, tanto en caliente como en frío, para una intensidad media diaria superior a quinientos vehículos. En la red secundaria y redes locales las condiciones son un poco más estrictas y mezcla bituminosa para intensidad media superior a mil vehículos. Por debajo de estas intensidades, habrá que ir a dobles tratamientos o, en cualquier caso, tratamientos superficiales.

Como ya me he referido anteriormente, la red de interés general del Estado, la primaria y la secundaria de la Comunidad, constituyen todas unidades lo que se ha dado en llamar la red fundamental de Castilla y León que tienen en este plano.

Bien, pasando a la siguiente transparencia, voy a hablar ya, una vez determinada la clasificación y jerarquización de la red, voy a pasar al inventario de las características de esta red. Me refiero, en cualquier caso, a características de la red que actualmente tenemos. El inventario está constituido, por supuesto, en la base de información para cualquier tarea de planeamiento y que una vez desarrollado el planeamiento servirá de soporte para la gestión y explotación de la red, engloba los siguientes trabajos: un reconocimiento de la red autonómica, que como he indicado se ha hecho en dos fases y que ha alcanzado a cerca de doce mil kilómetros. Como podrán observar, esta cifra de

doce mil kilómetros es superior a los once mil setecientos kilómetros y la razón se debe a que se ha ampliado a alguna otra carretera y que también se ha realizado el reconocimiento en otras carreteras que inicialmente no estaban incluidas en lo que luego va a ser la red del plan a desarrollar en un futuro. Aparte del reconocimiento, se ha realizado un inventario automático de características físicas de la red primaria de la Comunidad y de otros tramos de especial interés; fundamentalmente estos tramos de especial interés son tramos que presentan una intensidad media diaria elevada. Como podrán ver, también la cifra es superior a lo que he llamado red primaria, puesto que alcanza la cifra de tres mil ochocientos kilómetros. En cualquier caso, al final, y como se dice en el primer párrafo del punto uno, se obtendrá un archivo que con un ordenador nos permitirá realizar una explotación fácil en los distintos servicios provinciales de carreteras, y esto se acompañará, fruto del inventario automático, de unas cintas de vídeo-filmación obtenidas en este proceso junto con el aparato de reproducción que, como es obvio, es absolutamente necesario.

Pasando al reconocimiento que se ha realizado de la red, se ha obtenido información de las siguientes variables: en primer lugar, del número de carriles de que está constituida la calzada; en segundo lugar, anchura de la calzada y arcenes; naturaleza y estado del firme; visibilidad y velocidad de circulación, señalización horizontal y vertical y puntos singulares. Estos puntos singulares son: pasos a nivel, estrechamiento, travesías, etcétera. El reconocimiento, que, como he dicho, se ha realizado en dos etapas, ha tenido como objetivo en la primera etapa el realizar un diagnóstico previo que nos pudiera servir para realizar las inversiones que se están efectuando a lo largo de este año mil novecientos ochenta y cinco. En la segunda fase, puesto que en la primera fase solamente se ha realizado la auscultación en la red primaria, algo más de la red primaria, en la segunda fase, como digo, de la etapa reconocimiento se ha alcanzado a la red secundaria y a la red local. En total son los doce mil kilómetros a los que he aludido. El trabajo que se ha ido efectuando en cuanto a reconocimiento se ha referido en primer lugar a una toma directa de datos, datos de campo. Estos datos de campo se han recogido en unas determinadas fichas para luego realizar trabajos de gabinete donde los datos que se han obtenido han permitido alcanzar o llegar a unos parámetros de características físicas y funcionales del tramo, que, unidos a los parámetros que definen el tráfico, permiten calcular, como más adelante veremos, los niveles de servicio de los distintos tramos de la red dentro de los distintos itinerarios.

Bien, no quiero alargarme; en el documento o

avance del Plan consta qué contiene cada ficha o tramo, que son, pues, varias características, desde denominación y dependencia de la carretera hasta I.M.D., pasando por visibilidad, etcétera, etcétera.

En cuanto al inventario automático de la red primaria que se ha hecho, la toma de información para este inventario se ha realizado en un vehículo especialmente equipado y que ha sido capaz de reproducir, por una parte, en una cinta con vídeo-grabación la imagen de la carretera y la incorporación de los comentarios de la persona que va a bordo. Al mismo tiempo, se ha realizado un registro sincronizado, con información digital, acerca de las características e incidencias del tramo. El vehículo que ha realizado este inventario llevaba incorporado... bueno, circulaba a una velocidad aproximada entre treinta y cuarenta kilómetros-hora; llevaba incorporado una cámara de vídeo que tiene como objetivo el que luego figure en la cinta de vídeo una banda de ocho metros en cada uno de los bordes y que cada determinada longitud hace un giro de trescientos sesenta grados con el fin de reproducir las características existentes no solamente en la carretera sino en los entornos. Este aparato, este vehículo lleva una serie de instrumentos: servoacelerómetros y también un giróscopo que luego permite, con una depuración en gabinete, llegar a determinar las alineaciones, llegar a determinar las rasantes de la carretera y también los peraltes de la misma. Como he dicho, la persona que va a bordo, mediante una botonera, puede reproducir características... las características constructivas, características de la señalización, protección y determinadas singularidades, así como añadir datos en cuanto al entorno y equipamiento. Lo que al final se obtiene es, como figura ahí, una cinta con vídeo-grabación y un registro sincronizado con información digital.

Posteriormente (esto es trabajo de campo) se lleva al gabinete, donde se le somete a un triple proceso: por una parte, la interpretación geométrica a partir del giróscopo y servoacelerómetros, donde se permite terminar las alineaciones, donde se determina la rasante de la carretera y el peralte en cada uno de los tramos, con una serie de correcciones que se hacen, bueno, para determinar posibles errores que ha habido en la toma de datos. Aparte de la interpretación geométrica, se hace una interpretación de las distintas incidencias, es decir, se incorporan las características de la sección, es decir, sección... tanto anchura de calzada como anchura de arcenes, señalización y singularidades del entorno. Y por último se realiza la corrección y la ampliación de la información mediante la proyección en la pantalla de las cintas de vídeo. Al final, del inventario lo que se obtiene es una colección de cintas de vídeo para la red primaria, con su correspondiente equipo repro-

ductor, y una serie... vamos, y bancos de datos que mediante un ordenador personal podrán llegar a determinar o permitirán una mejor explotación de la red de interés general.

Paso ahora a continuación y dentro de esta etapa previa al avance del Plan Regional de Carreteras al análisis y diagnóstico de la situación actual. En principio, las dotaciones cuantitativas de carreteras en Castilla y León se pueden decir que son análogas al promedio nacional por unidad de superficie y tres veces superiores en relación al número de habitantes: treinta coma cinco kilómetros por cada cien kilómetros cuadrados y once coma seis kilómetros por cada mil habitantes para Castilla-León. A este respecto, quiero indicar que las dotaciones territoriales no son uniformes, sino que dependen de las distintas provincias. Concretamente, las dotaciones territoriales son más bajas en la franja oeste de la Comunidad, parte de las provincias de León, Salamanca y Zamora, y en la provincia de Soria, en tanto que los índices más bajos se observan en Valladolid, la cifra es de cero coma nueve kilómetros por mil habitantes en la red de interés general, que es fruto del análisis de esta red permanente, y dos coma tres kilómetros por mil habitantes la red autonómica.

En cuanto al método aplicado en el análisis y diagnóstico de las carreteras, hay que distinguir dos aspectos fundamentales: la primera es la renuncia a llevar los análisis del tráfico más allá de un nivel descriptivo por ser ésta una solicitud menor en la red autonómica. Tradicionalmente, uno de los aspectos fundamentales considerados en el proyecto y en las actuaciones de las carreteras ha sido debido al análisis del tráfico. Entendemos que en la red regional ésta no es la solicitud prioritaria, puesto que luego más adelante podré indicar la escasez de nuestros kilómetros que tiene una intensidad media diaria superior a los dos mil vehículos, e incluso por encima de los mil vehículos son también escasas o es escaso el porcentaje de carreteras, y entonces no tendría sentido el llegar a realizar unas encuestas exhaustivas de origen-destino y posterior calibración de distintos modelos matemáticos, que son muy complejos y que no aportan nada nuevo en cuanto a los objetivos de accesibilidad que más adelante analizaré. El análisis por separado de la red fundamental, red de interés general primaria y secundaria, y las redes locales es otro de los aspectos fundamentales en cuanto al análisis y diagnóstico de las carreteras en la situación actual.

Bien; en cuanto al estudio de la red fundamental, se ha comenzado abordando la oferta viaria, como primer dato, para luego contrastarla con la demanda y uso que se hace de las carreteras; esta demanda y uso entendida la demanda en cuanto a núcleo de población —lo que demanda la población— y los factores socioeconómicos. Y, en

definitiva, del contraste entre la oferta viaria y la demanda y uso de las carreteras podemos llegar a relacionar los problemas más importantes.

El estudio de las redes locales...

EL SEÑOR...: Media hora más.

EL SEÑOR...: ¿Media hora más?

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR NIÑO GONZALEZ): Bueno, voy a correr un poco. El estudio de la red local ha seguido un proceso paralelo.

Bien, pasando a la siguiente transparencia... Bueno, ya en lo que constituye fundamentalmente el avance del Plan Regional de Carreteras, las tres etapas que he indicado: la primera, análisis y diagnóstico de la red fundamental, que luego analizaré la red local. La oferta viaria, que se materializa en la red fundamental ha sido analizada desde tres puntos de vista: las características físicas, la existencia de puntos singulares —como he dicho son estrechamiento, pasos a nivel de ferrocarril y obras de fábrica— y la accesibilidad ofrecida. El diagnóstico de las características físicas se apoya en la previa definición de las características tolerables, que son aquellas características consideradas como fundamentales e inferiores a las características u objetivos, a las características-obetivo, y que nos hemos visto abocados a definir las por necesidades presupuestarias fundamentalmente. Estas condiciones tolerables son: anchura de la calzada y plataforma en la red primaria —varía entre sección 5-5 y 6-8, y la red secundaria sección 5-5, 6-6—. En el estado del firme, en la red primaria regular-bueno y red secundaria regular; regular es un concepto de observación y de comodidad en la rodadura fundamentalmente. Y se introduce un concepto, que es la señalización horizontal y vertical, que debe de ser al menos incompleta, entendiéndose por incompleta que es una red donde todos los accidentes no están perfectamente señalizados, sino que se puede realizar incluso una acumulación de señales, tolerándose la señalización escasa en la red secundaria o en terreno llano donde, obviamente, la señalización no es tan fundamental.

La primera cuestión que nos encontramos en este análisis es el grado de descapitalización de las redes primarias y secundarias de la Comunidad, incluídas la red fundamental, y que es muy elevado, ya que... y aquí hay cinco datos importantísimos, y es que la tercera parte de la red primaria tiene una anchura de calzada inferior al mínimo que hemos definido un poco más arriba como tolerable; otro tanto ocurre con las dos terceras partes de la red secundaria, y la tercera parte de ambos tiene un firme en mal estado. El

45 % de la red primaria y el 80 % de la red secundaria no llegan a las condiciones tolerables en cuanto a señalización horizontal, y el 45 % de la red primaria y el 20 % de la secundaria adolecen del mismo problema de señalización vertical. En cuanto a puntos singulares, en este análisis y diagnóstico se han detectado cincuenta y cinco pasos a nivel en las redes primaria y secundaria. Inicialmente se habían detectado sesenta y cuatro, pero el cierre de algunas líneas férreas ha excluido el actuar o el definir nueve puntos más y hemos llegado a la cifra final de cincuenta y cinco puntos. Es necesario hacer referencia a que estos puntos, estos pasos a nivel presentan problemas en cuanto a visibilidad, señalización, y que como factor que se determina en primera aproximación, para llegar a este diagnóstico se obtiene el producto de lo que es la intensidad media diaria por el número de circulaciones diarias que realiza el ferrocarril. También se han detectado reducciones de ancho de calzada en diez puntos, fenómeno frecuente con las operaciones que tradicionalmente se han realizado de ensanches de carreteras sin tener en cuenta determinadas obras de fábrica y que había determinadas obras de fábrica y que su inversión podía ser cuantiosa y no se han llevado a efecto.

En cuanto a travesías y accesos a los núcleos de población, hay que tener en cuenta que la peligrosidad de cada travesía depende de la intensidad del tráfico o de la composición del mismo, si son vehículos pesados o si no son vehículos pesados; de la tipología que predomina en el tráfico local, si es tráfico de largo recorrido; de la longitud de la travesía, etcétera, etcétera...

En cuanto a la accesibilidad ofrecida, que es un concepto quizás no tuitivo, es decir, no palpable, sino que hay que hacer una pequeña abstracción para su entendimiento, voy a pasar de forma rápida a las tres cuestiones que voy a ir analizando: En primer lugar, la oferta de accesibilidad es un concepto que, mediante la elaboración de unos índices numéricos relativos a distancias y tiempos de viaje, trata de evaluar las funciones estructurantes del territorio y creadora de calidad de vida, que ya indiqué los objetivos que pretendía el planeamiento de este Plan Regional de Carreteras; con independencia todo ello de la intensidad de tráfico que, como he dicho anteriormente, al no ser uno de los factores predominantes de este análisis, en principio no ha sido el factor predominante.

En cuanto al concepto de ofertas de accesibilidad, la accesibilidad se podía haber fijado con distintos índices y al final el índice que se ha utilizado es el de velocidad aparente, como cociente entre la distancia geográfica, es decir, la distancia en el plano en línea recta, y el tiempo de viaje por el camino más rápido. Este índice de accesibilidad

se ha hecho en principio para las parejas de relaciones y luego dentro de cada espacio comarcal, entendiéndose que este espacio comarcal no está absolutamente definido, sino que es una primera aproximación, que, por otra parte, era absolutamente necesario y nos hemos apoyado en este estudio de comarcalización al que he hecho antes referencia.

Y refiriéndome a las relaciones punto a punto, se ha determinado una población de cada una de las comarcas y se ha puesto en consonancia con otra serie de puntos... perdón, otro punto dentro de la Región. De esta relación se ha obtenido un índice de velocidad aparente con un valor medio de cincuenta y siete coma cinco kilómetros-hora, y el valor de umbral tolerable ha sido cuarenta y seis kilómetros-hora, que es el resultado de restar al valor medio la desviación típica, que es un valor estadísticamente, pues, bastante sancionado por la práctica. En cualquier caso, las relaciones con velocidad aparente inferior a cuarenta y seis kilómetros-hora se polarizan en muy pocos sectores. Aquí, en este plano, que aunque está un poco doblado se puede observar, los problemas de accesibilidad, indico, entre puntos de una determinada comarca y otro punto se refiere fundamentalmente al noroeste de León y Zamora; se refiere también al eje subcantábrico que he denominado anteriormente; se refiere al arco fronterizo aquí en La Rioja, y al sistema central, en concreto, entre Arenas de San Pedro y Navarredonda.

Si nosotros promediamos, dentro de cada espacio comarcal al que he hecho referencia las distintas relaciones de accesibilidad puntual, llegaremos a unos mapas representativos de la accesibilidad ofrecida al territorio, y que están en el documento... Es éste. Bueno, este mapa se refiere a la accesibilidad ofrecida por la red fundamental, según el criterio que ahora voy a indicar. Dentro de las relaciones entre cada una de las comarcas, no solamente se ha tenido en cuenta el promedio de las distintas accesibilidades de cada comarca con todas las relaciones que se han considerado, que son ciento diecisiete relaciones, tanto de puntos dentro de la Región como puntos considerados frontera. Esta relación ha sido ponderada de acuerdo con unos criterios, en cuanto a la distancia en kilómetros, inversamente proporcional a la distancia en kilómetros desde dos puntos distintos, y en cuanto a la entidad de los núcleos servidos. En este sentido, los problemas de accesibilidad ofrecida, en cualquier caso, accesibilidad ponderada, se pueden ver que son favorables en lo que se refiere hacia Aragón, a través del puerto del Madero, también a través... hacia el puerto de la Bigornia, hacia la Comunidad de Madrid a través del puerto de Somosierra, hacia Fuentes de Oñoro en dirección a Portugal, y son los puntos que ofre-

cen mejor accesibilidad según este criterio que he dicho, ponderado.

También se ha considerado el concepto de accesibilidad no solamente entre punto y punto, sino también entre las distintas comarcas para llegar a definir la accesibilidad por tramos y por itinerarios. Bueno, en este punto voy a pasar muy por encima y diré que a la consecuencia que se llega es que se están realizando determinadas relaciones de tráfico, a través de distintas poblaciones dentro y fuera de la Región, por itinerarios que se ven sobrecargados; en concreto, la red de interés general se ve sobrecargada en la Nacional VI, la Nacional 620, la Nacional 122 desde el este de la Región hasta Aranda de Duero está sobrecargado; en cambio, está bastante descargada esta carretera entre Aranda de Duero y Zamora. Igual ocurre en la Nacional 120 al oeste y al este de Osorno.

Como diagnóstico de conjunto, se puede decir que no hay en la red fundamental un problema generalizado de accesibilidad y que existen sectores en la periferia en los que se dan relaciones mal servidas, en donde se concentran las zonas con accesibilidad por debajo del promedio regional.

Pasamos a la siguiente transparencia. Después de la accesibilidad, hay que tener en cuenta la demanda y uso que se está haciendo de la red fundamental. El diagnóstico de la demanda y uso de las carreteras de la red fundamental se ha planteado en base a la evaluación de las cargas de tráfico, para luego llegar a establecer unos niveles de servicio y unas velocidades de circulación con un criterio aproximado o muy parecido al que se define en el avance que actualmente existe del Plan Nacional de Carreteras. Las intensidades del tráfico, I.M.D., en la red fundamental y Castellano-Leonesas son relativamente bajas, es el cincuenta por ciento de la densidad de tráfico nacional, aproximadamente mil cuatrocientos veinticinco vehículos-día, y llegamos a que en la red de interés general superan los cinco mil vehículos —me estoy refiriendo a red de interés general— sólo el diecisiete por ciento de su longitud, y el cuarenta y uno por ciento superan la I.M.D. de dos mil vehículos-día.

En cuanto a la red primaria de la Comunidad, sólo se superan los mil vehículos-día en el treinta y cuatro por ciento de la longitud, y en la red secundaria se supera la I.M.D. en sólo el seis coma seis por ciento de su longitud. Posteriormente se verá que en las redes locales es entre el dos y el tres por ciento la única longitud que se supera esta intensidad media diaria de dos mil vehículos. Posteriormente, después de definir las intensidades, llegamos al concepto de nivel de servicio. Se han definido seis niveles, desde el A hasta el F, en orden decreciente de calidad de circulación. Para el diagnóstico de nivel de ser-

vicio y de velocidades de circulación, se han definido también unas características tolerables; en cuanto a los niveles E y D son los tolerables y velocidades cuarenta y sesenta kilómetros-hora, y sólo el ocho por ciento de la red primaria y secundaria adolece de estos problemas, con lo cual, desde el punto de vista de nivel de servicio, nos encontramos, pues, en buenas condiciones, que es contrastable con las características físicas y geométricas a las que he aludido anteriormente, lo cual nos dice que por nuestras carreteras tradicionalmente se circula a excesiva velocidad, pero esa excesiva velocidad conduce a un índice de peligrosidad y de siniestrabilidad de los más elevados dentro del conjunto de la nación. Hay, por consiguiente, un notorio desfase entre la oferta viaria y los niveles de servicio y velocidades de circulación. Se circula, gracias al poco tráfico y a la topografía, a velocidades para las que las carreteras no están en principio preparadas.

La siguiente transparencia. Bien; en cuanto a las redes locales se ha seguido un sistema muy parecido. En principio se ha estudiado la accesibilidad y conectividad para núcleos de menor rango, para pasar a características físicas y condiciones funcionales, estudiar los puntos singulares y estudiar la atención al tráfico. El análisis de accesibilidad y conectividad se refiere a las conexiones por carretera que, incluso no existiendo hoy, se estima que son necesarias y que corresponden y que deben de ser asumidas por la Comunidad alguno de los siguientes casos: o bien zonas en que la oferta viaria esté constituida por carreteras locales de la Comunidad —se han detectado cinco casos, que se pueden ver en aquel plano que está expuesto y al que me referiré al final, porque son las actuaciones en la red local— y núcleos de provincias distintas o con núcleos de otras regiones; es decir, dentro de la región, relaciones entre distintas provincias presentan problemas de accesibilidad local y también en las zonas de borde, que son las relaciones interregionales.

En cuanto a las características físicas y condiciones funcionales, ha sido preciso, de forma similar a la red permanente, establecer las condiciones tolerables en sección cinco-cinco y con una velocidad de circulación de cuarenta kilómetros-hora. Se descubre de esta forma también en esta red, junto con la red fundamental, el grado tan importante de descapitalización y un notorio desfase entre las características físicas y velocidad de circulación, que ya me he referido anteriormente los problemas que pueden presentar de siniestrabilidad.

En cuanto a las carencias más significativas, cabe decir que la anchura de calzada es un problema y son bajas en las provincias de Avila, Burgos, Palencia, Segovia y Zamora; el estado del firme es verdaderamente penoso en Salamanca, Valladolid y Zamora; que la señalización vertical

en Avila y León es bastante... se carece, y que la señalización horizontal prácticamente es algo de que carecen todas las provincias. Aquí voy a señalar que en la red local y actualmente, como las carreteras tienen una sección inferior a los cinco metros, habrá que estudiar —y es un tema discutido a nivel de la I.P.C.R.— la conveniencia o no de efectuar dicha señalización, puesto que como mínimo se requiere un ancho de cinco metros. Se han detectado, en paralelo también con la red fundamental, cuarenta y tres pasos a nivel y ciento dieciocho estrechamientos graves y setenta y cuatro travesías con dificultades realmente notables. En cuanto a las intensidades de tráfico, como he dicho anteriormente al hablar de la red fundamental, sólo entre el dos y el tres por ciento de las redes locales —y es un dato que no está contrastado sino que se refiere a una encuesta del año setenta— superan los mil vehículos-día. Estos tramos que superan los mil vehículos-día, además, se concentran en torno a las ciudades de Burgos y Palencia.

Por último, una referencia a las redes provinciales de las Diputaciones, que aunque, bueno, pues también se encuentran en una situación peor a la nuestra, tienen unos problemas más importantes, sobre todo en cuanto a ancho. Y al tener una entidad que nos ha hecho el llevar a cabo junto el estudio de la red local y la red de las distintas Diputaciones, es por lo que al final se ofrece la comparación, que, como se ve, pues tenemos los mismos problemas que en la red local nuestra.

Bien, pasamos ya, después de este análisis y diagnóstico, a lo que es la definición de la red del plan. Definidas las condiciones tolerables y las características-objetivo ya citadas para la red autonómica, los tramos de carretera pasan a repartirse en tres tipos: tramos que no cumplen condiciones tolerables, que en cualquier caso hay que actuar rápidamente; tramos que cumpliendo las condiciones tolerables no llegan a las características-objetivo y que en definitiva es objeto del estudio del plan ampliamente, del plan que contempla una inversión de ochenta mil millones de pesetas; y tramos que satisfacen ya hoy las características-objetivo, donde las actuaciones tan sólo se podrían realizar... las actuaciones que se van a realizar pues serían posiblemente alguna conservación preventiva y atender a las condiciones de seguridad vial, señalización horizontal y completar la señalización vertical.

A partir de aquí, se plantea como último objetivo llevar a cabo toda la red autonómica a sus características-objetivo. La viabilidad de este objetivo, que es lo que se pretende en el Plan Regional, que tiene la vigencia de diez años, dependerá, primero, del volumen de recursos; segundo, de la estructura de programas del plan y su importancia relativa; y la necesidad ineludi-

ble de actuar por itinerarios para tener una continuidad el usuario; y, por último, la gravedad de los problemas y las prioridades que se derivan de estos problemas. Una evaluación realista de los recursos de la Comunidad que se pueden dedicar a carreteras nos lleva a la cifra entre cincuenta y cinco mil y sesenta mil millones, que ya el Consejero ha recho una valoración de cómo se puede llegar a dicha cifra; y quedan quince mil millones... Perdón, de estos cincuenta y siete mil ochocientos millones de pesetas, cuarenta y cinco mil millones serían propios y quince mil de fuentes adicionales: Mercado Común, otras instituciones. Esa cantidad, como se observa, es inferior a la necesaria para toda la red autonómica, para que la red autonómica llegue a las características-objetivo, que son los ochenta mil millones de kilómetros, por lo que se ha propuesto el tener un programa-reserva, que no es un programa a no realizar sino que es un programa que puede realizarse en cualquier momento si mejorasen las condiciones presupuestarias.

Después de este análisis y diagnóstico y de definir lo que es la red del plan, vamos a llegar a los cuatro programas, que a su vez han sido subdivididos en subprogramas, y con la valoración correspondiente. El primer programa, vertebración regional y accesibilidad comarcal. Quiero destacar la palabra «vertebración» y «accesibilidad», que son dos de los principales objetivos que enumeré al principio. En nuevas carreteras, la inversión prevista, aproximadamente, es de veinte millones/kilómetro; las variantes de población se han evaluado en cien millones/kilómetro (bueno, en un análisis rápido se puede llegar a que se considera como variante, como longitud de variante unos cinco kilómetros aproximadamente); acondicionamiento de trazado y plataforma, que se ha evaluado de siete a catorce millones/kilómetro. ¿En qué consiste el acondicionamiento del trazado y plataforma? Son actuaciones que solamente a nivel local incidirán en las características geométricas: modificación de pendiente, modificación de peralte, modificación de curvas, y que con carácter general se va a actuar sobre la calzada plataforma, arcenes, drenaje, etcétera.

La cifra de siete a catorce millones de kilómetros es una cifra viable y realista. En las obras de fábrica y estructuras la cifra cincuenta millones/kilómetro; supresión de pasos a nivel, quince millones/kilómetro... quince millones cada uno. Hago la salvedad que aquí se espera no solamente la financiación a través de la Junta, vamos, de la Consejería, digamos, de Obras Públicas, sino que se espera la concurrencia de la Administración ferroviaria, y en este sentido ya se están realizando contactos para poder enfocar un programa de supresión de pasos a nivel. En cuanto a mejora y reposición, se pretende mejora de plataforma y

firme. ¿Cuál es la diferencia entre mejora de plataforma y firme y el acondicionamiento de trazado y plataforma al que se refiere el programa de vertebración? Pues, simplemente, que aquí no hay modificaciones puntuales de trazado, sino que solamente se atiende al firme, pavimento, anchura de calzada, arceles y —se me ha olvidado decirlo antes— señalización también, porque se trata de proyectos completos, según la Ley de Contratos del Estado, y susceptibles de ser entregados al usuario, con lo cual, pues, tienen que ser completos hasta en la señalización.

En las actuaciones en medio urbano se distinguen accesos a poblaciones, que fundamentalmente son los accesos a las nueve capitales de provincia, se añaden los núcleos de Ponferrada, Miranda y otros dos, y acondicionamiento de travesías, que indico los cinco millones/kilómetro, que aunque puede parecer una cifra baja, hay que tener en cuenta que normalmente el acondicionamiento se llevará en travesías que están incluidas ya en un itinerario y que se ha actuado a través del programa de vertebración regional, a través del acondicionamiento de trazado y plataforma, y mejora y reposición a través del subprograma mejora de plataforma y firme. Y además aquí se cuenta con la concurrencia de recursos municipales dentro del espíritu de la Ley 51/74, que es la Ley de Carreteras, o el Real Decreto que la desarrolla o posteriores Decretos que contemplan la posibilidad de financiación dentro del marco de la Ley de Carreteras, y, por último, el marco de las posibilidades que da el Decreto publicado el pasado año, de colaboración con Entidades Locales por parte de la Junta de Castilla y León. Aparte, esto se podría completar con otra serie de recursos provenientes de la Administración Central, programas a través del INEM, etcétera.

Conservación y explotación, programa básico, donde se contempla la conservación preventiva. ¿La conservación preventiva en qué consiste? Consiste simplemente en mejorar las condiciones de rodadura y evitar que la red se pueda deteriorar. Estas condiciones preventivas en alguno de los tramos nos hemos visto obligados a su inclusión en el programa debido a que no era posible alcanzar las características-objetivo, y al quedarnos en características tolerables, y para evitar un deterioro y descapitalización de la red, se prevé una inversión entre un millón y un millón y medio de pesetas por kilómetro. Fundamentalmente será un sellado o un riego monocapa, la señalización y balizamiento, de gran importancia para la explotación de la carretera, la seguridad vial, fundamentalmente dirigida a intersecciones —el programa es concreto: intersecciones en toda la red—, conservación y explotación por gestión directa y renovación de parques y equipos. Las cifras, bueno, no me detengo para no alargar la intervención.

Se han identificado y descrito cuarenta y un itinerarios de la red primaria y setenta y seis itinerarios de la red secundaria, que son objeto de un tratamiento homogéneo, puesto que, como he dicho a lo largo de mi intervención, hay que actuar sobre itinerarios y no sobre tramos concretos para dar una continuidad. Los criterios de prioridad que se han seguido para poder llegar al final a la programación, que será el último punto, han sido los siguientes: en primer lugar, ha habido que llegar a las situaciones... a aquellas carreteras que se encuentran, o itinerarios, digamos, en condiciones bajo mínimos; es decir, situaciones bajo condiciones tolerables, que se deberán de llevar a cabo antes que otras. Al mismo tiempo, se deberán de atender antes problemas de anchura que problemas de calzada... Perdón, antes problemas de anchura de calzada que de velocidad y nivel de servicio. El punto siguiente, problema de velocidad y nivel de servicio, problema de estado del firme, problema de señalización vertical, anchura de arceles, problemas de señalización horizontal; tramos más lejos del lugar considerado como tolerable antes que los considerados como menos; tramos que tienen mayor I.M.D. se consideran antes que los que tienen menor I.M.D., y tramos con problemas de accesibilidad antes que otros. Quiero indicar que aunque alguna de las condiciones que hay en los últimos apartados puedan considerarse fundamentales, pero da la coincidencia de que los problemas que existen en muchísimas de nuestras carreteras, de la red regional, la anchura de calzada es al mismo tiempo motivo para que, por ejemplo, la I.M.D. sea baja y por ello, bueno, pues tiene un mayor sentido y están perfectamente detallados los criterios de prioridad. Al final, la asignación de prioridades se ha realizado mediante estimación directa y por itinerarios, teniendo en cuenta la gravedad de los problemas.

El trabajo concreto de definición de la red fundamental se ha llevado a cabo conforme a la siguiente secuencia de tareas. Como se conoce, hay un Plan Nacional de Carreteras y hemos partido de la situación de la red en el año horizonte. El Plan, como saben ustedes, de la red de interés general de carreteras es a ocho años, en contraposición de los diez años que es nuestro Plan, y se ha partido, para ver cuál es la red fundamental en el año horizonte, pues el que se realicen todas las actuaciones de la red de interés general de carreteras; la definición de las actuaciones necesarias para llevar las redes primarias y secundarias a sus características-objetivo; posteriormente se ha valorado y contrastado con el volumen de inversión presumible para el Plan Regional; en un proceso de reconversión se ha llegado a lo que es la categoría fuera de programación del Plan, con unas actuaciones que tienen menor prioridad, que por ello no dejarán de ser atendidas, como pro-

gramas de conservación preventiva; sustitución de estas actuaciones por otras de conservación preventiva, como he dicho; reconversión del itinerario Cebreros-Ciudad Rodrigo, cuyo acondicionamiento se sustituye por una mejora programada; contraste de problemas de tráfico y accesibilidad; contraste de la distribución interprovincial de inversiones, para definir al final las actuaciones puntuales que se van a incluir en el documento final elaborado y que se presentará a las Cortes para ser sancionado como Ley en el Plan Regional de Carreteras.

El trabajo concreto de definición de las redes locales se ha llevado a cabo de una forma paralela, y la materialización de las actuaciones propuestas, que son los tres planos que tienen, aquéllas son actuaciones en la red local, éstas son actuaciones de acondicionamiento, que es el programa número... incluida en el programa número uno y mejora de plataforma en el programa número dos, que está compatibilizado con las actuaciones dentro del Plan Regional, perdón, con el Plan Nacional de Carreteras, y éstas son actuaciones que se han realizado en variantes, acondicionamiento de travesía y mejora de accesos. Como he dicho, la materialización de todas estas actuaciones llevará a que el ochenta y cinco por ciento de la red cumpla las características-objetivo, en cuanto a la red primaria y el sesenta y ocho la red secundaria. La accesibilidad habrá experimentado mejoras notables. Quiero hacer referencia al eje subcantábrico, a las relaciones a través de Villarcayo, luego Belorado con Salas de los Infantes, continuando por Duruelo, continuando a San Pedro Manrique y luego, al sur de la Región, Arenas de San Pedro y el Barco y Piedrahita; se habrán solucionado dieciséis de los dieciocho casos de falta de conectividad a nivel local y que he indicado que son fundamentalmente en relaciones entre provincias y también relaciones de problemas de borde entre la Región y las regiones colindantes, tan sólo se han detectado, vamos, se han detectado muy pocas, muy pocos problemas, concretamente cinco de conectividad a nivel interno dentro de la Región; se habrá llevado a sus características-objetivo el cuarenta y dos por ciento de la red local; se habrán resuelto los principales puntos singulares de los tramos, llegando a las características-objetivo. Ya no hay más.

Bueno, por fin llegamos ya a la programación y al volumen económico de los dineros. Definida la red primaria y secundaria, dentro de la red fundamental y la red local, los recursos se han dividido en dos partes: una primera etapa entre el ochenta y cinco —en el que estamos— y el ochenta y nueve; la segunda etapa entre el noventa y el noventa y cuatro. La distribución de actuaciones entre esas dos etapas se ha hecho con criterios de prioridad análogos a los aplicados en la definición

de las redes del plan, que ya lo he indicado anteriormente, incorporando además criterios de equilibrio entre ambas etapas; no tendría sentido el que la primera etapa estuviera desequilibrada con la segunda, porque en definitiva debemos de intentar llegar a las condiciones tolerables objetivo a muy corto plazo. Las actuaciones fuera de programación del Plan son actuaciones necesarias pero de difícil realización, por la escasez de recursos, que se configura como un programa de reserva, que en ningún caso es un programa a postergar a los diez años de vigencia del Plan sino que, como he dicho anteriormente, si se pudieran captar recursos a lo largo de la vigencia, pues, se llevarían a efecto estas inversiones. El Presupuesto total asciende a 58.700.000.000 de pesetas, en pesetas constantes de mil novecientos ochenta y cinco, y se reparten entre el 47,5 % para la primera etapa y el 52,5 % para la segunda etapa. El porqué de esto: porque se prevé un crecimiento anual acumulativo del 2 %. Ese incremento anual acumulativo lleva a que haya una diferencia del 10 % entre la primera etapa y la segunda etapa. Es decir, que el 47,5 puntos, sumándole cuatro puntos coma siete, nos llevan a los 52,5 %, que es la inversión de la segunda etapa.

La financiación de los programas del Plan procederá de las siguientes fuentes: recursos propios de la Comunidad, 44.000.000.000; otros recursos adicionales —Comunidad Económica Europea, cuerpos institucionales, Corporaciones Locales—, 14.700.000.000, para llegar a unos recursos totales de 58.700.000.000 de pesetas. En el programa-reserva, la inversión prevista son 18.000.000.000 de pesetas.

Bueno, me gustaría entrar al programa en cuanto a cada uno de los Capítulos, pero yo creo que andamos mal de tiempo y, en cualquier caso, figura perfectamente detallada en las últimas hojas de este documento, y además existen dos planos donde se detallan las actuaciones en el primer quinquenio y en el segundo quinquenio, para llegar a las actuaciones locales en cada una de las provincias que figuran en los últimos planos.

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ):** Gracias, señor Director General, por su extensa y excelente exposición. A continuación, hacemos un receso de diez minutos, ¿les parece bien?, y acto seguido continuamos la Comisión.

(Se suspendió la Sesión a las dieciocho horas cincuenta minutos.)

(Se reanudó la Sesión a las diecinueve horas quince minutos.)

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ):** Intervención de los diferentes Portavoces

de los Grupos. Tiene la palabra... Ya saben ustedes los tiempos que normalmente dedicamos a estas intervenciones y les ruego que no se excedan mucho de ellas. Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Mixto, señor Montoya.

**EL SEÑOR MONTOYA RAMOS:** Muchas gracias, señor Presidente. Señor Consejero, señores Procuradores, voy a tratar de seguir el consejo del Presidente, respetuosamente, de no excederme, de no excederme en el tiempo, y yo creo que hoy le voy a dar satisfacción plena, porque creo que voy a ocupar muy poco de este tiempo que puedo disponer. Voy a ocupar muy poco tiempo porque yo he recibido el Plan de Carreteras hace muy pocos días, lo he examinado, evidentemente, pero sería quizá un atrevimiento por mi parte poder hacer un juicio completo del mismo que pudiera contraponerse al trabajo que indudablemente, por parte de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, de una forma técnica, ha podido llevarse a cabo durante bastante tiempo. En este sentido, yo voy a prescindir de hacer una valoración, una valoración del Plan, que yo sí que tengo que resaltar que, bueno, me gusta la sistemática que se ha querido llevar a cabo, basada fundamentalmente en criterios técnicos. Yo creo que este aspecto de esta Consejería, que muchas veces hemos destacado, es bueno y no debiera perderse nunca. En este sentido, pues, yo lo único que necesito es contrastar algunas opiniones más y hacer algunos juicios más profundos sobre si los resultados a los que se llega, pues, verdaderamente satisfacen aquellas necesidades que, desde mi punto de vista, con menor tecnicismo, pues, creo que pueden existir o no.

Yo sí que echo en falta algunas cosas, y por ejemplo me podría referir a un hecho puntual que yo he manifestado aquí repetidas veces: me extraña que en este plan, por ejemplo, pues no veo, dentro de esta simbiosis que se ha hecho de Comunidad-Administración Central, las carreteras de accesos a la meseta, bueno, veo que en el plano viene sin reflejarse el tramo Ubierna-Montorio, y entonces yo no sé si eso por fin queda de la Comunidad, como carretera propia de la Comunidad, carretera propia del Estado, etcétera. Pero es un tema —repito— puntual. Hay otros temas que tampoco los veo suficientemente claros en su finalidad; hay algunas carreteras que me parece que faltan y en cambio, otras en las cuales yo no había pensado pero que, probablemente, pues, al pensar sobre ellas más profundamente sean necesarias y el Plan está bien redactado. Yo en este sentido, pues me abstengo de emitir ningún juicio técnico. Solamente querría hacer, por ejemplo, sí en cambio una pequeña observación: He visto que se ha hablado de las carreteras locales de las Diputaciones asumidas por la Comunidad Autónoma. Yo ahí

sí que quería preguntar: ¿estas carreteras que he visto que en algunos casos ya se consideran como asumidas, de hecho se ha llevado a cabo ya esta asunción de las mismas?, ¿el procedimiento de asunción de ellas es un procedimiento fluido o por el contrario es un procedimiento administrativo difícil? Porque lo que yo creo es que —y de ello no se ha hablado aquí— hace falta una conexión muy íntima y muy importante entre el Plan de Carreteras de la Junta con las Diputaciones, para definir de una vez para siempre qué carreteras son competencia de una y cuáles tienen que ser competencia de las otras. Porque, bueno, yo creo que si no daríamos lugar a confundir a la gente sobre las competencias y sería lugar de fricciones, porque yo estoy convencido que hoy mismo esta clasificación de carreteras provinciales y carreteras que haya competencias de la Comunidad no está bien hecha. Hay carreteras que por los núcleos que comunican, por el tráfico que sostienen, etcétera, están mal clasificadas en la Diputación y probablemente, viceversa, puede que haya carreteras que en la Comunidad pues no tiene sentido mantenerlas porque tienen un índice... tienen un interés más bien local, y a lo mejor pues ahí tiene que haber un trasvase de carreteras a la Diputación. Yo este punto sí que quería concretarlo y fundamentalmente quería que se me contestara.

Y luego pues, bueno, el tema de la financiación, los 58.700.000.000 de pesetas a que se prevé la financiación, a pesetas constantes, no nos olvidemos, a pesetas actuales mejor dicho, bueno, es una financiación importante que yo supongo que se puede asumir por la Comunidad, porque así se ha previsto, pero a mí me resulta un tanto preocupante, sobre todo comparada con los Presupuestos del ejercicio actual. Que yo he visto, además, otro tema que también me preocupa: cómo este Presupuesto actual se ha ampliado considerablemente en esta Consejería, comprometiendo fondos de sucesivos ejercicios que, bueno, a mí me parece que está bien todo lo que se pueda hacer, todo el esfuerzo que se pueda hacer por mejorar las carreteras de nuestra Comunidad, pero al mismo tiempo esto nos exigirá el mantener el correspondiente equilibrio financiero y, bueno, yo en principio mantengo mis dudas sobre la posibilidad de hacer ese esfuerzo financiero que, evidentemente, de acuerdo con los trabajos técnicos, pues yo me creo que sí que es necesario con una visión de, bueno, de personas que recorren algunas carreteras y que se dan cuenta del estado en que las mismas se encuentran. Nada más y muchas gracias.

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ):** Bien. Gracias, señor Montoya. Tiene la palabra el señor Consejero.

**EL SEÑOR CONSEJERO DE OBRAS PUBLI-**

CAS Y ORDENACION DEL TERRITORIO (SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO): Bien, voy a referirme puntualmente a algunas de las cosas a las que se ha referido el señor Montoya. Evidentemente, el documento no ha tenido mucho tiempo para estudiarlo. Nosotros remitimos los veinte ejemplares a los que antes he citado a las Cortes justo al día siguiente de que se iniciara el período de Sesiones, pero, digamos, también pedíamos que esta comparecencia no se pospusiera más allá de una fecha que, si mal no recuerdo, era el quince de Octubre, precisamente en la idea de que entonces pudiéramos abrir el proceso de participación a otras administraciones, instituciones y colectivos durante dos meses, de tal manera que fuera a final de año cuando pudiéramos iniciar la redacción de los documentos definitivos, que elevaríamos a Ley en el primer semestre. Luego eso, evidentemente, para un trabajo de este tipo no es probablemente mucho tiempo, pero digamos que el proceso de participación no se ha cerrado, en tanto en cuanto que lo que se abre es ahora, porque aquí lo que hacemos es presentarlo, dentro de ese espíritu que creo que nos debe imbuir de que los primeros que lo conozcan sean los representantes del pueblo Castellano-Leonés, antes que cualquier otro, digamos, colectivo o institución.

Es un tema del que ya hemos hablado muchas veces, es un tema absolutamente puntual y, efectivamente, la carretera Ubierna-Montorio, digamos, no figura dentro de la red de carreteras de la Comunidad Autónoma porque el acuerdo a que hemos llegado con el Ministerio es que esa carretera la va a hacer la Administración Central. Como tal figura, y me he referido antes en mi intervención, en el Plan General de Carreteras que el Ministro entregó a los Consejeros de las Comunidades Autónomas; y sería después de que esa carretera, después de que la Administración Central hiciera la inversión en su tramo de carretera y nosotros nuestra inversión en el tramo de la nuestra, cuando habría que discutir si esa carretera pasa a ser de interés general del Estado o sigue de interés de la Comunidad Autónoma.

Sobre el tema de las carreteras de las Diputaciones, bueno, yo creo que hay aquí un tema que es importante y que va a ser uno de los temas que habrá que debatir cuando esto se eleve a Ley ¿no? Nosotros hemos, digamos, incluido en la red general, en la red de la Comunidad Autónoma, algunos tramos de carreteras en este documento de avance, algunos tramos de carreteras de las Diputaciones, en tanto que entendemos que son necesarios para cerrar itinerarios, y que ese, digamos, esa asunción de cambio de titularidad debería hacerse, precisamente, mediante el mecanismo de la Ley de la Comunidad Autónoma, que, de acuerdo con el Estatuto, mediante esa Ley se podrían, digamos, asumir muchos tramos de carre-

teras. Las otras carreteras siguen siendo en este momento de titularidad de las Diputaciones, eso es absolutamente claro de acuerdo con el Estatuto de Autonomía y con la legislación específica al caso, y yo creo que sólo después de que se desarrollen los artículos del Estatuto que hablan de las relaciones de la Comunidad Autónoma con las Corporaciones Locales, el artículo 20 y concordantes, podríamos hablar de, digamos, transferencias más generalizadas entre redes de carreteras de la Comunidad Autónoma o de las Diputaciones. Yo creo que antes sería una... antes de desarrollar esos artículos del Estatuto, pues sería una temeridad en una Ley puntual, digamos, pasar de la puntualidad que le hemos querido dar a adscribir, a proponer la adscripción a la Comunidad Autónoma de algunos tramos muy concretos de carreteras de las Diputaciones.

Sobre el tema de la financiación, pues, supongo que hablaremos más a lo largo de esta tarde; yo creo que es un tema importante. Lo que yo he dicho antes es que aproximadamente el setenta y cinco por ciento de esos poco menos que setenta mil millones, digamos, estaría garantizado si las disponibilidades presupuestarias que prevé el Plan de Desarrollo Regional siguen adelante. Porque, claro, hay que tener en cuenta que las cifras, aunque elevemos a Ley el Plan Regional de Carreteras, las cifras de inversión no pasan de ser un estudio, porque cada año en las correspondientes leyes presupuestarias es cuando se va a decidir en concreto cuál es lo que se invierte en carreteras. Lo otro es decir cuánto haría falta para llevar a la situación tolerable, cuánto podríamos llevar a la situación-objetivo; pero a nivel de Plan de Carreteras eso no deja de ser nada más que una cifra indicativa que estimamos que se puede alcanzar dentro de las previsiones del Plan de Desarrollo Regional y con otro tipo de recursos que entendemos que se podrán, digamos, dirigir hacia el tema de carreteras, y que la experiencia del año ochenta y cinco nos demuestra que este año el Presupuesto de Carreteras se suplementó en mil millones de pesetas con acuerdos con Corporaciones Locales o incorporaciones de remanentes de la Administración Central.

Y bueno, yo creo que lo de comprometer anualidades de ejercicios sucesivos en los proyectos es algo que lógicamente autoriza la Ley General Presupuestaria, por tanto hay una legitimidad para hacerlo, y que luego es técnicamente en la mayoría de los casos inevitable, porque es muy difícil, digamos, hacer cierto tipo de inversiones en un período de tiempo inferior a un año; o incluso por el propio mecanismo de aprobación de Presupuestos y puesta, por tanto, en marcha de los proyectos, que a lo mejor se contratan a partir de la mitad del año, es lógico que una parte importante de

la inversión sea del año siguiente. Y creo que le he contestado prácticamente a todo.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ): Bien, gracias, señor Consejero. ¿Desea intervenir...? Bien. Tiene la palabra el señor Montoya.

EL SEÑOR MONTOYA RAMOS: Bueno, yo... darle las gracias al señor Consejero y decirle que, bueno, el hecho que he señalado de que tenía poco tiempo para examinar el Plan no era más que una razón objetiva que daba en disculpa mía de no poder entrar más a fondo en la discusión del mismo, no en cuanto a crítica por esta comparecencia, que yo agradezco y que me parece que es importante. Pero que, en cualquier caso, pues para mí esta comparecencia no me permite, en estos momentos, hacer un análisis más profundo de la misma. A mí se me ocurre, al hilo de esto, que probablemente sería conveniente, toda vez que nosotros podemos recoger también, pues, la preocupación de los diferentes estamentos de los usuarios de las carreteras, que en definitiva son todos, o somos todos, bueno, que a lo mejor para recoger —digo— estas opiniones se podía hacer alguna presentación del Plan, o alguna divulgación del Plan también hasta la provincial, para que los diferentes estamentos de unas provincias lo vayan conociendo, porque probablemente a la vista y con un conocimiento más amplio, pues, surjan los defectos que pueda tener, y si no surge ninguno pues tanto mejor, porque no los tiene, pues yo me congratularé de ello.

Bueno, sobre el artículo 20 del Estatuto, yo creo que la falta de la Ley de coordinación de las actuaciones con las Diputaciones, pues, va a estar estrangulando muchas cosas, entre ellas ésta de las transferencias de las actuaciones de competencias sobre carreteras, que me parece importante. Y además, estaba pensando sobre la marcha si no sería posible, incluso, a falta de esta Ley, establecer, entablar negociaciones o discusiones o contactos con las Diputaciones, y estudiar previamente cómo podría hacerse esa ordenación provincia por provincia. Sé que el tema es muy espinoso y a lo mejor pues es difícil de llevar a cabo.

Y sobre la financiación, bueno, yo no he querido tampoco decir que no se deba el comprometer ninguna cantidad de otros Presupuestos. Sé que el Estatuto, la Ley de Presupuestos lo permite. Y, simplemente, que yo sí que cuando he ido viendo, cuando trimestralmente a través de la Comisión de Hacienda se nos han ido enviando las cantidades comprometidas de otros ejercicios, pues, bueno, al mismo tiempo de considerarlo como un factor positivo de agilidad y de actividad de la propia Consejería dentro de una acción necesaria

como es la mejora de las carreteras, no ha dejado en algunos casos de preocuparme, por entender que a lo mejor, pues, en futuros ejercicios pues una de dos: o tenemos una financiación más amplia, o a lo mejor tenemos agotado el Presupuesto. Nada más quería señalar esto. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ): Gracias, señor Montoya. ¿Desea ampliar el señor Consejero? Tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO (SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO): Bueno, para ampliar el tema del proceso de difusión. Yo estoy de acuerdo. Cuando yo me he referido, digamos, después de esta comparecencia las previsiones que nosotros tenemos es hacer una presentación pública, ya, digamos, a otro nivel —institucional, empresarial, sindical, corporativo, etcétera—, y luego remitir el Plan como tal a las Corporaciones Locales, Ministerio de Obras Públicas, Tráfico, Transporte, Ayuntamientos importantes, asociaciones, etcétera, digamos, el documento como tal, y luego también teníamos previsto el hacer la presentación en cada provincia del Plan, porque yo creo que eso es la única manera... vamos, el difundirlo va a ser la única manera, lógicamente, de lograr esa participación, que sí que nos gustaría que fuera importante, para que el último documento pudiera ser contrastado, digamos, a nivel social. Yo creo que, lógicamente, no sólo la falta del artículo 20, sino de los otros artículos, que no sé... creo que es el siguiente o el anterior, del Estatuto, por el que se regulan cómo se transfieren o delegan en otras administraciones servicios y funciones transferidas, pues, lógicamente, es un tema importante, yo creo que es algo que preocupa, lógicamente, en toda la Comunidad y por eso es uno de los objetos de debate, probablemente, más apasionado y más importante. Lógicamente, eso causa problemas; no sería lógico que algo que plantease debate no causara problemas, pero, evidentemente, entendemos que no se pueden posponer cierto tipo de decisiones a la resolución de este tipo de contencioso sobre el modelo final de la organización territorial y de la división de poderes en la Comunidad. Evidentemente, digamos, son tan pocas las actuaciones que en relación con las Diputaciones planteamos en este momento en el plan que a lo mejor la solución final es simplemente la negociación puntual en relación con las carreteras a las que nosotros nos referimos en el Plan.

Y lo último, insistir en que yo creo que la técnica de comprometer anualidades de ejercicios siguientes es la única manera de que una administración funcione con auténtica agilidad, porque es la única manera de que no se ve obligada a

contratar cada ejercicio la globalidad de un Presupuesto, lo cual es prácticamente imposible ¿no? Y, sin embargo, como existen unas limitaciones en cuanto al setenta y el sesenta por ciento de la capacidad de comprometer las anualidades posteriores, pues siempre está —vamos a decir— básicamente garantizado que nunca estará agotado un Presupuesto, de un año posterior, porque en realidad existe la limitación legal de no poder comprometer más del setenta por ciento de lo del año anterior. Yo creo que una Administración tanto mejor funcionará cuanto más llegue a agotar esa capacidad, porque es lo que hará que sea, digamos, una Administración que funciona de una manera continua y sólida y no está sometida a las fluctuaciones de cada año en lograr un volumen de contratación pues muy importante, como nosotros creo que estamos alcanzando ahora. Nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ): Bien. Gracias, señor Consejero. Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Popular, señor Posada.

EL SEÑOR POSADA MORENO: Señor Presidente. Nos congratulamos en el Grupo Popular de que se presente a esta Comisión de Obras Públicas el avance del Plan Regional de Carreteras. Apoyamos esta actuación cuando el cuatro de Noviembre del ochenta y tres, como ha recordado el Consejero, propuso la realización de este Plan. Verdaderamente, el Plan quizá se pueda decir de él que es malo, pero nadie podrá decir que es precipitado, porque un año después, el catorce de Julio del ochenta y cuatro, se hacía la memoria de clasificación y otro año después, en Octubre del ochenta y cinco, llega el avance. Creo, como primera observación, que podría haberse dado una mayor diligencia, una mayor rapidez a estos trabajos. Quizá el hecho de que en la Dirección General de Carreteras haya habido tres Directores Generales en el plazo menor de un año haya podido influir en ello. Nosotros —y lo digo claramente— nos alegramos de las promociones de los Directores Generales anteriores y esperamos que el nuevo Director General, en cuya capacidad confiamos, lleve a cabo un buen trabajo; pero, indudablemente, cambiar continuamente de Director General no ayuda a planificar.

En segundo lugar, yo querría hacer mención a una idea que creo que es importante. Es la idea de que este Plan Regional de Carreteras termina y va enfocado a una inversión importante durante diez años, que crece un dos por cien anualmente, en términos reales, y que supone un cambio en la concepción de las carreteras de Castilla y León. Sin embargo, nosotros estamos un poco suspicaces ante esta situación, porque el Gobierno Central

también tiene —o tenía—, tiene un Plan General de Carreteras y en este año el Presupuesto General del Estado disminuye la inversión en un veinte por cien en términos reales; diciendo cosas tan peregrinas como que es lo mismo los Gastos de Inversión que los Gastos Corrientes, porque al fin y al cabo todos son Gastos, y los Gastos de Inversión al final generan Gastos Corrientes.

Nosotros tememos que este Plan, que, como muy bien ha dicho el señor Consejero, indica unas cifras pero que se tiene que aprobar en las sucesivas Leyes de Presupuestos, la Junta de Castilla-León se contagie de esta visión del Gobierno Central Socialista y termine aplicando aquí la rebaja y siendo, en vez de un Plan, un programa de segunda clase.

Otro tema que consideramos interesante son las relaciones de la Junta en este Plan Regional de Carreteras con la Administración Central y con las Diputaciones Provinciales. Ha dicho el Consejero en su intervención primera que se habían conseguido grandes cosas en el Plan General de Carreteras de la Administración Central. Nosotros nos congratulamos de ello. Indudablemente, no puede pensarse en una red de carreteras en Castilla-León sin tener en cuenta la red de interés general, por la que pasa la parte más importante del tráfico. En la red fundamental se incluye esa red, la red primaria y la red secundaria en la Comunidad. Pues bien, lo mismo que esa actuación —que nosotros aplaudimos— de negociar, influir sobre la Administración Central, creo que la Junta debe hacer esa misma actuación con respecto a las Diputaciones Provinciales. Se me puede contestar que va a haber una información pública y que todos pueden participar. Pues bien, no es lo mismo, también el Plan General de Carreteras lo han podido ver los sindicatos, las organizaciones empresariales, los ciudadanos, pero la negociación se ha hecho con los diecisiete Consejeros de las Comunidades Autónomas o sus representantes. Por ello, nosotros pedimos que las Diputaciones Provinciales participen, pero de una forma activa, en este Plan Regional, dando prioridades y estableciendo sus propios criterios en conjunción con los de la Junta. Y es más, nosotros creemos que puede ya, independientemente de que sea necesaria una Ley para hacerlo formalmente, como ha dicho el Consejero, puede ya empezarse una colaboración con las Diputaciones Provinciales, para que lo mismo que trescientos setenta kilómetros de la red provincial han pasado a la red fundamental de Castilla y León, lo cual es muy lógico, una parte muy importante, que puede ser incluso superior a mil kilómetros, de las redes locales de la Comunidad Autónoma puede y debe pasar a las redes provinciales, a la Diputación Provincial. Insisto en ello porque de la página diecinueve de este documento parece deducirse que la idea no es esa,

sino la contraria; es decir, que nuevos kilómetros de la red provincial pasen a la red local de Castilla y León.

A continuación quiero señalar algo que a nuestro parecer resulta inadmisibles en este Plan Regional. La caracterización de los tráficos, de la accesibilidad, de las relaciones entre núcleos se ha hecho en base —según dice la página 17— a unos núcleos de atracción y equipamiento y otros de atracción y servicios, y la red local se ha dimensionado de acuerdo con unos espacios comarcales de actuación avanzados por la Comisión de comarcalización de la Junta de Castilla y León. Esto es inadmisibles. Esto es inadmisibles porque aquí una Comisión fantasma de la Junta elimina, impide a las Cortes que, mediante leyes aprobadas en las propias Cortes que desarrollen los artículos 19.3 y 20 del Estatuto, establezcan estas prioridades. Si estas prioridades nosotros las aceptamos —y ni siquiera las conocemos—, hablar del Plan Regional de Carreteras es ya algo, prácticamente, como escribir en el agua, porque si hemos determinado cuáles son los núcleos, cuáles son los espacios de comarcalización, el Plan Regional de Carreteras no es más que un instrumento para conseguir los fines que marca ese Plan de comarcalización. Entonces, se está haciendo algo muy grave, que es sustraer a las Cortes el poder opinar, el poder aprobar esa Ley de comarcalización, que es la que a continuación marcaría las prioridades en el Plan Regional de Carreteras.

Entrando ya en el planteamiento técnico del Plan, creo que se ha hecho un trabajo interesante y nos gustaría conocer quién ha sido la empresa consultora que lo ha llevado, ya que esto se ha contratado fuera, qué coste ha tenido y qué coste se prevé que tenga.

Algunas de las opciones que se toman en el Plan nos parece que no están suficientemente matizadas. Creo que eso, indudablemente, tiene menos gravedad que lo señalado anteriormente, porque para eso es el período de información pública, para poder corregirlo. Pero pongo un ejemplo: en nuevas carreteras —y pongo un ejemplo de mi provincia, que conozco bien—, hay una carretera, Cigudosa-Cervera del Río Alhama, precisamente señalando Castilla-León con Rioja, que está estudiada, se ha propuesto repetidas veces, y que desaparece frente a otras, y en mi propia provincia, de las que yo no estoy tan convencido de que sean necesarias. De todas formas, hay algo de fondo, —porque yo no quiero entrar en planteamientos excesivamente técnicos, habrá tiempo para ello, quiero mantenerme en una situación general, visión general del Plan—, hay un tema básico, que es el tema de las inversiones.

Se dice textualmente en el documento que no se quiere concentrar la inversión en grandes obras ni en determinados ejes. Por supuesto que esa de-

misión es una decisión política. Indudablemente, parece más sencillo, más agradable para todos, más fácil de contentar si los recursos, siempre escasos, se distribuyen para que lleguen a todas partes, sobre todo si se desprecia, como parece que así ocurre, el tráfico para ir más a un criterio de accesibilidad, criterio que puede tener un coste económico, ya que el tráfico es el que verdaderamente representa la relación económica entre núcleos. Pero yo quiero llamar la atención de que esa visión de muchas obras —pequeñas obras, muchos itinerarios— puede a la larga ser contraproducente. Es posible que haya grandes obras que exijan una inversión muy fuerte pero que su actuación en ella tenga un efecto de impulsión en una comarca, o incluso en una provincia entera, muy superior a otras muchas obras que contentan necesidades locales pero que no resuelven los problemas verdaderos que están planteados.

Otro punto que nos llena de perplejidad en el documento de avance es la asignación de prioridades. Indudablemente, en todo Plan, por muy bien elaborado que esté, por mucho que se haya estudiado antes, por muchos esfuerzos que se hayan hecho, hay un momento definitivo, que es con todo lo anterior, con toda la información, hay que decidir qué prioridades se dan, hay que decidir dónde se actúa. Entonces, se produce algo tan curioso como que en la página 78 se habla de una serie de métodos que se podrían emplear para asignar esas prioridades, que al fin y al cabo van a determinar la auténtica naturaleza del Plan. Tras hablar de que podrían hacerse métodos cuantitativos multi-criterio, se desprecian todos ellos y al final se dice... ¿Me permite? Dice la última palabra, el último párrafo: «Consiguientemente, dentro del marco de relaciones anteriormente descritas, el proceso de asignación de prioridades se ha realizado mediante estimación directa y conjunta por itinerarios, de la gravedad de los problemas; a partir del reconocimiento, inventario y análisis de la red, y cotejando, al efecto, las conclusiones establecidas por los servicios centrales de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio. Pues entonces, «para este viaje no necesitábamos alforjas», porque después de hacer un estudio profundísimo, después de estudiarse muchas relaciones, después de hacer muchos planos, resulta que al final se va a actuar en donde la Consejería considera que se debe actuar. Bueno, pues bien, pero esto no parece muy científico.

Por otra parte...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ): Le ruego vaya terminando.

EL SEÑOR POSADA MORENO: Muy bien, me

quedan escasamente tres minutos. Por otra parte, yo quiero insistir en los resultados que se van a conseguir al final del Plan. Esto es algo que no he oído --quizá estaba distraído en ese momento-- en la redacción del Director General de Carreteras, pero que viene en el avance del Plan, y creo que esto es muy importante que lo difundamos en Castilla y León, a todos los ciudadanos, para que no se hagan ideas desorbitadas de lo que es este Plan. Resulta que al final de los diez años y cuando se haya cumplido este Plan, el número de relaciones mal servidas en este momento disminuye en un diez por ciento; la relación de parejas de zonas consideradas disfuncionales disminuye un ocho por ciento, y la velocidad aparente, que al fin y al cabo es lo que nos mide la eficacia del Plan, porque determina cómo los ciudadanos que se están moviendo por estas carreteras mejoran su velocidad, pues la velocidad aparente pasa de sesenta coma seis kilómetros/hora a sesenta y dos coma seis kilómetros/hora, es decir, dos kilómetros, un tres por ciento. Entonces, estos resultados después de diez años resultan, cuando menos, un poco decepcionantes y conviene que se conozcan por los ciudadanos Castellano-Leoneses.

Y para terminar, el tema de la financiación. En efecto, comparando el Plan de Desarrollo Regional con el Plan Regional de Carreteras, es decir, en el Plan de Desarrollo Regional viene recogido el Plan Regional de Carreteras y la diferencia entre ambos ha dicho el señor Consejero que era un veinticinco por cien. A mí me salía sobre un treinta por cien en la primera etapa del Plan. El pensar que ese veinticinco por cien o treinta por cien que falta puede suministrarse con las fuentes que ha dicho el señor Consejero a mí me parece ingenuo. En primer lugar, Mercado Común. El Grupo Popular ha presentado una serie de interpelaciones porque parece ser que Castilla y León queda excluida de las actuaciones del Mercado Común. Acuerdos institucionales; yo supongo que esos acuerdos pueden ser la RENFE. La RENFE todos sabemos en la situación en que está, y si alguna vez quita algún paso a nivel, bueno, será con unas cantidades verdaderamente no representativas. Tercero --que es donde yo creo que la Junta espera su máxima ayuda-- Diputaciones Provinciales, Corporaciones Locales. Yo lo veo prácticamente imposible. El Director General decía que las Diputaciones Provinciales, tienen doce mil kilómetros de redes provinciales en una situación peor, o cuanto menos igual, pero peor que las redes locales nuestras, que están muchísimo peor que nuestra red secundaria y primaria. ¿Cómo las Diputaciones Provinciales, cuando se está mejorando la red autonómica, van a dar dinero para mejorar y olvidar las suyas? Es cierto que se ha hablado de un Plan con la Diputación de Salamanca; yo me temo mucho que eso no es genera-

lizable, ni generalizable para la Diputación de Salamanca para los diez años del Plan. Entonces, yo temo que este Plan, que tiene unos resultados, unos objetivos modestos, como acabo de decir, no va a poder ser financiado de la forma que la Junta cree.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ): Gracias, señor Posada. Tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACION DEL TERRITORIO (SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO): Vamos a ver. Yo le agradezco al señor Portavoz del Grupo Popular la generalidad del tratamiento, porque yo creo que eso es lo importante de la reunión de hoy. Y yo no le puedo admitir que el Plan, la frase aquella de que «se puede decir que es malo pero no que es precipitado», porque precisamente yo en mi intervención he dicho que nos encontramos en una situación absolutamente similar a la situación que se encuentran otras Comunidades Autónomas, que han empezado en el mismo momento, y yo creo que eso es una cosa importante porque quiere decir que es difícil hacerlo de otra manera distinta. Yo creo que si este tipo de planteamientos son el trabajo, a lo mejor, de una legislatura, no es un tiempo mal empleado, sino que es probablemente la única manera de hacer un trabajo sensato y eficaz; o sea que desde nuestro punto de vista no creemos que el trabajo sea en absoluto lento, sino que creo que estamos cumpliendo los objetivos en el tiempo de una manera absolutamente adecuada.

Yo le oí decir que se alegra de que otros Directores Generales de la Consejería se hayan promocionado. Yo espero que también se promoció el tercero. Se le ha olvidado decirlo. Yo creo que la Administración, si logramos hacer una Administración que funcione, debe funcionar incluso por encima de las personas, y yo creo que esta Dirección General está funcionando por encima de las personas que en cualquier momento pueden ocupar un cargo en concreto.

Bien; que la Junta se vaya a contagiar o no contagiar de las pretendidas ideas peregrinas que se dice que tiene el Gobierno Central en cuanto a la disminución de la inversión o no, pues yo creo que la Junta no se va a contagiar de ninguna idea peregrina porque el Gobierno Central tampoco tiene ninguna idea peregrina, sino todo lo contrario. Yo creo que el Gobierno de la nación lo que hace es una política sensata, probablemente dura en algunos casos, probablemente es difícil hacer otra política. Y nosotros, precisamente, lo que estamos intentando hacer es unas políticas a largo plazo; eso sería la política... los escenarios presupuestarios incluidos en el Plan de Desarrollo

Regional y esa es la política que entendemos que vamos a llevar adelante, y que además en estos incrementos, al fin y al cabo, presupuestarios tan sensatos, porque estamos hablando de un incremento anual de un dos por ciento o cosas por el estilo, es difícil que podamos pensar que van a, digamos, disminuir, cuando precisamente el Plan de Desarrollo Regional a este bloque que llama de infraestructuras de transporte proyecta para él los máximos incrementos anuales de un año para otro, con un nueve por ciento. Efectivamente ese dos por ciento surge de esa diferencia entre el nueve por ciento anual y las previsibles infracciones, que se podían situar de un ocho por ciento para abajo.

Bien, yo creo que hemos hablado de las relaciones con la Administración Central, yo me he referido también en la primera parte de mi intervención. Lógicamente, lo que figura en el Plan General de Carreteras yo creo que es absolutamente satisfactorio para la Comunidad Autónoma. Es más, yo pienso que es, digamos, la semilla para que, además, en algún momento determinado haya cosas que caigan maduras, por su propio peso. Yo creo que consolidar la autovía Burgos-Tordesillas quiere decir que alguna vez existirá la Tordesillas-Portugal; o, evidentemente, el consolidar la autovía Adanero-Benavente quiere decir que gallegos y asturianos tendrán el máximo interés y lucharán probablemente hasta más que nosotros, podríamos decir, porque esa autovía se prolongara hacia arriba. Yo creo que lo que se han consolidado son aquellas relaciones en las que la Comunidad Autónoma podía tener, podía ser débil, y aquellas en las que es fuerte yo creo que se darán en el tiempo por añadidura.

Yo creo que con las Diputaciones no se puede entrar en unas negociaciones puntuales sobre este tipo de cosas, ni mucho menos influirlas, porque suficientemente celosas son de su autonomía. Yo creo que es el desarrollo de los artículos del Estatuto que fija la relación de la Comunidad con las Diputaciones y las leyes de transferencias o de Delegaciones en las Diputaciones lo que tiene que ser el camino, y no empezar con otro tipo de actuaciones generalizadas al respecto sin tener previamente el marco político adecuado. Yo creo que sólo podrán ser estas cosas absolutamente puntuales, de los distintos kilómetros que nosotros consideramos, desde un punto de vista técnico-político, adecuado que se incorporen a la red de la Comunidad, lo que tenemos que hablar en este momento, y lo otro yo creo que sería mucho peor, que hoy de lo que se estuviera... lo que estuviera sometido a debate es que por qué se ha intervenido en las redes de las Diputaciones sin haber desarrollado el artículo 20 y concordantes del Estatuto.

Luego yo creo que ha empleado un término duro, que es decir que es inadmisibles que se haya utili-

zado como la base del trabajo los estudios de comarcalización que tiene la Junta de Castilla y León. Bueno, yo no considero que no sólo no es que sean no admisibles, sino que es una cosa absolutamente imprescindible, porque eso no lo ha estudiado ninguna Comisión fantasma, lo ha estudiado una Comisión que legítimamente la Junta ha constituido mediante un Decreto, que es público en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma. Pero, además, yo creo que, en este caso, el haber utilizado los actuales estudios de posible comarcalización tiene una razón absolutamente técnica y evidente, que es que de alguna manera hay que definir unos ámbitos para hacer de una manera mínimamente lógica los estudios de accesibilidad. Y yo me encontraría mucho más difícil contestando a cualquier Procurador si me hubieran dicho: «Y como esas ámbitos no coinciden con lo que están estudiando ustedes de comarcalización...» Yo creo que era lógico y evidente que lo utilizáramos y lógicamente así se ha hecho, sin que eso entiendo que tenga nada que ver con, digamos, una intromisión del Ejecutivo sobre el Legislativo, como parece que se ha apuntado, porque, lógicamente, en estos documentos ni se consolidan las comarcas, ni a las comarcas se las da una capacidad política o administrativa, sino que son simplemente una manera de trabajar coherente con otras maneras de trabajar que se están haciendo en la propia Comunidad Autónoma. La empresa consultora que ha trabajado fundamentalmente en tema, figura, me parece que es en la contraportada del documento éste, EISER; y todos los contratos se han hecho mediante concursos, que se han publicado en los Boletines, de los que yo en este momento pues no recuerdo la cifra, pero supongo que también estarán publicados en los Boletines los precios de las correspondientes adjudicaciones, y en otro momento pues me brindaría a dárselas al señor Procurador.

¿Tienes el dato?

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR NIÑO GONZALEZ): Sí. La cifra hasta ahora, en las tres etapas que ha habido... Una primera etapa, que ha sido de caracterización y jerarquización de la red, aproximadamente cuatro millones seiscientos mil pesetas; una segunda etapa, que ha sido el inventario realizado con un vehículo autonómico, que ha sido la empresa GESAVIPS la que lo ha realizado; y luego la tercera etapa, que ha sido análisis y diagnóstico, bueno, y llegar al confeccionamiento del documento. En total han sido treinta y cinco millones aproximadamente, y se espera que del resultado de la información pública, con otra nueva asistencia técnica, la cifra puede ser alrededor de cuarenta millones, que era una cifra prevista inicialmente.

EL SEÑOR CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO (SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO): Gracias. Yo creo que el no concentrar las inversiones en grandes obras y en determinados ejes es una de las cosas que yo he defendido como una opción política clara de la Junta y que se ha dicho siempre, por varias razones. La primera, por, digamos, y yo creo que eso es importante también en una general dentro de la política de la Comunidad, de una distribución territorial de las inversiones para conseguir el acceso a las contrataciones de las empresas, las pequeñas y medianas empresas, pequeñas y medianas empresas nacionales y regionales, cosa que yo creo que se está consiguiendo en un porcentaje importante. Porque no creo que ninguno de los ejes que estamos estudiando, de acuerdo precisamente con las intensidades medias diarias y los tráficos existentes que se han relatado, creo que pueda ser un elemento absolutamente condicionante de un fulgurante desarrollo económico de una zona, sino una cosa... sino que el objetivo es una cosa, digamos, relativamente distinta. No se confía en una operación de este tipo en absoluto, sino, digamos, en una generalización de las condiciones medias de accesibilidad y comunicación. Por eso yo no creo que esa política pueda ser contraproducente, y de hecho sería muy difícil demostrar que esa política es contraproducente. Mucho más contraproducente creo que pueden ser las grandes concentraciones con el abandono de otros territorios o de otras situaciones.

Sobre la perplejidad sobre las asignaciones de prioridades, yo no creo que tanto... yo no creo que toda, digamos, la información acumulada fuera sólo para llegar al momento de la asignación de las prioridades, sino que eso es algo absolutamente básico en una Comunidad Autónoma con los problemas probablemente que todos, y seguro que todos conocemos, de falta absoluta de información sobre sí misma. Yo creo que ahora la Comunidad Autónoma tiene una información pormenorizada de toda su red de carreteras, de todo el estado en que se encuentra, y que, por lo tanto, yo no juzgaría si una pretendida tecnicidad —y yo pongo siempre entre paréntesis esas bondades de los métodos técnicos, automáticos— habría dado un resultado o no habría dado un resultado mejor, porque yo creo que lo que habría que juzgar, en todo caso, es el resultado, porque digamos, la acumulación de información tampoco estaba sólo en función de eso mismo.

Yo creo que nadie pretende que la población se haga unas ideas desorbitadas de en qué va a quedar esto, sino yo creo que precisamente si el Plan es algo importante es que desde el principio se asume dentro de una creo que concreción de objetivos absolutamente moderados, precisamente partiendo de las disponibilidades presupuesta-

rias que vamos a contar. Yo creo que lo que hacemos, si se consolida la cifra de los... un poco inferior a los sesenta mil kilómetros, es mantener la red en condiciones tolerables; luego nadie piense que si una red se va a mantener, digamos, en condiciones tolerables, es que este Plan es ninguna panacea, sino que yo creo que este Plan lo que debería de ser es un instrumento de trabajo serio, y que incluso las propias condiciones-objetivo, de acuerdo con los criterios que se han definido antes, pues son unas condiciones-objetivo absolutamente, digamos, ajustadas, precisamente, a esa red de carreteras, a esos tráficos de esa red de carreteras y sobre todo a la complementariedad de la red estatal, que es la que en todo caso va a seguir manteniendo las partes más importantes de los tráficos.

Pues a lo mejor el adjetivo de «ingenuo» sobre esa confianza en que entre un veinticinco por ciento y un treinta por ciento dependería de cómo hiciéramos los cálculos, digamos, se cuente a una financiación que no está incluida dentro del P. D. R., yo consideraría que sería ya no ingenuo, sino suicida, intentar, digamos, renunciar a cualquier ambición de que realmente a la Comunidad Autónoma puedan llegar recursos de otro tipo. Desde ningún punto de vista Castilla y León ha quedado excluida de las ayudas de la Comunidad Económica. Yo creo que eso es sólo, simplemente, una noticia que salió en un diario nacional pero que se refería a unos fondos muy concretos, porque Castilla y León está, digamos, toda ella incluida dentro de las regiones prioritarias; y que, por tanto, yo creo que en este período de tiempo de diez años —hay que tener en cuenta que en el Mercado Común entraremos el uno de Enero del año ochenta y seis—, que durante estos diez años sería absolutamente, digamos, falta de realismo no haber pensado que va a haber una parte de financiación que pueda llegar por esos recursos.

Yo creo que lo de las Diputaciones Provinciales —y antes me he referido a ello, no lo he dicho pero sí que quiero hablar ahora de ello—, las Diputaciones Provinciales, si tienen algo, digamos, que las define es que no se parecen en nada. Porque las Diputaciones Provinciales tienen unos sistemas de financiación absolutamente discriminatorios, por decirlo de alguna manera, de tal manera que algunas de ellas tienen unos recursos importantísimos, incluso con dificultades de funcionamiento, y otras Diputaciones Provinciales están prácticamente en un nivel absoluto de subsistencia. Yo creo que es en estas Diputaciones Provinciales que tienen unos recursos importantísimos, que incluso están haciendo unas políticas generales incluso referidas a la industria o el turismo o al comercio, etcétera, de desarrollo provincial, lógicamente es difícil pensar que no incluyan como desarrollo provincial unas carrete-

ras que pasan por sus provincias. Y por eso mismo yo creo que el modelo, que se utilizó, se ha realizado este año con la Diputación Provincial de Salamanca, quiere decir que eso, sin tener una seguridad absoluta, tampoco es una idea absolutamente descabellada; y que por lo tanto —un poco como resumen— creo que yo hubiera tenido mucho más difícil contestar a unas preguntas en el sentido de: ¿y es que ustedes no han incluido ningún otro posible recurso vía Comunidad Económica Europea, vía acuerdos institucionales, vía otro tipo de recursos que a esta...?, que yo creo que es lógicamente la mínima ambición, digamos, y el mínimo objetivo que desde el Gobierno de la Comunidad Autónoma nos tenemos que plantear.

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ):** Gracias, señor Consejero. Por favor, les ruego a todos los señores que intervengan que se cifian un poco a los tiempos, porque si no se nos va a hacer interminable la reunión. Queda todavía bastante Comisión, por favor. Tiene la palabra el señor Posada.

**EL SEÑOR POSADA MORENO:** Bien. Agradeciendo su contestación al señor Consejero. Indudablemente, hay una serie de temas en que tenemos, lógicamente, opiniones divergentes. El cree que el tiempo de la elaboración del Plan ha sido el ajustado. Yo creo que podía haber sido más rápido. El cree que la Junta va a mantener siempre esta política de inversiones; yo, con los precedentes que he citado, tengo mis dudas. El piensa que las inversiones deben repartirse con una serie de criterios que ha dado; yo creo que a veces es importante concentrarlas. El considera que la estimación directa era un buen método y no confía en los otros métodos; bien, yo creo que, a veces, son más científicos. Estamos de acuerdo en que los resultados del Plan que se van a conseguir son modestos.

Hay tres puntos en los que sí quiero marcar, aunque tenemos diferencias, pero marcarlos más. Yo vuelvo a poner aquí sobre la mesa la propuesta de las Diputaciones Provinciales. Porque no se trata de elaborar nada que no permita, que no se pueda hacer hasta que la Ley esté aprobada por las Cortes de Castilla y León. Lo que se trata es de ir preparando, o ir diseñando una política de qué se va a hacer con las redes locales. Había una cosa bastante clara, que era que se iba a establecer una red fundamental en Castilla y León, cogiendo la red de interés general, la red primaria y la red secundaria, y para cerrar esa red conexa ha sido preciso contar con algunos kilómetros de las Diputaciones Provinciales. Muy bien. ¿Qué va a pasar con la red local? ¿Se tiene pensado cuál...? Esto es lo que quiero que se vaya avanzando en esas conversaciones con las Diputaciones

Provinciales, para ver qué parte de esa red provincial podría transferirse —en un futuro, cuando sea— a las Diputaciones Provinciales.

En cuanto al tema de comarcalización, tengo que insistir en que, en efecto, el tema no era sólo imprescindible sino que era inadmisibles. Inadmisibles con respecto a la Junta. Yo comprendo la actuación de la Consejería y la actuación de los técnicos de la Consejería; en algo tienen que basarse para hacer este Plan Regional. Lógico. Ahora, lo que yo critico es que esa comarcalización, esa designación de núcleos de atracción y equipamiento, que es algo que compete a las Cortes, se le esté hurtando por el Ejecutivo. Me parece razonable que si esos trabajos están hechos se utilicen, naturalmente; pero es que no se deben tener unos trabajos utilizados sin previamente hacer por lo menos —como se ha hecho aquí— un avance de Plan de Comarcalización, para que por lo menos las Cortes, los parlamentarios de todos los Grupos lo conozcan, porque quizá, y sin quizá, es mucho más importante para el futuro de Castilla-León la Ley o el Plan de Comarcalización que el Plan Regional de Carreteras, que al fin y al cabo no es más que un instrumento dentro de ese Plan.

Y finalmente, en cuanto al tema de financiación, por supuesto que a mí me parece bien que la Consejería piense que van a entrar recursos de fuera de la Comunidad Autónoma y de fuera del Plan de Desarrollo Regional; lo que yo critico es que esos recursos se evalúen en esa cantidad, que a mi modo de ver —y eso el tiempo lo dirá— es prácticamente imposible que así suceda.

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ):** Bien. Gracias, señor Posada. ¿Desea el señor Consejero...? Bien, tiene la palabra el señor Consejero.

**EL SEÑOR CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACION DEL TERRITORIO (SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO):** Bien, bueno, yo creo que es lógico que tengamos criterios distintos, en eso no vamos a entrar, porque tampoco es cuestión, digamos, de intentar convencernos mutuamente, incluso sería malo a lo mejor. Y lo que sí, sobre las Diputaciones —es que antes no he contestado, digamos, a una parte de la pregunta—, es qué hacer, digamos, con los tramos de redes locales que dependen de la Comunidad Autónoma. Yo creo que, evidentemente, podría ser perfectamente estudiable y asumible que partes muy importantes de esa red local dejaran de ser de titularidad de la Comunidad Autónoma para ser titularidad de otras Corporaciones Locales. Ahora, yo sigo insistiendo en que eso debería estar, por la generalidad del tema, digamos, relacionado con el desarrollo de los artículos del Estatuto que

hablan de los procesos de transferencias y Delegación de funciones en las Corporaciones Locales.

Yo pienso que es difícil pensar que los estudios de comarcalización que ejecuta la Junta de Castilla y León, a través de la comisión de comarcalización, digamos, puedan seguir unos tiempos políticos parecidos a los del Plan Regional de Carreteras. Yo creo que, evidentemente, si incluso al principio se ha criticado una posible lentitud en el proceso es porque, digamos, lo de la inversión en carreteras es algo que es absolutamente inherente a la transferencia, que desde el día siguiente hubo que hacer proyectos, que contratar obras, y que incluso —vamos a decir—, aunque el Plan tuviera un destino absolutamente desafortunado y que no se aprobara ni por la Junta, ni por las Cortes, ni por nadie, sería una base de trabajo de algo que efectivamente va a haber que seguir haciendo día a día, que es hacer carreteras, señalar carreteras, quitar pasos a nivel o hacer variantes. Pero lo de la comarcalización es un tema absolutamente distinto; el Estatuto de Autonomía no impone ningún plazo para que haya que hacer comarcas, incluso hablar de una Ley específica para cada comarca, y ese tiempo político que determina la Junta, de cuándo debe, digamos, salir de ser un trabajo interno a tomar la otra figura, es absolutamente distinto de lo del Plan Regional de Carreteras. Por eso yo entiendo absolutamente lógico que hoy estemos aquí presentando esto y que, a lo mejor, el tiempo político de la comarcalización en la Comunidad Autónoma, incluso, no está dentro de esta legislatura.

Por último, vamos a decir en qué se basa la cantidad, los recursos económicos que se sitúan entre qué decimos que habría que obtener de otra manera distinta que los propios recursos de la Comunidad. Bueno, pues es lógicamente, como se ha dicho antes, la diferencia entre llevar a la red a las condiciones-objetivos o a las condiciones tolerables, en la confianza de que este año ya se ha conseguido; yo creo que esto sí que es evidentemente un, digamos, objetivo político claro del Gobierno que ahora hay y de los sucesivos, que sería, digamos, obtener otros recursos para la red de carreteras de la Comunidad, incluso pensando que si este Gobierno o algún otro más afortunado que lo sucediera, o este Consejero u otro más afortunado que lo consiguiera, obtuviera, incluso, recursos superiores, existiría esa parte de Plan fuera de programa en la que se podrían invertir perfectamente. Nada más. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ): Gracias, señor Consejero. A continuación, tiene la palabra el Portavoz del Grupo Socialista, señor Buiza.

EL SEÑOR BUIZA DIEZ: Bien. Señor Presiden-

te, señor Consejero, señor Director General, señores Procuradores. Yo creo que después de esta presentación y las intervenciones de los distintos Portavoces, a mí me queda poco que decir y voy a ser breve y voy a ver si lo cumplo. Quiero en principio, no porque sea obligación de mi Grupo, que también, pero sobre todo por el convencimiento, dar las gracias al Consejero, felicitarle, igualmente a su Director General, porque indudablemente la presentación de este avance del Plan Regional de Carreteras es digno de todo elogio, y a la vista está, y a la vista lo hemos podido comprobar por la exposición que ha habido; y ya con eso sería suficiente mérito para valorarlo positivamente. Porque recalco, y así lo ha recalcado también el Consejero en su intervención, que se trata de un avance, un avance de Plan Regional de Carreteras, lo cual quiere decir que éste es el comienzo del intercambio de información, intercambio de datos a niveles institucionales, profesionales, etcétera; y que es un punto de partida admirable, a mi juicio, porque sigue criterios técnicos, y desde luego las carreteras ni requieren de discursos filosóficos, sino sobre todo de criterios técnicos; y porque en definitiva yo creo —y no es ninguna acusación— que el gran mérito de esta exposición ha sido ponérselo muy difícil a la oposición, que es su obligación oponerse pero que a la vista de lo expuesto aquí ha tenido muchas complicaciones y contradicciones.

Me parece muy interesante también el dato que se anuncia al principio de que con esto se pretende dar coherencia a la inversión, dar transparencia también a la inversión y poder tener un control y un seguimiento de objetivos, porque, lógicamente, estas tres pretensiones difícilmente podrían alcanzarse si no se tuviese antes previsto unos objetivos, unas realizaciones y el conseguir unas finalidades concretas. Ciertamente, aquí se ha dicho, y yo estoy de acuerdo en muchas de las cosas que ha dicho el representante del Grupo Popular, no en todas pero sí en muchas, que, bueno, puede ser que sea un avance del Plan de Carreteras incompleto; el Consejero también lo ha dicho que se nos ha entregado una red descapitalizada, y los que tenemos la suerte de tener coche, y esperemos que cada vez sean más los castellano-leoneses que lo tengan, lo hemos podido observar en estas carreteras tercermundistas, de otros tiempos, y que todavía siguen coleando, donde los baches abundan, etcétera, etcétera, y que, ciertamente, para la realización de un Plan correcto y completo de carreteras regionales serían necesarios no los raquíuticos millones —miles de millones, al fin y al cabo, pero raquíuticos— que aquí se nos presentan, sino muchos más. Pero el problema, grave problema que se plantea en este tema, como en otros, y es un dilema que siempre aparece, también en otras comisiones, es la queja

sistemática de que es insuficiente el dinero para tal actividad, de que efectivamente la velocidad media que se gana es insignificante, y otras muchas cosas. Pero el drama se encuentra en que hay que hacer frente a problemas inmensos con recursos escasos. E incluso, con esta aportación que se prevé a este avance de Plan Regional de Carreteras, hemos llegado a la conclusión —y yo también estoy convencido de ello— de que va a ser insuficiente para nuestras necesidades, pero que, aún así todo, también se ha dicho, lo ha dicho el Portavoz del Grupo Popular que incluso no cree que esa inversión llegue a realizarse, y ha puesto el ejemplo de la política del Gobierno Central —que no voy a entrar a enjuiciar— de recortes en inversiones y que es previsible que esa política la siga la Junta de Castilla y León.

Después ha hablado también de que es muy prematuro y aventurado asegurar o prever que las Diputaciones y Ayuntamientos van a aportar las cantidades que en el avance del Plan se estima. Yo soy optimista, quiero pensar que la voluntad que tiene la Junta de Castilla y León, y esta Consejería en concreto, en dar respuesta a tantos problemas también la compartan las Diputaciones Provinciales y los Ayuntamientos, en la medida de sus disponibilidades, y hay un ejemplo que nos permite ser optimistas, que es el de la Diputación de Salamanca, que lógicamente podría ser seguido por otras Diputaciones, y que yo entiendo y pienso que la Junta tiene esa voluntad. Ciertamente que todo ello, ese camino que puede aparecer hoy un poco espinoso y complicado, se irá desbrozando poco a poco cuando aparezca la Ley de Coordinación —si se puede llamar así, que no sé el nombre que se dará— de las distintas instituciones de la región y cuando empiecen a aparecer las leyes o decretos de transferencias o delegación de funciones en las Diputaciones y Ayuntamientos, y que eso, como es una Ley, se va a plantear aquí en estas Cortes y vamos también a ser nosotros, lo mismo que este avance de Plan de Carreteras que pretende convertirse en Ley, como así lo ha dicho el señor Consejero, vamos a ser nosotros los Grupos Políticos, quienes vamos a tener que tener cierta corresponsabilidad también, con la Junta, buscando los caminos más idóneos para que esa cooperación necesaria, e incluso insuficiente dados los grandes problemas a resolver, sea necesaria y se lleve a efecto. Y como dije, quiero decir también que a mí me parece que la rapidez en la solución de los problemas a veces es negativa, y se me ocurre recordar un refrán, que en esta región, como sabemos todos, abundan muchos y además tienen mucha sabiduría, que dice: «Vete despacio que tengo prisa», porque a veces las cosas que se hacen con precipitación salen rematadamente mal y hay que repetir las y crean un confusiónismo tremendo.

Después, me parece también muy interesante —y discrepo nuevamente con el Portavoz del Grupo Popular— que de alguna forma se haya tenido en cuenta el dato técnico, que está ahí, de la existencia de espacios comarcales, lógicamente sin que ello prefigure —porque eso debe hacerse mediante Ley y es competencia sobre todo de estas Cortes—, sin que ello prefigure cuáles van a ser las comarcas. Pero hay unos datos claros: hay unos núcleos, de unos determinados niveles, que no van a depender de opiniones, porque los habitantes están o no están, son datos técnicos, contables. Hay otros datos también fácilmente observables, como es el polo de atracción que determinadas localidades o poblaciones ofrecen sobre cierta área, e incluso la existencia ya de comunicaciones que prefigura todo esto, aunque bien es cierto que en muy mal estado.

Y, en fin, para cumplir por lo menos a medias lo que dije al principio, termino dando las gracias al señor Consejero, al Director General, y pidiéndoles que en sucesivas comparecencias imiten la de hoy y tengan la delicadeza y el gran esfuerzo que han tenido presentándonos todos estos datos, áridos, pero indudablemente con una claridad meridiana, como podemos observar. Muchas gracias.

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ):** Gracias, señor Buiza. Tiene la palabra el señor Consejero.

**EL SEÑOR CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACION DEL TERRITORIO (SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO):** Sólo un momento para agradecer las palabras del Portavoz del Grupo Socialista. Yo creo que es evidente que todo lo que sea planificar, planear y pensar a largo plazo sería probablemente lo que definiría a los gobiernos socialistas de otros gobiernos, y la prueba es que a nivel del Estado no se ha empezado a plantear este tema, digamos, con rigor hasta este momento, después de un montón de años, digamos, funcionando a la demanda o de maneras descoordinadas, o en base a presiones políticas, locales o electoralistas, ¿no? Yo creo... Sólo hacer simplemente dos referencias a dos cosas que ya se han tratado antes. Yo creo que, de acuerdo que, digamos, el gran debate sobre muchos de los problemas de las redes de carreteras no puede estar puesto en otro sitio que en el desarrollo del Estatuto, que hacerlo antes probablemente sería yo creo que un grave error político, sobre todo porque, evidentemente, se desconocería cuál es el resultado final de ese modelo de organización de los poderes territoriales en la Comunidad Autónoma.

Luego, lógicamente, el tema de los espacios comarcales utilizados en los estudios de accesibilidad del avance del Plan de Carreteras. Yo in-

sisto en que difícilmente podría justificarse que no fueran aquellos otros sobre los que también trabaja la Junta, como primera cosa; segundo, que las escalas adoptadas en el avance del Plan difícilmente son capaces de definirse qué municipios o qué no municipios están en una comarca u otra, lo cual es, digamos, uno de los puntos importantes del debate; y lo último, que, incluso, que dado que prácticamente lo que se utiliza es la jerarquía de los núcleos de la Comunidad Autónoma, la jerarquía actual en cuanto a tamaño, difícilmente cualquier otra hipótesis de trabajo que se hubiera establecido hubiera dado un resultado distinto al que nosotros estamos haciendo. Por lo tanto, yo creo que es un debate en parte falso, ¿no?, porque cualquier otro modelo hubiera sido realmente similar, sin entrar en las delimitaciones estrictas de la comarca, que a estas escalas pierden sentido, y que hubiera sido lógicamente más grave, digamos, haber entrado en una descoordinación interna de la que probablemente hubiera sido mucho más difícil justificarnos con alguna salida airosa. Nada más. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ): Gracias, señor Consejero. A continuación, se abre un turno para los señores Procuradores que deseen intervenir. El señor Secretario tomará nota y ustedes, pues, levanten la mano. Señor Montoya, señor Saborit... ¿Alguno más? Bien. Tiene la palabra el señor Montoya.

EL SEÑOR MONTOYA RAMOS: Yo quería nada más, señor Presidente, señor Consejero, señores Procuradores, hacer una pregunta que a lo mejor se ha dicho ya y yo no la he entendido bien. Esto que se nos presenta hoy aquí ha sido un avance. Yo he dicho que además me reservaba mi opinión final sobre el mismo porque creo que tengo que contrastarlo con más datos de los que ahora tengo, aunque así por encima, viendo el mapa de la situación de la red en mil novecientos noventa y cuatro, y considerando sobre todo mi provincia, yo veo aquí muchas línea rojas (en este caso el rojo es malo) en el Plan de mil novecientos noventa y cuatro; son aquellos itinerarios que no van a tener, no van a alcanzar las características-objetivo. Yo quería decir qué trayecto va a llevar este avance. Este es un avance que va a desembocar en un Plan, el Plan va a ser aprobado por la Junta, y yo lo que quería preguntar es que si antes de la aprobación de la Junta tendremos ocasión de discutir el que va a ser el Plan definitivo, no sólo este avance. Nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ): Gracias, señor Montoya. Señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE OBRAS PUBLI-

CAS Y ORDENACION DEL TERRITORIO (SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO): Bueno, como yo he dicho antes, el avance se presenta ahora aquí, en la Comisión correspondiente de las Cortes, y se prevé ahora hacer una difusión primero, digamos, entre, y fundamentalmente, entre las administraciones centrales y locales, asociaciones empresariales y sindicales, Corporaciones afectadas, etcétera; digamos, la más amplia difusión que podamos. Exposiciones públicas en cada provincia, para que también pueda llegar de alguna manera al ciudadano de a pie, por decirlo. Y luego lo que nosotros proponemos, y yo lo he dicho antes, es que la Consejería eleve a la Junta un anteproyecto de Ley del plan de Carreteras; un anteproyecto de Ley que fundamentalmente debería entrar en todos los temas de las definiciones legales y jurídicas de lo que es la red de la Comunidad Autónoma, de sus influencias en cuanto a distancias de carreteras de las zonas de dominio público, servidumbre, afectación, etcétera, y que tendría, como un anexo, digamos, los programas de inversiones y las definiciones de itinerarios, etcétera, etcétera, etcétera, ¿no? Luego, por lo tanto, el final del proceso, digamos, volvería a las Cortes, pero en forma de Proyecto de Ley. Y vuelvo a decir que fundamentalmente en las partes legales y jurídicas, porque digamos que los programas de inversiones siempre estarán a la disposición de lo que cada año en la Ley de Presupuestos se determine, lógicamente, pero sí, digamos como un camino orientativo de lo que debería ser, nosotros consideramos la política de la Comunidad para que la red de Carreteras transferidas pudiera alcanzar un nivel, el nivel objetivo, o al menos el tolerable.

EL SEÑOR MONTOYA RAMOS: Entonces, si me permite ya, y con un exceso de preguntar, podríamos adelantar un calendario aproximado, ¿cuándo se prevé que pudiera venir el anteproyecto de Ley a las Cortes?

EL SEÑOR CONSEJERO DE OBRAS PUBLI-CAS Y ORDENACION DEL TERRITORIO (SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO): Yo lo he dicho antes también en mi intervención, es decir, que este período de información pública durará como dos meses, de tal manera que en el primer trimestre del año ochenta y seis se hiciera el trabajo interno de la Consejería y de la Junta y que se pudiera presentar en el primer semestre del ochenta y seis, aunque ahora ya habría que estudiar cuál es el calendario, digamos, legislativo, para si entra en el período de Sesiones éste o entraría en el período de Sesiones posterior; pero, vamos, el período, la Ley se presentaría en el año ochenta y seis.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ): Bien. Tiene la palabra el señor Saborit.

**EL SEÑOR SABORIT-MARTINEZ POLANCO:** Muchas gracias. Señor Presidente. Voy a hacer una manifestación un poco al hilo de lo que ha dicho el señor Consejero, en cuanto a la obligación que tiene su Consejería de invertir por el mero hecho de haber asumido unas transferencias con unas consignaciones. Durante este verano me he ocupado un poco en hacer un seguimiento, no muy puntual, pero sí a través de nuestros Diputados Provinciales, de los alcaldes de los Ayuntamientos afectados y de mi propio viaje de trabajo, en cuanto a este proyecto de obras de inversión en carreteras, que nos fue facilitado en Junio del ochenta y cinco, sobre veinte obras puntuales en la provincia de Avila. Pues bien, de las veintidós o veintitrés obras me encuentro sin terminar, bueno, en vía de ejecución, por ejemplo sin subastar, sin subastar anunciada la subasta, ejecutándose sin contratar el dichoso puente de Arévalo —que eso, como es cosa grande, a lo mejor no entra todavía en los planes de la Consejería—, en obra terminada... Total, me he permitido un poco, sin tener conocimiento exacto de las certificaciones de obra, porque no alcanzo a llegar a esas cosas, pero sí que de trescientos sesenta y dos millones del ochenta y cuatro y cuatrocientos once del ochenta y cinco me sale, descontando las obras que están sin tocar, o sin subastar o sin ejecutar, trescientos tres millones de setecientos ochenta y tantos. En esto no he tenido en cuenta esto de conservación y explotación, que supongo que ya habrá... normal, el pintado, la señalización y tal. Yo creo que esto no es invertir, teniendo en cuenta que en Octubre de este año, y teniendo en cuenta la climatología de nuestras provincias, ya es difícil ejecutar ciertas obras. En dos años no llegan ni al cuarenta por ciento de ejecución; me parece que es una incapacidad manifiesta de gestión. Muchas gracias.

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ):** Tiene la palabra el señor Consejero.

**EL SEÑOR CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACION DEL TERRITORIO (SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO):** Bueno, la Consejería no tiene obligación de invertir porque se hayan hecho o no se hayan hecho transferencias, sino porque en los Presupuestos Generales de la Comu-

nidad se destinan unos recursos para eso. Si no se destinaran sería cuando no habría que invertir, sino son precisamente las Cortes las que dicen, al aprobar los Presupuestos, que se haga eso. Y yo, además, no conozco que no haya habido nunca unas enmiendas muy serias por parte del Grupo Popular a este tipo de Presupuestos. Luego no es una cosa interna de la Consejería, sino una cosa general en la que creo que está exactamente responsabilizado el Grupo Popular.

Yo de las cifras que da, lógicamente, no las conozco de memoria, entonces no sé si esos millones corresponden a la anualidad del año, corresponden a las anualidades siguientes, ni conozco qué datos habrá tenido el señor Procurador para comprobar qué certificaciones se han pagado o no se han pagado, por lo que yo creo que eso sería el tipo de pregunta que se podría contestar mucho mejor por escrito.

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ):** Sí. Tiene la palabra el señor Saborit.

**EL SEÑOR SABORIT-MARTINEZ POLANCO:** Simplemente ha sido, como aquí están asignados los millones para cada una de las obras, pues las que no están terminadas es facilísimo, yo los he quitado y he sumado. Simplemente, así de fácil. Ni certificaciones ni nada. Muchas gracias.

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ):** Bien. Gracias, señor Saborit. ¿Desea intervenir el señor Consejero?

**EL SEÑOR CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACION DEL TERRITORIO (SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO):** Yo es que, como pretendería no hacerlo tan fácil como el señor Procurador, preferiría una pregunta por escrito.

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ):** Bien. Señores, muchas gracias a todos por su presencia, especialmente al Director General de Obras Públicas e Infraestructura, al cual le deseamos mucho éxito en su gestión. Y, sin más que tratar, se levanta la Sesión. Buenas noches.

(Se levantó la Sesión a las veinte horas treinta minutos.)