



# CORTES DE CASTILLA Y LEON

## DIARIO DE SESIONES

Año 1986

I LEGISLATURA

N.º 140

### COMISION DE OBRAS PUBLICAS Y ORDENACION DEL TERRITORIO

**Presidente: Don Andrés Sáinz Muñoz**

Sesión celebrada el día 15 de Abril de 1986, en Fuensaldaña

#### ORDEN DEL DIA:

- Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio para informar a la Comisión sobre la situación actual y las actuaciones más importantes realizadas en mil novecientos ochenta y cinco y previstas para mil novecientos ochenta y seis en la red regional de carreteras de Castilla y León.

#### S U M A R I O

	Págs.		Págs.
Se inicia la sesión a las diecisiete horas veinte minutos.	4.532	Intervención del Sr. De Meer Lecha-Marzo, Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, informando a la Comisión.	4.533
El Presidente, Sr. Sainz Muñoz, abre la sesión y comunica las sustituciones producidas.	4.532	El Sr. Presidente suspende la sesión.	4.541
El Letrado, Sr. De María Peña, da lectura a un escrito del Grupo Mixto solicitando la alteración del Orden del Día.	4.533	(Se suspende la sesión a la dieciocho horas diez minutos y se reanuda a las dieciocho horas treinta y cinco minutos.)	
El Sr. Presidente somete a votación dicha alteración del Orden del Día. Es rechazada.		El Sr. Presidente reanuda la sesión.	4.541
El Sr. Presidente establece el orden de intervenciones.	4.533	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. De Fernando Alonso (Grupo Mixto).	4.541
El Letrado, Sr. De María Peña, da lectura al primer punto del Orden del Día.	4.533	Contestación del Sr. De Meer Lecha-Marzo,	

	Págs.		Págs.
Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio.	4.541	Contestación del Sr. De Meer Lecha-Marzo, Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio.	4.554
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. De Fernando Alonso.	4.542	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Alonso Pelayo.	4.555
En turno de dúplica, interviene el Sr. De Meer Lecha-Marzo, Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio.	4.542	En turno de dúplica, interviene el Sr. Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio.	4.555
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Posada Moreno (Grupo Popular).	4.543	En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Saborit-Martínez Polanco (Grupo Popular).	4.555
Contestación del Sr. De Meer Lecha-Marzo, Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio.	4.546	Contestación del Sr. De Meer Lecha-Marzo, Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio.	4.556
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Posada Moreno.	4.548	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Saborit-Martínez Polanco.	4.556
En turno de dúplica, interviene el Sr. De Meer Lecha-Marzo, Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio.	4.549	En turno de dúplica, interviene el Sr. Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio.	4.553
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Buiza Díez (Grupo Socialista).	4.549	Intervención del Sr. Lazcano Acedo, Director General de Obras Públicas e Infraestructuras, para ampliar la información del Sr. Consejero.	4.556
Contestación del Sr. De Meer Lecha-Marzo, Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio.	4.551	Intervención del Procurador Sr. Saborit-Martínez Polanco.	4.557
El Presidente, Sr. Buiza Díez, hace una observación respecto de un tema planteado, y a continuación abre un turno de preguntas para los Sres. Procuradores miembros de la Comisión.	4.551	Contestación del Sr. Lazcano Acedo, Director General de Obras Públicas e Infraestructuras.	4.557
En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Junco Petrement (Grupo Popular).	4.552	En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. López Rodríguez (Grupo Socialista).	4.557
Contestación del Sr. De Meer Lecha-Marzo, Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio.	4.552	Contestación del Sr. De Meer Lecha-Marzo, Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio.	4.557
Contestación del Sr. Lazcano Acedo, Director General de Obras Públicas e Infraestructuras.	4.553	El Presidente, Sr. Sainz Muñoz, levanta la sesión.	4.558
En turno de Preguntas, interviene el Procurador Sr. Alonso Pelayo (Grupo Popular).	4.553	Se levanta la sesión siendo las veinte horas quince minutos.	4.558

(Se inicia la sesión a las diecisiete horas veinte minutos.)

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ):** Buenas tardes. Vamos a dar comienzo a esta Comisión de Obras Públicas y Ordenación del Territorio.

Hay algunos cambios en la composición de esta Comisión, justificados, y los cuales son los siguientes: Julián Simón, del Grupo Socialista, por Leopoldo Quevedo Rojo; el señor Daniel de Fernando, del Grupo Mixto, por el señor Montoya Ramos, y el señor Criado, del Grupo Popular, por el señor Pedro Antonio Escorial. Actó seguido procedemos a la lectura del Orden del Día.

**EL LETRADO (SEÑOR DE MARIA PEÑA):** Se ha presentado un escrito del Portavoz del Grupo Mixto a la Mesa de la Comisión en el que literalmente dice: «Al amparo del artículo 72.2 del vigente Reglamento de las Cortes de Castilla y León, el Grupo Parlamentario Mixto soli-

cita a la Mesa de la Comisión de Obras Públicas la modificación del Orden del Día de la sesión de la Comisión de Obras Públicas y Ordenación del Territorio convocada para el quince de abril de mil novecientos ochenta y seis, y la pregunta con respuesta oral P. O. 190-I pasa a formar parte de la próxima sesión que la citada comisión celebre». Firmado por el Portavoz del Grupo Mixto, José Manuel Hernández Hernández, en el castillo de Fuensaldaña a once de abril de mil novecientos ochenta y seis.

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ):** Bien, esta Presidencia entiende que según el Reglamento ha de ser sometido a votación por la Comisión si esta pregunta, al no estar presente el Procurador, entiende que... la Presidencia entiende, según su criterio, que la pregunta debe decaer y en caso contrario, si tiene mucho interés el señor Procurador en hacerla, que vuelva a hacerla por el trámite reglamentario. No obstante, como es preceptivo, pasamos a la votación.

Votos a favor de que decaiga la pregunta y que sea planteada en otra circunstancia posterior. Votos en contra. Abstenciones. Bien, proceda el señor Secretario a la lectura de los votos emitidos.

EL LETRADO (SEÑOR DE MARIA PEÑA): Votos emitidos: catorce. Votos a favor: trece. Votos en contra: uno. Abstenciones: ninguna. En consecuencia, queda rechazada la solicitud del escrito presentado por el Grupo Parlamentario Mixto.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ): Bien, pasamos entonces al segundo..., primer punto del Orden del Día. Como es preceptivo y normal en las Comisiones, se procederá después de la lectura del punto del Orden del Día a la intervención del señor Consejero; acto seguido haremos un receso de quince o veinte minutos, y después, siguiendo el orden establecido, intervendrán los señores Portavoces y acto seguido los señores Procuradores que estimen oportuno. Procedemos a la lectura del...

EL LETRADO (SEÑOR DE MARIA PEÑA): Bien, el primer punto del Orden del Día es: «Comparecencia del excelentísimo señor Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio para informar a la Comisión sobre la situación actual y las actuaciones más importantes realizadas en mil novecientos ochenta y cinco y previstas para mil novecientos ochenta y seis en la red regional de carreteras de Castilla y León».

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ): Tiene la palabra el señor Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio.

EL CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS Y ORDENACION 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 solicitud de un grupo de Procuradores del Grupo Popular, para escuchar este informe sobre la situación de las carreteras dependientes de nuestra Comunidad Autónoma, dando cuenta de las actuaciones del ochenta y cinco y las previsiones para mil novecientos ochenta y seis.

Con independencia de referirnos a lo solicitado, de lo que creo que aportaré datos y previsiones suficientes, me parece conveniente hacer referencia también al marco global de nuestras actuaciones en esta materia, esto es, hablar de la situación actual del Plan Regional de Carreteras, hacer una referencia también a la política estatal sobre carreteras y su influencia en nuestra Comunidad Autónoma, a las actuaciones en materia de perso-

nal, particularmente compleja por el alto colectivo afectado, y a las relaciones con otras instituciones, administraciones y corporaciones; todo esto, junto a lo estricto de la comparecencia, esto es, las actuaciones y ejecución presupuestaria del ochenta y cinco, la previsión de actuaciones del ochenta y seis y una imagen de lo actuado desde... en la materia desde las transferencias constituirán la globalidad de la intervención.

En mi anterior comparecencia ante esta comisión, que fue el día diez de octubre del ochenta y cinco, presentamos el avance del Plan Regional de Carreteras. Anunciamos entonces el inicio de un período de participación dirigido a organizaciones, instituciones, corporaciones y otras administraciones para contrastar criterios, asumir iniciativas y estudiar sugerencias que permitieran avanzar en los trabajos del Plan. En este sentido, nos dirigimos a mediados de noviembre del ochenta y cinco a la Administración General, a las Diputaciones Provinciales, a los Ayuntamientos de más de quince mil habitantes, de la Comunidad Autónoma lógicamente, a las organizaciones empresariales y sindicales, a las Cámaras de contratistas y de comercio e industria, así como a los colegios profesionales de ingenieros de caminos e ingenieros técnicos de obras públicas; en aquel escrito pedimos que durante un plazo de dos meses nos presentaran sugerencias y alternativas.

A esta convocatoria se han recibido respuestas formales de las Diputaciones de Avila, Burgos, Palencia, Soria, Valladolid y Zamora, de la Cámara de Comercio e Industria y de los colegios profesionales de ingenieros de caminos e ingenieros técnicos de obras públicas. Por otra parte, lógicamente, y aparte de este contacto formal vía escrito, se han mantenido múltiples contactos y conversaciones con éstas y con alguna otra institución. La valoración que yo creo que tenemos que dar a estas respuestas ha de calificarse como muy desigual en cuanto a su contenido y a su carácter de generalidad. Lo que es común ante las respuestas es la coincidencia en la oportunidad de redactar el Plan, en la metodología y en la calidad del trabajo, destacando, por su rigor y yo creo que por su misión de globalidad de la Comunidad Autónoma y no de los problemas puntuales y concretos de un territorio, los escritos recibidos de la Cámara de Comercio e Industria, así como la del colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Ninguno de los escritos comentados, sin embargo, creo que puede considerarse como una alternativa global; sin embargo, voy a referirme a las modificaciones más significativas que esperamos introducir como consecuencia de este período de participación y contraste.

En la provincia de León se procede a modificar la clasificación de una serie de carreteras que estaban clasificadas como locales a la futura red

secundaria o comarcal. Las más significativas sería la León 231, 32 y 311.

Se han incluido una serie de proyectos de variantes, que en principio se habrían estado desechando, como por ejemplo la variante de Cuéllar, la de Santiago del Arroyo, la de Puente Duero, la de Reinosa del Cerrato y Linares de Riofrío. Una mejora en la carretera entre Aranda y Ayllón, la comarcal 114 y el acondicionamiento de esta misma carretera entre Ayllón y el límite de la provincia de Guadalajara. Se han recogido alegaciones presentadas por el Ayuntamiento de Roa, en Burgos, relativas a su unión con Aranda y a la trasversal que une la 112 con la N-1. El itinerario de los salamantinos en la provincia de Avila exactamente pasa a acondicionamiento, así como la comarcal 505, que pasa de una conservación preventiva a mejora. Igualmente se ha incluido en la primera etapa un acceso a Miranda de Ebro. En el Condado de Treviño, la BU-741, de conservación preventiva a mejora, y otra serie de carreteras en la provincia de Burgos. En la provincia de León se pasa a acondicionamiento en la primera etapa el tramo Boñar-Lillo, Santa María del Páramo-Villamañán y de Gradefes a Almanza.

El Palencia la variante de Reinosa, las travesías de Torquemada, el paso a nivel sobre un ferrocarril de vía estrecha en Tarilonte y así como la inclusión de un puente sobre el río Pisuerga en Cervera.

En Salamanca es donde probablemente ha habido que incluir más modificaciones ya que el convenio realizado el año pasado con la Diputación Provincial ha hecho que se haya hecho una inversión muy fuerte y que por tanto haya que ajustar nuevas actuaciones. Se pasa a acondicionamiento el tramo correspondiente del eje de Gredos entre Santibáñez y El Cabaco y se propone como mejora el tramo Lumbrales-La Fregeneda y el acceso al muelle fluvial de Villaterrón en la comarcal 517.

En Soria se introduce un tramo de nueva carretera en el itinerario de Soria a Quintana Redonda, junto a Soria capital; se introduce en la primera etapa una nueva carretera en Gómara, la Nacional 234, la variante de Noviercas, la variante de Covalada, que pasa al programa de reserva, y entra como mejora el tramo de Burgo de Osma a San Leonardo de Yagüe.

En Valladolid, como ya he dicho antes, la variante de Puente Duero y el Puente sobre el Duero pasa a primera etapa, la variante de Santiago del Arroyo; el nuevo tramo de, sin embargo, de carreteras de Villanueva de Duero con la conexión con la carretera de Salamanca pasa a reserva; se suprimen las variantes de Serrada y de La Seca, en cambio, y toda la Comarcal 610 pasaría a la primera etapa.

Y como una cosa de carácter global se preten-

de valorar en los servicios económicos del Plan las travesías a diez millones de pesetas.

Esta es la fase en la que nos encontramos, y en este momento yo puedo decirles que ya tenemos un borrador del proyecto de Ley que prometimos traer a esta Comisión, que próximamente va a ser presentado a la Junta de Castilla y León. Voy a hacer una referencia bastante rápida a lo que es el contenido en este momento de ese borrador de ley antes de su elevación a anteproyecto de ley. Estamos trabajando sobre diecinueve artículos cuyas disposiciones generales serían, en principio, incluir el inventario de la red de carreteras de titularidad de la Región; incluir al mismo tiempo los procedimientos para modificar este inventario, la clasificación de las carreteras en razón de sus características geométricas y funcionales y para hacerlas coincidir luego con la normativa que a este respecto se está proponiendo desde el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo para coordinar a nivel estatal las clasificaciones de las carreteras, que proponemos en este momento que las tres redes de nuestro plan pasen a denominarse red básica de la Comunidad Autónoma, red comarcal y red local; los procedimientos para construcción de nuevas carreteras en aquellos temas en los que se han planteado problemas y disfuncionalidades entre la Ley de Carreteras y la Ley del Suelo; las modificaciones para ajustar la red de carreteras de la Comunidad Autónoma, con independencia de su clasificación anterior en cuanto a las zonas de afección y las zonas de señalamiento de las líneas de edificación (proponemos en ese momento, y ese es el documento en el que estamos trabajando, dar treinta metros con carácter general para la primera y dieciocho para la segunda), y entrar por fin en lo referente al Plan Regional de Carreteras señalando las cosas fundamentales de este plan. Por lo tanto, sería su período de vigencia, la clasificación de la red de acuerdo con estos criterios que he fijado de red básica, red comarcal y red local, e incluyendo la definición de los programas de actuación: obras de vertebración regional y actividad comarcal, obras de mejora y reposición, actuaciones en medio urbano y conservación y explotación.

El borrador del proyecto recoge en última parte, la creación de una Comisión de Planificación Viaria de Castilla y León y la regulación de la materia de carreteras, la regulación de la ordenación en materia de carreteras entre la Comunidad Autónoma y las Corporaciones Locales.

Dentro de la parte de planteamiento global que creo que podemos dar a esta intervención y como he anunciado en la introducción, creo que tenemos que hacer también una breve referencia al Plan General de Carreteras de la Administración Central, este Plan que de mi anterior intervención a ésta ya ha sido presentado por el Gobierno de la

Nación a las Cortes Generales como una comunicación y aprobado por éstas; luego hablaré un poco del trámite parlamentario que ha seguido el Plan de Carreteras del Estado. Ya nos hemos referido anteriormente —y yo creo que es un motivo de satisfacción general— cómo en los principales programas del Plan General de Carreteras: el programa de autovías, acondicionamientos y acceso a núcleos de población, a nuestra Comunidad se le ha dado un tratamiento que nosotros podemos valorar de una manera global como positiva y a la cual mostramos nuestro apoyo.

Creo que, para no repetir lo que ya en otras ocasiones hemos hablado del Plan General de Carreteras, sí que puede interesar dar simplemente una pincelada sobre las inversiones proyectadas por la Administración Central a realizar en la Comunidad Autónoma durante este Plan. Así pues se prevé contratar obras por valor de cuarenta y nueve mil millones de pesetas en el período ochenta y seis-ochenta y siete y cincuenta y cinco mil en la segunda etapa, período mil novecientos ochenta y ocho-mil novecientos noventa y uno. Esta inversión global sería el dieciséis coma cuatro por ciento sobre la inversión total en todo el Estado, porcentaje que puede considerarse ajustado a nuestra Comunidad Autónoma, que como ustedes saben tiene el siete por ciento de la población total del Estado, el dieciocho por ciento de su superficie y el diecinueve por ciento de la red total de carreteras que dependen del Estado.

La tramitación parlamentaria que el Gobierno de la Nación ha dado a este documento es remitir el Plan al Congreso de los Diputados como una comunicación para su debate. Ha seguido un tratamiento parlamentario atípico ya que la Mesa de las Cortes ordenó su envío a la Comisión competente, Comisión de Industria, Obras Públicas y Otros Servicios, y durante el debate en esta Comisión no fue presentada ninguna propuesta de resolución que significase el rechazo global del contenido del texto del Gobierno. Los Grupos Parlamentarios presentaron diversas propuestas de resolución que, tras ser votadas, fueron en su mayoría asumidas por la Comisión, lográndose un texto con el apoyo mayoritario de los diferentes Grupos representados en la Comisión.

Por acuerdo de la Mesa del Congreso y en interpretación del Reglamento de las Cortes, se produjo una nueva tramitación ante el Pleno, similar a la ya realizada ante la Comisión. No se produjo ninguna votación global a la totalidad del texto. El Grupo Popular no presentó ninguna propuesta de resolución ante el Pleno, y se presentaron ante el Pleno propuestas del Grupo Centrista, cuatro, tres el Grupo Vasco y ocho en la Minoría Catalana. El texto definitivo del Plan General de Carreteras fue aprobado por asentimiento por el Pleno

de la Cámara de los Diputados en sesión celebrada el día veinte de Marzo pasado.

Con independencia del Plan General de Carreteras del Estado, que yo creo que sí que es bueno que aquí demos esta breve pincelada sobre él, le conozcamos, y yo insisto en que he recibido el apoyo de la Comunidad Autónoma porque creo que está realmente enfocado de acuerdo con nuestras necesidades y manteniendo en la Comunidad Autónoma el estatus que le corresponde en las comunicaciones generales a nivel del Estado; hablando, como decía, de nuestras relaciones con la Administración Central en la materia quiero decir que la Comisión de Coordinación con el Estado, una Comisión recogida en el Real Decreto de Transferencias, se ha reunido durante el año ochenta y cinco periódicamente. El avance más importante en sus trabajos fue finalizar el traspaso de medios materiales y expedientes, así como parques de maquinaria, viviendas y sistemas de radio-teléfono. En este espíritu de colaboración que estamos manteniendo con la Administración Central debe señalarse la aportación que en algunos casos estamos haciendo de proyectos o de direcciones de proyectos para obras que, siendo de titularidad del Estado, tienen particular relevancia para los intereses de la Comunidad Autónoma. Así pues, hemos acordado con ellos facilitar proyectos para acelerar las obras en el eje del Duero, en la carretera Nacional 122 a su paso por la provincia de Burgos, así como en la ronda de Valladolid entre las carreteras que son titularidad de la Comunidad Autónoma de Renedo y de Madrid.

En este momento creo que también es importante señalar un hecho de trascendental importancia para la coordinación de las actuaciones nuestras con la Administración del Estado. El Estado ha territorializado su estructura administrativa en materia de carreteras de acuerdo con los ámbitos de las Comunidades Autónomas; por tanto, se ha creado, igual que en el resto de las Comunidades Autónomas (naturalmente sólo existían en Cataluña y en Galicia), la demarcación de carreteras del Estado en Castilla y León. Esta nueva organización administrativa nos permite por primera vez desde el proceso de las transferencias tener interlocutores próximos y válidos en esta materia que además tengan una visión global del problema.

Sin embargo, no es sólo con el Ministerio de Obras Públicas con quien se deben mantener y mantenemos contactos en materia de carreteras, sino que hay otros organismos estatales que inciden de manera importante en la materia. Así, con RENFE y la Dirección General de Infraestructura del Transporte, en colaboración con la Consejería de Transportes, Turismo y Comercio, trabajamos en un futuro convenio de supresión de pasos a nivel en la red transferida, que en principio afectaría a dieciséis pasos a nivel con unas

aportaciones de seiscientos millones de pesetas por cada parte. Asimismo, con la Dirección General de Tráfico dependiente del Ministerio del Interior trabajamos también en un convenio, con una inversión por su parte de cuatrocientos cincuenta millones de pesetas en tres años dedicados a señalización vertical y horizontal, balizamiento y acondicionamiento de travesías, de acuerdo con los criterios del avance del Plan Regional de Carreteras. Esto sí que quiero señalarlo, que todas estas actuaciones de la Dirección General de Tráfico, y de acuerdo con este convenio en el que estamos trabajando, serían de acuerdo, en inversiones de la Dirección General de Tráfico en las redes dependientes de la Comunidad Autónoma, de acuerdo con el Plan Regional de Carreteras. Yo creo que sería ocioso hablar ahora, vamos, no ocioso pero sí que podría hacer prolongarse demasiado la reunión, sobre los pasos a niveles que estamos conviniendo con RENFE su eliminación, y, en todo caso, para cuando entremos posteriormente en el turno de preguntas y contestaciones más concretas podríamos hablar de ello.

Vamos a hablar ahora ya sobre el primer tema absolutamente concreto de la comparecencia de esta tarde, que son las actuaciones y el nivel de inversión en materia de carreteras durante el año mil novecientos ochenta y cinco. Las actuaciones en esta materia estuvieron el año pasado ya orientadas por los trabajos del avance del Plan Regional de Carreteras, esto es: las actuaciones prioritarias se llevaron a cabo en la red básica y comarcal; los itinerarios, según qué itinerarios con independencia de las provincias por los que atraviesa, en accesos a poblaciones y travesías y en gestión directa.

La financiación global disponible en carreteras por la Dirección General de Obras Públicas e Infraestructura fue la siguiente: el presupuesto inicial del ochenta y cinco, esto es, el presupuesto aprobado por las Cortes, fue de tres mil ochocientos ochenta y ocho coma ochenta y siete millones de pesetas. Se produjeron unas incorporaciones del Fondo de Compensación Interterritorial procedentes de la Administración Central por remanentes no utilizados en períodos anteriores y de remanentes de la Comunidad Autónoma de quinientos veinticinco coma ocho millones de pesetas, y a través de convenios con Corporaciones Locales, que fueron en concreto el convenio con la Diputación Provincial de Salamanca, además setecientos setenta y cinco millones de pesetas. Por lo tanto, la capacidad global de inversión en materia de carreteras durante el año ochenta y cinco alcanzó la cifra de cinco mil ciento ochenta y nueve coma sesenta y siete millones de pesetas.

Esto quiere decir dos cosas: primero, que la capacidad de inversión aumentó en más de mil trescientos millones de pesetas sobre el presu-

puesto inicial, y segundo, que para financiar el Plan Regional de Carreteras y de acuerdo con su estado actual hubieran sido necesarios cinco mil trescientos sesenta millones y que, por lo tanto, la financiación alcanzó en la realidad prácticamente un noventa y siete por ciento.

El nivel de ejecución en cifras globales, pero provisionales hasta que no se realice el cierre del ejercicio presupuestario del ochenta y cinco, es de cuatro mil novecientos sesenta millones en anualidad comprometida en el ochenta y cinco, lo cual representa un porcentaje de un noventa y cinco coma seis por ciento. La provincialización de estos datos es la siguiente en cifras redondeadas: en la provincia de Avila, trescientos veintidós millones de pesetas; en la provincia de Burgos setecientos veintidós millones de pesetas; en la provincia de León quinientos setenta y dos millones de pesetas; en la provincia de Palencia cuatrocientos ochenta y siete millones de pesetas; en la provincia de Salamanca mil doscientos veintiocho millones (le recuerdo el asunto del convenio con la Diputación); en la provincia de Segovia trescientos setenta y dos millones; en la provincia de Soria cuatrocientos treinta y un millones; en la provincia de Valladolid trescientos setenta y nueve millones, y en la provincia de Zamora trescientos quince millones de pesetas, así como ciento treinta y dos millones sin provincializar con cargo a los cuales se hicieron cosas tales como los trabajos del Plan Regional de Carreteras, la adquisición de maquinaria, etcétera.

El total de obra certificada, sobre lo que me he referido anteriormente, alcanzó la cifra de un setenta y tres coma dos por ciento, y el número de obras contratadas fue de ochenta y seis, el número de empresas adjudicatarias cuarenta y dos, la cuantía media de la inversión cuarenta y cinco millones (todo esto es un asunto importante, al que nos hemos referido más veces en esta mesa, sobre lo que esto representa en cuanto a capacidad de acudir a las contratadas a las pequeñas y medianas empresas regionales), la cuantía media de la baja de adjudicación fue de un veintidós por ciento, a pesar de haber aplicado prácticamente con carácter generalizado el sistema de las bajas temerarias, y asimismo se contrataron quince asistencias técnicas. Nosotros estimamos que el número de puestos de trabajo creados por esta inversión entre directos e inducidos se puede cifrar en unos mil quinientos.

Voy a referirme a las obras más significativas contratadas o finalizadas en cada provincia y sólo a modo de ejemplo en esta materia: en Avila, cien millones de pesetas en la Comarcal 500, en el eje de Gredos y cincuenta y seis millones de pesetas en la Avila-402 de Navalunga a El Barraco. En Burgos, la Burgos-622 en el eje subcantábrico; de Montorio a Basconcillos ciento cincuenta y dos mi-

liones de pesetas, que es una de las obras más importantes que contratamos y que forma parte de unos nuevos posibles accesos a Cantabria si el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, como parece que ya lo tiene en este momento en información pública, contrata la carretera de Ubierna-Montorio; en la Comarcal 110, de Salas a Palencia, sesenta y nueve millones de pesetas; en la comarcal 629, de Burgos a Santoña, ochenta millones en dos fases; en la Burgos-530, de Trespaderne a Santa María de Garoña, ciento catorce millones de pesetas. Esta es una obra también muy importante financiada con remanentes del FCI no utilizados en su día por la Administración Central y que forma parte de un proyecto global de Trespaderne a Miranda de Ebro que permitiría dotar de unos buenos accesos a la central nuclear de Santa María de Garoña, aunque ya luego hablaremos de los problemas que esto nos está planteando en tanto en cuanto una parte de esta carretera atraviesa la provincia de Alava y que, además, como tal carretera puede ser probablemente la única, o hay otra, que no depende de la Diputación Foral de Alava sino directamente del Gobierno Vasco. Y en las comarcales 111 y 113, Aranda-Salas y Salas-Cenicero, sesenta y cinco millones de pesetas.

En la provincia de León, en el eje subcantábrico, en las comarcales 623 y 626 entre el límite de Palencia y Villablino ciento siete millones de pesetas; en la comarcal 637, Villablino-Ponferrada, setenta y siete millones; en la comarcal 621, límite de Valladolid-Valencia de Don Juan, cuarenta y seis.

En la provincia de Palencia, en el eje subcantábrico, —por eso yo creo que tiene interés el que todas estas carreteras se han ido haciendo, o la parte más importante de ellas, según ejes que ya superan la propia delimitación provincial—, la carretera entre Cervera y límite de la provincia de León con doscientos noventa y seis millones de pesetas, la Comarcal 619, Aranda-Palencia ocho millones de pesetas.

En Salamanca, a través del convenio con la Diputación se actuó en cuatro carreteras comarcales y cuatro carreteras locales, por setecientos setenta y cinco millones de pesetas, así como accesos a Salamanca, actuaciones entre Bodón y Ciudad Rodrigo con ochenta y nueve millones, Tenebrón-Ciudad Rodrigo veintiocho, etcétera, en Salamanca.

En Segovia una obra bastante significativa, que fue la finalización del talud de El Terminillo, además una obra yo creo que técnicamente importante y estéticamente también, dado lo delicado del entorno en el que se actuaba, con cincuenta y un millones de pesetas; entre Cuéllar y Peñafiel una inversión de ochenta millones, y entre Aranda y Atienza setenta y dos.

En la provincia de Soria el puente de Horteuela sobre el Duero con sesenta y tres millones, el muro de Almazán y la mejora de curvas próximas, cincuenta millones. Este tema del muro de Almazán es un tema también importante por las dificultades técnicas que había que superar por no desviar la carretera y al mismo tiempo porque el muro está en la parte baja de la ciudad; en la comarcal-101 en diversos tramos ochenta y cuatro millones de pesetas.

En la provincia de Valladolid la comarcal 612, entre Palencia y Zamora, varios tramos, ciento cincuenta y un millones de pesetas; el acceso de Valladolid a Segovia, el tramo de Valladolid-La Corala, acabando ya toda la carretera Segovia-Valladolid, con cincuenta y cuatro millones de pesetas; una actuación en el Puente Colgante por valor de veinticuatro millones de pesetas que ha superado las dificultades que este puente planteaba desde hacía mucho tiempo. Es una obra poco conocida pero muy importante y que se ha ejecutado.

En la provincia de Zamora, en la Nacional 525, entre Zamora y Sanabria, ciento cuatro millones de pesetas; en la comarcal 527, entre Bermillo y Fermoselle, Fadón-Bermillo, cuarenta y siete, y en la comarcal 612, de Palencia a Zamora, treinta y ocho millones de pesetas.

Hemos actuado, por tanto, en cuatrocientos cuarenta y cinco millones, digo kilómetros, perdón, con actuaciones de ensanche y mejoras. Se han mejorado travesías en Burgos, en León, en Palencia, en Salamanca y en Valladolid, y por gestión directa yo casi voy a liberarlos de unas relaciones más minuciosas en cuanto a kilómetros reparados o bacheados, reparaciones de mordientes, limpieza y reconstrucción de arceles, etcétera.

Sí que hay un tema que yo creo que es importante; es en cuanto —y además quiero que se conozca—, es un poco la política en cuanto a maquinaria, equipos y aparatos. El parque actual dependiente de la Comunidad Autónoma y de la Dirección General de Obras Públicas e Infraestructuras dedicado a la carretera consta de los siguientes elementos: nueve motocicletas, treinta y dos turismos, treinta y nueve vehículos todo terreno, ciento veinte furgonetas, doscientos cuarenta camiones y furgones y doscientos sesenta y nueve elementos de maquinaria diversa.

Durante este año se han adquirido —y voy a darlo provincializado—, en la provincia de Avila un todo terreno, cuatro furgonetas y una retrocargadora. En la provincia de Burgos un todo terreno y cinco furgonetas. En la provincia de León un todo terreno, en la provincia de León también dos furgonetas. En Palencia un todo terreno, tres furgonetas, un camión mixto de bacheo y una retrocargadora. En Salamanca un todo terreno, cinco furgonetas, un camión mixto de bacheo. En Se-

govia un todo terreno, tres furgonetas, un camión mixto de bacheo. En Soria un todo terreno y dos furgonetas. En Valladolid un todo terreno y dos furgonetas y una retrocargadora. Y en Zamora un todo terreno, una furgoneta, un camión mixto de bacheo y un camión todo terreno, así como cuatro unidades de turismos. La cuantía de inversión total en esta materia ha alcanzado la cifra de veintisiete millones de pesetas y con actuaciones de este tipo esperamos en el tiempo ir mejorando y modernizando este parque, ya que el parque transferido en algunos casos eran vehículos muy antiguos, con muchos kilómetros y bastante mal conservados.

Otro asunto importante es el tema de la señalización de las carreteras. También ha habido múltiples actuaciones en cuanto a señales colocadas, kilómetros de carreteras marcadas o kilómetros colocados de barreras de seguridad. Las cuantías de estas actuaciones por provincias son: en la provincia de Avila treinta y ocho millones de pesetas, Burgos treinta y tres, León treinta y siete, Palencia treinta y siete, Salamanca veintitrés, Segovia veinte, Soria dieciocho, Valladolid veintiuno y Zamora veintinueve millones de pesetas.

Un asunto importante, como me he referido al principio, es el asunto del personal de la Consejería, dado el elevado colectivo de personal laboral y caminero que depende de nosotros. El año pasado hubo un asunto importante, que fue la negociación del primer convenio colectivo de la Consejería, en la que se refundía todo el personal laboral de la Consejería (bueno, básicamente era de Carreteras aunque había algún personal laboral disperso procedente de Vivienda que se incorporará a este convenio), y que dentro de la política global de la Junta de disminución de número de convenios, ya que había múltiples convenios transferidos en la distintas Consejerías, se va a ir progresivamente intentando llegar al convenio único; pero, bueno, mientras se llega al convenio único nosotros vamos a seguir trabajando en los convenios específicos de la Consejería, convenios que se están utilizando para muchos puntos concretos en el resto de las Consejerías de la Comunidad Autónoma y que el año pasado fue nuestra primera experiencia. El convenio se aprobó por Resolución del nueve de Septiembre del ochenta y cinco de la Dirección General de Trabajo, por la que se disponía de la publicación del convenio colectivo de ámbito interprovincial para el personal laboral de la Consejería. Fue publicado en el Boletín Oficial de Castilla y León del tres de Octubre del ochenta y cinco. En virtud de este convenio, y en su artículo 5, se constituyó y se ha constituido la Comisión de Interpretación, Vigilancia, Conciliación y Arbitraje, de carácter paritario, que con un máximo de veinticuatro miembros y presidida por el Secretario General de la Consejería y a la que asis-

te invitado un representante de los peones camineros, ya que en cuanto a la tabla salarial el convenio es de aplicación para este personal específico de la Consejería.

Atendiendo al artículo 12 de este convenio hemos hecho una previsión de vacantes de personal laboral que vamos a intentar sacar adelante este año, existiendo ciento cincuenta vacantes laborales, entre las cuales veintitrés estarían situadas en los servicios centrales y el resto en los servicios periféricos a razón de catorce por provincia, salvo Salamanca que tiene quince vecantes. Estas vacantes es un procedimiento complicado para sacarlas porque previamente, de acuerdo con el convenio, hay que efectuar un turno de ascenso dentro de cada Delegación, turno de ascenso cuyo concurso se anuncia precisamente hoy día quince en todos los centros de trabajo durante esta semana; segundo, un turno de traslado ya para poderse cambiar de provincia entre aquellas vacantes no cubiertas en el turno de ascenso, y por fin un turno libre al que se podrá optar cuando se conozcan cuáles son las vacantes no cubiertas en los turnos anteriores. Todo este tema de gestión de personal, de seguimiento de convenios, de reuniones del ASIFCAL, como pueden suponer, consume un número de tiempo muy importante, pero es también una de estas labores no espectaculares pero de las que depende mucho el funcionamiento de nuestra Administración.

Otro tema, y antes de empezar en las previsiones de trabajo del ochenta y seis y para no extenderme mucho, voy a hacer referencia a los convenios que tenemos en cuanto a viabilidad invernal, en particular con las Comunidades Autónomas del norte. En virtud de estos convenios nos repartimos de alguna manera, trabajos en una serie de puertos de montaña; así, los puertos de Cerrado, Leitariegos, San Isidro, Piedras Luegas, Estaca y Lunada y el puerto de Pías existente entre Pías y Porto en la carretera de Zamora-124 son puertos que gestiona la Comunidad Autónoma en los dos lados de sus vertientes con independencia de la titularidad.

Yo creo que éste es un tema importante, y este año hemos tenido una climatología particularmente dura en cuanto a nieves e incluso fuera de tiempo. Yo creo que con independencia de la existencia de múltiples problemas puntuales también en esta mesa y hoy debemos mostrar nuestra satisfacción y agradecimiento por el gran esfuerzo realizado por el personal de la Consejería, esfuerzo no siempre reconocido en algunos medios, y al mismo tiempo que creo que debemos asumir que este problema de la viabilidad invernal no es un problema totalmente resuelto en la debida coordinación entre las distintas administraciones.

Un asunto particularmente delicado que tenemos sobre la mesa es lo relativo —y yo había apun-

tado antes un poco el problema— a las carreteras limítrofes con la provincia de Alava o que de alguna manera están afectadas, aunque no sean limítrofes, con problemas con la provincia de Alava.

En el mes de Enero pasado se celebró una reunión de coordinación entre ambas administraciones, la Junta de Castilla y León y la Diputación foral de Alava, como consecuencia de la cual el Consejo de Diputados de Alava interesó de nosotros la exclusión de dos tramos de carreteras (Burgos 750, en el Condado de Treviño, y la Burgos 553, de San Pantaleón de Losa a Bóveda) del Plan regional de carreteras, pidiendo la titularidad y realizar la gestión y conservación de las mismas, con independencia de que atraviesa un territorio de nuestra Comunidad. La Junta de Castilla y León acordó rechazar ese requerimiento de incompetencia formulado por la Diputación Foral de Alava, sin que hasta el momento se tenga conocimiento de nuevas reclamaciones por parte de dicho organismo. Ese es un tema que tenemos sobre la Mesa, que es una herencia de situaciones anteriores en las que las gestiones de las carreteras no siempre se hacían desde la provincia en la que está situada la carretera, pero sobre el que creo que tenemos que tener una particular sensibilidad en lo que afecta al caso del Condado de Treviño.

No obstante esto, y como he dicho antes en cuanto a los problemas que nos plantea los accesos a la central nuclear de Santa María de Garoña, estamos trabajando en coordinación con el Gobierno Vasco para acondicionar el tramo de las dos carreteras, la Burgos-530 y la Victoria-530 en el tramo Santa María de Garoña-Puentelarra, itinerario que atraviesa por ambas provincias y que por tanto es una actuación que debemos acometer, entendemos, de forma simultánea en el tiempo y uniforme en los criterios, siendo necesaria una inversión por parte del Gobierno Vasco de doscientos cincuenta y ocho millones de pesetas y por parte de la Junta de Castilla y León de ciento setenta y un millones de pesetas. En esta obra, en concreto, contamos con un compromiso de aportación de la propia empresa propietaria de la central nuclear, un compromiso cuantitativamente importante ya que la empresa asume la importante y particular incidencia que su emplazamiento tiene en los tráficos soportados por la carretera y sobre todo en el tramo Miranda-Santa María de Garoña.

Este tipo de contactos con particulares es algo que creemos que..., vamos que también tiene un gran interés, y los estamos manteniendo también en el caso de la central térmica de Velilla del Río Carrión; la empresa es TERMINOR, a la que hemos remitido una propuesta en inversión para acondicionar la carretera comarcal-615 en el tramo de Guardo al límite con la provincia con León

debido al importantísimo tráfico pesado de transporte de carbón que circula por la misma y que circula no por otra causa que por el emplazamiento de esta industria. Y con carácter global hemos iniciado unos contactos con IBERDUERO a nivel de toda la Comunidad Autónoma, toda la Junta de Castilla y León, para estudiar su capacidad —y en nuestro caso fundamentalmente de carreteras— de colaborar para resolver los problemas fundamentales de conectividad en relación con los emplazamientos de los embalses, y esto tanto del punto de vista de la situación actual como de futuras actuaciones de IBERDUERO en la Comunidad Autónoma.

Este año, como ustedes sabrán, es el Año Europeo de la Seguridad Vial. En este momento está muy avanzada la realización para el próximo otoño de unas Jornadas sobre Seguridad Vial e Infraestructuras que pretendemos celebrar en Burgos. Estas Jornadas, en las que contamos con el patrocinio de la Asociación Internacional permanente para los Congresos de Carreteras y la colaboración del MOPU serían únicas en España y esperamos que sean una importante aportación en este tema que tanta sensibilidad despierta y que es de tanta actualidad.

Voy a pasar ya a la previsión de inversiones en el año mil novecientos ochenta y seis. Creo que debemos empezar por recordar la cifra global de inversión del presupuesto vigente, que alcanza en este programa la cantidad de cuatro mil doscientos noventa y ocho millones de pesetas. Esta cifra está dividida en su programa de Vertebración Regional, con recursos procedentes del Fondo de Compensación Interterritorial de dos mil ciento dieciocho millones de pesetas; actuaciones en Medio Urbano, también procedentes del Fondo de Compensación Interterritorial, con una cuantía de trescientos ochenta y un millones de pesetas; Mejora de Carreteras, seiscientos seis millones de pesetas; Conservación y Explotación, que incluye en la compra de maquinaria mil ciento cuarenta y dos millones de pesetas, y Estudios y Proyectos, financiados también por el Fondo de Compensación Interterritorial, por una cifra de cincuenta millones de pesetas. Igual que el año pasado, lógicamente, y este año con más razón todavía, las inversiones van a canalizarse de acuerdo con los criterios del avance del Plan Regional de Carreteras.

Es importante señalar la incidencia que este año representa la introducción del IVA en las obras contratadas en el año ochenta y cinco con anualidad de mil novecientos ochenta y seis. La cifra estimada de repercusión es de unos ochenta y seis millones de pesetas aunque posiblemente al final sea superior como consecuencia de las revisiones y liquidaciones de obra, cifras que lógicamente no podemos conocer en este momento. Con carácter global, la incidencia del IVA representaría en

principio una disminución de la capacidad de inversión aproximada de un seis por ciento, aunque por otra parte estimamos que esta incidencia va a ser en la práctica realmente nula si consideramos el reajuste que el impuesto representa en la globalidad del sistema impositivo español y la modificación a la baja de la incidencia de los precios de los productos petrolíferos.

La cifra global de inversión movilizada desde este programa será durante el año en curso de, hemos dicho... lo digo ahora, perdón, de cinco mil ochocientos cincuenta y ocho millones de pesetas, entendido de la siguiente manera: en el año ochenta y seis, considerando que mil cuatrocientos millones de pesetas ya están comprometidos como anualidades del ochenta y seis de obras contratadas en el ochenta y cinco y que mil ciento cuarenta y dos millones de pesetas son de gestión directa, por lo tanto no salen a contrata, la cifra disponible en el ochenta y seis sería de mil setecientos millones de pesetas. Con la capacidad que tenemos de comprometer anualidades de años siguientes y considerando que se podrían comprometer dos mil doscientos nueve millones de pesetas del año ochenta y siete y mil ochocientos noventa y tres, incluso, del ochenta y ocho, la cifra global de licitación podría alcanzar, por tanto, esta cifra de cinco mil ochocientos cincuenta y ocho millones de pesetas. Yo voy a referirme ahora brevemente a las actuaciones que entendemos que pueden ser más significativas de acuerdo con nuestras previsiones. En la provincia de Avila, se prevé actuar en la Comarcal 501, en el eje de Gredos, de Poyales del Hoyo a Candeleda; contrataremos el nuevo puente en Arévalo sobre el Río Arevalillo; en la carretera Avila-923 en el tramo Arenas de San Pedro-Villaesquinada, y en la 502 de Cebreros a Navalperal a Pinares. En Burgos haremos actuaciones en unas travesías de Miranda de Ebro-Villarcayo, Quitana del Pino y La Horra, acabaremos la actuación entre Aranda y Ventosilla de la carretera de Aranda a Palencia y se procederá al ensanche de puentes en las carreteras Burgos-601 y en la Comarcal 627.

En León tenemos previsto contratar la nueva carretera Astorga-Pandorado; actuaremos en el eje subcantábrico en la Comarcal-626 entre Puente Almuey y el límite de la provincia de Palencia; la Robla-Robles de la Valdera, entre La Bañeza y La Magdalena, y Villoria de Orbigo-La Bañeza en la León-420, y en la 631 entre Ponferrada y La Espina. En Palencia seguiremos actuando en el eje subcantábrico, el Palencia-622, entre el límite de Burgos y Aguilar de Campoo. Esto es importante porque esto es exactamente consolidar toda la parte dependiente de la Comunidad Autónoma de estos nuevos accesos a Cantabria, estos nuevos accesos reivindicados además mucho por Cantabria como nuevos accesos a la meseta y que espe-

ramos que se complementen con la actuación del Ministerio de Obras Públicas, recogidos en el Plan de Carreteras, del Ubierna-Montorio. Se contratará en Palencia la variante de Villoldo, se hará una intervención en Saldaña, en la intersección de la comarca 615, y se actuará también en la travesía de Torquemada.

En Salamanca haremos unas actuaciones de acceso en tramos prácticamente urbanos de Salamanca; en la Comarcal 515, entre Béjar y Ciudad Rodrigo, el acceso a Béjar, y se construirá un puente entre Peñaranda y Alba de Tormes en el río Gamo en la Salamanca-120.

En Segovia se acometerá la variante de Ayllón, se actuará en la Nacional-601, entre La Granja y Segovia, y en la Segovia-341 entre Santa María de Nieva y Nava de la Asunción, así como se acondicionará el puente sobre el Cega en la Comarcal-512, que es en el itinerario de Iscar a Cuéllar, que es un itinerario que ya hemos trabajado en toda su totalidad.

En Soria, en la Comarcal-101, entre Almazán y Gómara, se hará una actuación de doce kilómetros, la travesía de Olvega, la travesía de Monteagudo de las Vicarías, y en la Comarcal-116 entre El Burgo de Osma y Fuentetobar.

En Valladolid se actuará en la carretera VA-900, Valladolid-Fuensaldaña, se efectuará el acceso al Hospital de Medina del Campo que está situado en una carretera de titularidad nuestra, en la Nacional-601 en Medina de Rioseco, en la 610 entre Valladolid y el Pinar, y en la Comarcal-519 entre Villardefrades y el límite con Zamora.

Y en Zamora, para acabar, el acondicionamiento del Puente de la Cristina en la Nacional-525, así como esa misma carretera el tramo Tábara-Puente sobre el Tera, en la Comarcal-527 de Zamora a Bermillo, y en la Comarcal-519 entre Toro y el límite con Valladolid.

Yo voy a acabar mi intervención diciendo que, como consecuencia de toda esta actividad, de toda la actividad desarrollada en esta materia desde el momento de las transferencias en junio del ochenta y cuatro y la prevista para este año, habremos actuado en el setenta y cinco por ciento de la red básica dependiente de la Comunidad Autónoma y en el treinta por ciento de la comarcal; que por todo esto el estado de la red de carreteras transferido a la Comunidad Autónoma estará en proceso de sufrir una transformación sustancial y que la gestión de búsqueda de recursos complementarios para financiación prevista en el Plan de Desarrollo Regional, de acuerdo con la experiencia del año pasado y las expectativas de éste, tienen como consecuencia que puedan clasificarse como realistas aquellas previsiones.

Por último, creo que ha sido importante —y está siéndolo— el esfuerzo realizado, que la Comunidad ha demostrado suficiente capacidad de ges-

tión y eficacia administrativa en esta materia, y esto es algo que no tiene nada que ver con ninguna otra satisfacción personal sino que es el esfuerzo de muchas personas en beneficio de nuestro pueblo.

Por mi parte nada más. Muchas gracias por la atención prestada y espero que en la continuación de la Comisión podamos satisfacer a las preguntas y cuestiones que puntualmente se planteen.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ): Bien. Gracias, señor Consejero, y suspendemos la sesión durante quince minutos.

(Se suspende la sesión a las dieciocho horas diez minutos y se reanuda a las dieciocho horas treinta y cinco minutos.)

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ): Se reanuda la sesión con el procedimiento normal en estos casos de intervención de los señores Portavoces y Procuradores.

En primer lugar y por un plazo de diez minutos tiene la palabra el Portavoz del Grupo Mixto, señor Daniel de Fernando.

EL SEÑOR DE FERNANDO ALONSO: Gracias, Presidente. No voy a agotar los diez minutos. Quiero en primer lugar agradecer al señor Consejero lo exhaustivo de su información y ratificarme, después de las cifras, de una frase que creo fue en la discusión de los presupuestos, que dije que en tres años sin preguntar sabríamos cuáles iban a ser las carreteras del Estado, de la Comunidad Autónoma y de las Diputaciones, y lo digo por este orden. Indudablemente, no es culpa tampoco del Consejero ni de la Consejería sino del dinero disponible; si no hay más que las cifras que el señor Consejero nos ha dado, yo puedo asegurarle que sin esperar a los tres años... en un recorrido que hice el otro día lo íbamos diciendo los dos que íbamos en el coche: entramos en la carretera del Estado, es de la Diputación o es de la Comunidad Autónoma, sin esperar a tres años.

Nos habla usted del Estado; 49.000.000.000 en tres años, contra los 15.000 aproximadamente que podremos invertir nosotros. Indudablemente, las carreteras del Estado son más costosas, pero no hay ese desequilibrio como para que en el pavimento luego puedan verse. Por tanto, de nada —creo— va a servirnos el Plan que hacemos. Y a pesar de que el Consejero nos ha dicho del trabajo exhaustivo y administrativo de todos, yo puedo decirle que las obras que nos ha dicho que van a empezarse en el ochenta y seis, —que probablemente se subastarán en el ochenta y seis, que querrá decir que se empezarán en el ochenta y siete, porque, vamos, ya a la altura que estamos del año...— eran obras previstas por el Estado en el

año ochenta y cuatro, previstas después por el año ochenta y cinco, como el puente sobre el río Arevalillo, como es el primer tramo de la carretera Comarcal-501 que nos ha dicho, en Arenas de San Pedro, pero por temas no achacables tampoco al señor Consejero sino a la forma y el trabajo que se ha venido haciendo se van retrasando los años. Yo espero, señor Consejero, que en estos años que nos quedan, ¡ojalá! mi baticinio no se cumpla, pero para eso o viene más dinero del Fondo de Compensación o de otra parte o de otras Consejerías, que también están escasas, o desgraciadamente sí se va a ver, como se está viendo, ya la gran diferencia que hay en el pavimento de nuestras carreteras.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACION DEL TERRITORIO (SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO): Muchas gracias, señor Presidente. Yo creo que los problemas que apunta el señor Procurador sólo es un problema general, que es el problema de la financiación de las Comunidades Autónomas.

Evidentemente, yo creo que el sistema actual es un sistema en crisis, es un sistema del que siempre se habla que se va a modificar y que eso tiene unas dificultades tremendas en función de las distintas apetencias de las distintas Comunidades, con necesidades y con objetivos en algún caso muy distintos o hasta enfrentados. Yo creo, por tanto, que lo que nosotros podemos hacer, y de hecho lo estamos haciendo y tampoco podría ser de otra manera, es el dinero disponible, que es por tanto el dinero que procede de las transferencias y el dinero que procede del Fondo de Compensación Interterritorial... Y esto nosotros en la Consejería le hemos dado muchas vueltas, pero hay que tener en cuenta, por ejemplo, que la Consejería utiliza prácticamente el noventa por ciento del Fondo de Compensación Interterritorial dependiente de la Comunidad Autónoma, luego eso es un camino no sólo en carreteras, en las otras materias, pero eso es un camino agotado; el Fondo de Compensación es lo que es y en principio, además, nadie podría decir que la Comunidad Autónoma está mal tratada por el Fondo de Compensación, o eso podría ser muy discutible. Por tanto, que este dinero, que es el que es, hacer la gestión lo más sensata y prudente posible, dentro de este plan que nosotros estamos haciendo que es prácticamente un plan de conservación y mantenimiento de la red, no un plan de ninguna otra cosa; que lo otro, la verdad, yo creo que en este momento lo único es imaginación y esfuerzo para intentar hacer igual que se consiguió el año pasado, incre-

mentar la capacidad de inversión en 1.500.000.000 de pesetas por los procedimientos que sea, esto es, colaboración con las Corporaciones Locales, colaboración con organismos del Estado... Yo me he referido a RENFE, me he referido a Tráfico y también estamos unas conversaciones muy avanzadas con la propia Dirección General de Carreteras para un programa de intersecciones, de manera que las intersecciones de nuestras carreteras con las carreteras del Estado se financiaran prácticamente al cien por cien por el Estado y por estos mecanismos de..., o incluso los propios particulares —yo me he referido antes a las conversaciones pues con IBERDUERO, con TERMINOR o con NUCLENOR— intentar ir aportando poco a poco unas cifras de dinero, que al final pueden ser yo creo que sensiblemente importantes y que es lo que nos puede permitir dar un empuje a nuestra gestión.

Lo otro, yo tampoco querría que esto se acabara convirtiendo pues en un valle de lágrimas; por lo tanto, nosotros yo creo que tenemos esa voluntad, esa obligación, hacemos ese esfuerzo, pero que mientras el sistema de financiación de las Comunidades Autónomas no sea capaz de conseguir que se aporten unos recursos suplementarios para cierto tipo de actuaciones, pues yo creo que podemos estar siempre dando un poco vueltas al mismo asunto. Nada más.

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

EL SEÑOR DE FERNANDO ALONSO: Gracias, Presidente. Bueno, únicamente decirle que las noticias que tenemos eran peor, parece ser. La financiación, si quitan todos los puntos de ese apoyo y dejan sólo el de habitantes, como parece ser que apuntan, vamos a ir a peor. El Fondo de Compensación si tiene solución, yo creo, y por otra parte quizá donde pueda estar es en la valoración de los kilómetros de carretera, porque... y yo vuelvo a decir: 49.000.000.000 va a invertir el Estado, según sus propias cifras, contra quince mil que podemos invertir nosotros haciendo grandes esfuerzos. Bueno, pues a ver a cómo se valoran los kilómetros que nos ha transferido el Estado o los kilómetros que ellos tienen, siendo consciente de que indudablemente son más baratos nuestros kilómetros que los suyos, pero no creo nunca en esa proporción. Es decir, que una cuestión es la financiación y otra cosa es la valoración que se haya dado, porque si el Estado hubiese tenido que arreglar las nuestras, desde luego, con quince mil millones tampoco lo había hecho. Y por otra parte, volver a insistir en la agilidad y vigilancia de cómo se cargan los proyectos y por qué se parali-

zan algunos proyectos, que no ha sido con la agilidad, y yo vuelvo a decir qué proyectos van a salir en el ochenta y seis, finales del ochenta y seis, en su Consejería estaban previstos y con muy poquito esfuerzo o sin esfuerzo, con una marcha normal, podríamos haberlo sacado en el ochenta y cinco.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACION DEL TERRITORIO (SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO): Bien, cuando ha hecho la referencia al sistema de financiación y a poder ir a peor, yo lo que estoy diciendo es que con el sistema actual estamos en esta situación, luego la única manera de salir hacia adelante positiva para esto sería que fuera a mejor, si no pues habría que hacer como aquello de que por lo menos que me quede como estoy.

Yo creo que tiene una justificación. Bueno, primero yo creo que las transferencias en materia de carreteras a la Comunidad Autónoma en relación con el resto de las Comunidades Autónomas fueron unas transferencias positivas, y de hecho en relación con lo que pasó con otras Comunidades Autónomas, porque a la Comunidad la primaban de una serie de factores como el número de los funcionarios existentes, número de las delegaciones, los medios y demás. Por lo tanto, eso era también un tema general de qué era lo que se transfería y cuál era la valoración global. Por lo tanto, digamos, decido lo que se transfería a la Comunidad Autónoma, los porcentajes que correspondían a la Comunidad Autónoma normalmente la favorecían por la propia metodología de las transferencias.

Yo creo que es... que el Estado haga una inversión muy importante en Castilla y León es porque en realidad el Estado lo que está haciendo en Castilla y León son muchas carreteras nuevas. Todo el programa de autovías hay que tener en cuenta que es un programa de desdoblamientos y que, por lo tanto, es doblar carreteras con una calzada absolutamente nueva paralela a la anterior, y esto se va a hacer entre Burgos y Madrid y esto se va a hacer entre Burgos y Tordesillas, o entre Adanero y Benavente, y eso es algo que no tiene nada que ver con lo que nosotros estamos haciendo y creo que además nosotros nunca tendríamos que hacer en ningún caso operaciones de ese tipo, y eso justifica que las inversiones del Estado en la Comunidad Autónoma sean muy importantes, pero porque se van a hacer unas inversiones muy importantes.

Yo, sobre la paralización de algunos proyectos, me voy a referir a uno en concreto que conozco un

poco más, que sería el tema de Arévalo, y recordar que es que precisamente lo que se hizo fue parar aquel proyecto que era entonces, porque incluso estuvo contratado, estuvo contratado el puente de Arévalo, pero se consideró que era un error hacer aquella inversión tan importante, esa inversión que no resolvía los problemas además del desdoblamiento de la Nacional-6, que no se sabía qué iba a hacerse después cuando se desdoblara la Nacional-6 y cómo se iba a resolver el problema de Arévalo, y por lo tanto si entonces iba o haber, iba a ser útil o no iba a ser útil aquella inversión tan importante, relativamente, que nosotros íbamos a hacer, y por lo tanto lo que hemos hecho es un proyecto absolutamente nuevo, que ha costado tiempo, que es hacer no el puente sino un puente absolutamente distinto, en otro sitio en Arévalo, y que eso es lo que justifica que una inversión en concreto se atrase tiempo, pero no porque se retrase una inversión sino porque lo que vamos a hacer es una inversión absolutamente distinta.

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

EL SEÑOR POSADA MORENO: Gracias, señor Presidente. Señor Consejero, señoras y señores Procuradores. Quiero, con el permiso del Presidente, hacer primero una introducción para justificar de alguna forma cómo se ha convocado esta reunión de la Comisión de Obras Públicas y Ordenación del Territorio a propuesta del Grupo Popular.

Nosotros consideramos que había una serie de puntos importantes que debían de ser tratados por esta Comisión. Uno de ellos, quizá el más importante, era el del Plan Regional de Carreteras, con la presencia del Consejero, y otra serie de puntos relativos a vivienda, a urbanismo, medio ambiente, etcétera, que podían ser contestados por alto personal de la Consejería. Sin embargo, surgió la idea de hacer una Comisión conjunta con la Comisión de Transportes en la que se tratara el tema de la situación de las carreteras de la Región, para información de los miembros de la Comisión de Transportes, y al mismo tiempo se discutiera o se informara por el Consejero cómo estaba el proyecto de Ley que se está debatiendo ahora en el Congreso de los Diputados de Ordenación del Transporte, pues, para información de los miembros de esta Comisión de cuál es la situación, cómo es la superestructura que discurre por nuestras calles.

Yo me puse en contacto con los Presidentes de ambas Comisiones, con ambos Consejeros, a todos les pareció muy aceptable la idea, e incluso infor-

malmente me puse también en contacto con el Presidente de las Cortes que prometió estudiar el tema en la Mesa de las Cortes. Por una decisión que a mí no se me ha explicado, la Mesa de las Cortes consideró que no era procedente esa reunión de ambas Comisiones. Yo considero que legalmente, por supuesto, tiene base esa decisión; creo que políticamente es errónea porque era una forma de mostrar ante todos los castellanos y leoneses la importancia que las Cortes de Castilla y León y ambas Comisiones dan a todo el tema de infraestructura y superestructura de transporte. El hecho es que esa decisión de la Mesa condiciona en primer lugar que no haya esa reunión conjunta y en segundo lugar que esta reunión de la Comisión sea con este punto único del Orden del Día, excluida ya la pregunta de otro Procurador, y por lo tanto yo anuncio aquí públicamente que el Grupo Popular en fechas próximas pedirá otra convocatoria de la Comisión de Obras Públicas precisamente para tratar esos puntos que nosotros excluimos en función de que no eran interesantes, en cambio, para los miembros de la Comisión de Transportes. A esa Comisión nosotros no pediremos la presencia del Consejero —obviamente puede asistir si lo considera oportuno— porque creemos que, siendo puntos de importancia, no son tan esenciales como para que se necesite su presencia.

Hecha esta introducción entro en el contenido de la exposición del señor Consejero. Indudablemente, una vez más el señor Consejero cuenta las actuaciones de esta Consejería, que yo reconozco y yo he reconocido muchas veces que están llenas de buena voluntad y de buen trabajo técnico; sin embargo los resultados, lo que se ve, la realidad que tocan los ciudadanos de Castilla y León no es halagüeña. La situación de nuestras carreteras no mejora adecuadamente; lo que se había dicho muchas veces de que se iba a notar que esta red regional iba a mejorar profundamente no es así; las diferencias entre la red estatal y la red regional se agrandan, se nota día a día, y eso es una preocupación para todos; una preocupación por lo que representa para Castilla y León, pero una preocupación sobre todo para estas Cortes de Castilla y León, que precisamente en la autonomía es en donde tienen su esperanza y a lo que dedican sus esfuerzos.

Por ello, siguiendo un poco la exposición del señor Consejero, quiero en primer lugar referirme al aspecto legal del proyecto de Ley del Plan Regional de Carreteras. Nos ha dicho y nos ha informado, de alguna forma, de que existe este proyecto de Ley y que está ya en borrador y que va a ser presentado a la Junta. Nos ha dado las ideas esenciales del mismo. Por supuesto, a mí me preocupa que tiene que tener la suficiente amplitud para que, dado el horizonte que tiene, sea aplicado por cualquier Gobierno; por lo tanto, los

compromisos que en él se contraigan tienen que tener un carácter general y de consenso entre todos. Precisamente basándome en la propia exposición del Consejero y en cómo se ha tratado el Plan Nacional de Carreteras en el Congreso de los Diputados, yo sugeriría que se abriera por la Consejería a todos los Grupos Parlamentarios aquí representados un período, digamos, de consultas sobre cuál es el procedimiento jurídico más adecuado para dar carácter legal o carácter de conocimiento de las Cortes de Castilla y León de este Plan Regional de Carreteras. Todos conocemos el precedente de la famosa Ley de Obras Públicas, que si en su tiempo quizá fue un avance, durante muchos años ha sido un poco una especie de cortapisa y ha obligado a hacer enmiendas a ese proyecto para incluir obras que no estaban incluidas, para modificar criterios que en aquel tiempo fueron válidos pero que ahora ya no lo son; entonces, quizás convenía empezar un período de reflexión, de consultas con los Grupos, porque una comunicación a las Cortes con las proposiciones adecuadas hechas en la Comisión de Obras Públicas y en el Pleno quizá fueran un instrumento mejor que el que se pretende de una legalización del Plan Regional de Carreteras.

En segundo lugar, quiero manifestar por parte del Grupo Popular el total apoyo a la Consejería, y más concretamente a la Junta, en su contencioso —por llamarle de alguna forma— con la Comunidad Autónoma Vasca y con cierta Diputación Foral en el tema de las carreteras del Condado de Treviño. Creo que ahí hay que mantener una actitud firme y no pueden aceptarse las argumentaciones dadas en contrario de la actuación de la Junta; apoyamos ahí plenamente la actuación de la Junta.

Entro ya en el tema de las actuaciones del ochenta y cinco, y previsiones para el ochenta y seis. En el fondo de todas ellas —y yo no voy a entrar en su detalle— subyace un tema que ha señalado el Procurador del Grupo Mixto Daniel de Fernando, que es: dificultades gravísimas de financiación. Con esas dificultades este Plan Regional, como acaba de decir el Consejero, es un simple plan de conservación. Como señalábamos en la reunión de octubre, al final del Plan, si se cumple entero y hay una financiación de un treinta por ciento, que no está asegurada, simplemente se habrá aumentado la velocidad aparente en dos kilómetros por hora. Eso ya nos indica que es un Plan de conservación, pero es que yo temo que ni ese Plan se cumpla, y aquí hay que tartar cada uno de los puntos por separado.

En primer lugar, las negociaciones con la Administración Central. Puede admitirse que ciertos condicionamientos favorecieron esas negociaciones y los acuerdos a los que se llegaron, pero lo que es indudable es que los costes de reposición no

se tuvieron en cuenta y, si hubo una prisa política para en un acto solemne cerrar esas negociaciones entre el Gobierno Central y el Gobierno de la Comunidad Autónoma y para, dicho en una frase vulgar, «hacerse la foto», no podemos admitir el final de esas negociaciones. La experiencia nos está diciendo que es necesario un coste de reposición más alto en las carreteras de la red regional; las cifras de quince mil y cuarenta mil millones manejadas indican claramente que eso es así: es preciso reabrir esas negociaciones y es preciso verlo dentro desde un contexto mucho más amplio, que es el de las financiaciones, en efecto, de las Comunidades Autónomas, y ahí no puede procederse con criterios partidistas. Yo lamento, porque no me parece... no me gusta hacer esa apreciación, pero tengo que hacerla; no me gustó una reunión del Presidente del Gobierno y Presidentes de las Comunidades Autónomas de Gobierno Socialista a la que asistió nuestro Presidente de la Junta porque la sensación que ahí se da es de que se está intentando llegar a un acuerdo dentro de un partido para luego presentarlo a los Presidentes de Comunidades Autónomas que no están llevadas por ese partido. Yo no voy ya a decir que eso sea así porque no estuve allí y no me consta, pero la impresión que se recibe es que se llama a capítulo a los Presidentes de las Comunidades Autónomas socialistas para que no pongan problemas, y eso no puede ser así. Aquí existe un problema grave de financiación en estos temas de infraestructura y hay que resolverlo, y hay que resolverlo en beneficio de todos, porque, insisto, el dinero que se traslada a la Comunidad Autónoma para que actúe en su red es un dinero de todos los españoles y se emplea para todos los españoles. No podemos tener el concepto de que una cosa es la Administración Central y otra, la autonómica, no; sin embargo, la actuación parece indicar que se somete a unos Presidentes más en funciones de su adscripción partidaria que de su..., vamos, que de su situación institucional.

Quiero también aquí señalar lo que a mi modo de ver, y lo dijimos en los presupuestos, una actuación digamos de la Junta, la Junta no está dando a esta Consejería, a este plan regional la importancia que merece. Indudablemente, los recursos de la Junta son limitados, ciertamente lo hemos visto en los presupuestos, pero aquí a esta acción de infraestructura, a esta acción verdaderamente dinámica para el desarrollo regional, para la iniciativa pública y privada, es absolutamente necesario darle una prioridad, y para ello es preciso reducir gastos corrientes, y es preciso hacerlo; es doloroso, porque todo lo que sea reducir gastos corrientes supone eliminar actuaciones muchas veces de más brillantez, supone quizá contratar menos personal, pero exige que una parte importante se destine a estas actuaciones. La misma si-

tuación de la Consejería, en que un tercio de sus recursos se dedican a gastos corrientes, no es la adecuada en una Consejería de Obras Públicas y Ordenación Territorial que debe dedicarse fundamentalmente a la inversión.

Por otra parte, existe también la actuación de la propia Consejería. Yo creo que la actuación, repito, es una actuación buena, técnicamente se está actuando con unos criterios razonables y se está intentando actuar lo mejor posible, pero, claro, surgen situaciones que hacen un poco desconfiar de esa actuación; no de su buena voluntad, que yo no desconfío, pero sí de su efectividad. Por ejemplo en estos momentos por actuaciones quizá no sólo de esta Consejería sino de otras, porque el cerrar el fin de año plantea unos problemas de intervención en que no son sólo responsables la Consejería, pero es responsable toda la Junta, el hecho es que se están retrasando pagos a los contratistas. Cada vez que se retrasa un pago a un contratista eso significa un encarecimiento de las obras, encarecimiento que unas veces se paga directamente y otras veces se paga con precios más altos en contrataciones posteriores; pero el hecho es que una actuación de este tipo significa una actuación peor del sistema inversor. Y, claro, la Consejería, que tiene un Plan regional de Carreteras dentro de sus limitaciones ambicioso comparado con lo considerado en los presupuestos, tiene que allegar otros recursos. En el año ochenta y cinco, por las incorporaciones de crédito, 1.200.000.000, por la actuación de la Diputación de Salamanca ha podido ser así, pero este año yo pregunto —y estamos ya en abril—: las inversiones programadas son 4.200.000.000, el Plan Regional considera una cantidad cercana a los 5.800, me parece recordar, ¿dónde está esa diferencia? No se trata por supuesto de decir que se va a contratar por esa cantidad, porque se compromete del ochenta y siete y del ochenta y ocho, no es eso; se trata de que esas cantidades que el año pasado fueron 1.200.000.00 de incorporaciones, al no haber este año difícilmente existirán puesto que se ha hecho una ejecución bastante buena en el ochenta y cinco y llegaba al noventa y cinco por ciento de gasto. Por otra parte, la Diputación de Salamanca preguntó: ¿va a colaborar este año como el año pasado? ¿Hay alguna otra Diputación? ¿Las actuaciones de los fondos europeos van a suplir? ¿Se va a llegar a esa financiación? Todo ello plantea como siempre interrogantes en este Plan; interrogantes que sobre todo para mí se centran en el tema de la conservación. La conservación de carreteras de una red tan extensa como tiene la red regional es el elemento fundamental para conseguir que no se deteriore la red; no digo que mejor, que no se deteriore grave e irreversiblemente la red. Entonces la cantidad destinada, 1.100.000.000, a mí me sigue pareciendo muy baja,

debe llegar a unas cien mil pesetas por kilómetro, es absolutamente desproporcionada con la que destina la Administración Central.

Por otra parte, ahí está incluido el parque de maquinaria. El parque que ha sido transferido es un parque obsoleto e, indudablemente, las compras que se han hecho en el año ochenta y cinco por valor de 97.000.000, si se agrupan las cifras dadas por el señor Consejero por provincias, se agrupan en total y se comparan con el total del parque me temo que el número de unidades que se han renovado es muy bajo, y hay camiones de quince y de veinte años, y hay niveladoras, motoniveladoras de cuarenta; es decir, el parque de maquinaria exige una renovación amplísima, puesto que la labor de conservación —y eso yo comprendo que es un problema adicional que tiene la Consejería—, no se hace ya con brigadas de camineros echando capazos de tierra sino que exige otra mecanización. Eso a su vez puede producir en la Consejería problemas de qué hacer con ese personal; son problemas que tiene que resolver la Consejería, pero de hecho una conservación adecuada exige un parque de maquinaria renovado, y si eso no se hace la conservación será cada vez peor y nos podemos encontrar con que al mismo tiempo que se avanza en este Plan Regional de Carreteras se va aumentando, aunque parezca un contrasentido, se va aumentando la peligrosidad de nuestras carreteras, porque si no se eliminan los puntos negros que existen, y sobre todo puntos negros que en nuestras carreteras se producen con mucha frecuencia por sorpresa, que son estrechamientos de puentes, curvas de muy pequeño radio, desniveles verdaderamente peligrosos, y lo que se hace es una labor un poco de parcheo, de aumento o aparente mejora de la conservación de los tramos fáciles, podemos conseguir que se aumente la velocidad media y que los accidentes en esos puntos negros sean superiores a los que hemos tenido hasta ahora. Entonces, la actuación de la Consejería debe ser, a mi modo de ver, tremendamente realista.

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ):** Le ruego, por favor, vaya terminando.

**EL SEÑOR POSADA MORENO:** Debe ser, insisto, tremendamente realista puesto que es posible que lo que llamamos red básica sea excesivamente extensa, y así se ha señalado en algunos —por lo menos de los que yo conozco—, alguno de los informes que se ha dado a la Consejería en su período... cuando ha abierto esta convocatoria pública en la que se tiende a reducir quizá más las actuaciones concretas de fuerte inversión y en cambio aumentar en el resto de la red esa labor de conservación que yo decía.

Insisto, pues, y con esto termino, en que el pro-

blema de la solución de los problemas de la red regional pasa necesariamente, si se pretende hacer una labor que simplemente sirva para conservar y mejorar mínimamente la actual red regional, en una financiación superior, que en parte tiene que venir de recursos de la propia Junta volcándose más a la inversión y menos a los gastos corrientes, pero en una parte muy importante tiene que venir también de una renegociación que permita que ese coste de reposición de las carreteras de nuestra red regional sea asumido en una mayor proporción por los presupuestos del Estado.

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

EL CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS Y ORDENACION DEL TERRITORIO (SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO): Gracias, Presidente. Bueno, yo no voy a referirme a la parte primera cuando se ha hablado de la convocatoria conjunta con la Consejería de Transportes y las incidencias que haya podido haber al respecto y voy a pasar ya directamente a la intervención relativa a lo que hoy nos ha ocupado aquí.

Yo creo que tampoco es bueno hacer estas valoraciones un poco tan absolutamente negativas —aun reconociendo, como se dice, que la voluntad y el buen trabajo técnico de la Consejería— de la situación de la red de carreteras transferidas a la Comunidad Autónoma. No es por volver a decir lo que hemos hablado con el señor Portavoz del Grupo Mixto, pero yo lo que siempre dejaría en el aire en este momento sería aquella pregunta de qué ocurriría si todas estas carreteras hubieran estado o hubieran permanecido de titularidad del Estado. Porque sí que quiero decir que mientras el Estado gestionó o invirtió en la totalidad de la red estas carreteras siempre fueron la cenicienta y creo que mucho más cenicienta de lo que nosotros estamos haciendo. Yo creo que el proceso de transferencias lo que tuvo son elementos absolutamente positivos: el primero fijar una parte de inversión muy importante y seguro en esas carreteras, no suficiente pero sí segura y muy importante, y que por tanto en estas carreteras, y en muchas de estas carreteras, si no se hubiera llevado a cabo el proceso de transferencias a las Comunidades Autónomas y en concreto a la Comunidad Autónoma de Castilla y León, serían unas carreteras en las que nunca se habría actuado y, por supuesto, en las que nunca nadie habría hablado, ni en el Ministerio de Obras Públicas en Madrid ni probablemente en las Cortes Generales. Por lo tanto, yo creo que en este proceso ha habido elementos muy positivos, y el más importante es ese elemento.

Yo creo que hay unas diferencias entre el plan-

teamiento que hizo el Ministerio, y por lo tanto cómo acabó simplemente en una comunicación a las Cortes el Plan de Carreteras, y lo que nosotros estamos intentando hacer. Como he dicho antes, la Ley, que yo creo que sí que tenemos que tramitar como Ley ante estas Cortes, se tiene que referir a cosas que ya son absolutamente urgentes para nosotros, como clasificar nuestra red y por lo tanto esa red que en este momento siguen siendo comarcales o nacionales o locales, sin que tengan nada que ver con lo que nosotros queremos hacer con ellas, pasen a este tipo de clasificación, que podamos definir itinerarios regionales y que incluso podamos dar coherencia al tratamiento de nuestra red con un proyecto de Ley que también está ahora estudiando el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, posterior al Plan, en el que se enfoca esta coordinación entre todas las Comunidades Autónomas, incluso en temas tales como los colores que vamos a dar a las carreteras y por lo tanto cómo vamos a saber en una Comunidad Autónoma o en otra en qué tipo de carretera estamos, de quién depende esa carretera, qué rango tiene esa carretera.

También es importante, como me he referido antes, a los problemas de resolver las contradicciones entre la Ley de Carreteras y la Ley de Suelo, al menos en nuestra Comunidad Autónoma, para ver cómo hacemos carreteras, qué distancias definimos para las líneas de edificación y las líneas de afección, etcétera, etcétera.

Y por último, hablar del Plan para que la ley determine cómo tiene que actuar la Junta en... las Cortes determinen cómo tiene que actuar la Junta, esta Junta y cualquier otra Junta, en materia de carreteras. Por lo tanto, nosotros lo que queremos es que, vía ley, digamos que tiene que haber un Plan, cómo se aprueba ese plan, qué período de tiempo tiene que tener de vigencia ese plan y, a su vez, cómo los sucesivos gobiernos de la Región podrían modificar las actuaciones concretas que en el plan se definen, para tampoco constituir una traba que imposibilitara gestiones distintas o incluso planteamientos políticos absolutamente distintos en gobiernos distintos.

Y por último, yo creo que es un tema importante la relación con las Corporaciones Locales en materia de carreteras y en materia de seguridad vial y de planificación de carreteras en todo el ámbito de la Comunidad Autónoma. Le agradezco el apoyo que el Grupo Popular hace —y no podría ser de otra manera— a las gestiones que hacemos en lo relativo al Condado de Treviño y las otras carreteras del norte de Burgos.

Yo creo, y ya para resumir un poco todo el tema de la financiación, que el planteamiento no puede ser ahora pensar renegociar las transferencias. Yo creo que estamos ya en un proceso distinto; el proceso de negociación de costos efecti-

vos, etcétera, etcétera, fue yo creo algo del ochenta y tres, del ochenta y cuatro, pero que las Comunidades Autónomas son en este momento unas administraciones absolutamente consolidadas, en esta Comunidad como en cualquier otra, y que por lo tanto no se puede pensar, yo creo que casi nadie pudiera pensar que se pudieran renegociar decretos uno a uno, incluso con la cantidad de diferencias que puede haber habido en Comunidades Autónomas, que incluso transferencias de servicios afectos a una competencia pues ha podido desaparecer por completo; o sea, lo que la Administración del Estado transfirió a las Comunidades Autónomas vía decretos yo creo que eso es una cosa que dentro de las Comunidades Autónomas ya puede ser tan absolutamente dispar que no se puede hablar de renegociar los decretos de transferencias de medios y servicios. Yo creo que eso es el espíritu de aquella firma, que yo creo que nunca fue algo para «hacerse la foto», de la finalización del proceso de transferencias; pero que hay que entenderlo en ese sentido: en la financiación de ese proceso inicial, cuando lo que hay ahora es un tema mucho más importante, que ya no puede ser por las carreteras o por educación o por el Instituto de la Mujer o lo que sea, sino por la financiación global de la Comunidad Autónoma y por lo tanto que luego ya sea la Comunidad Autónoma la que, a través de sus órganos representativos y legislativos o el ejecutivo, determine cómo esos recursos globales los dedica a una función o a otra.

Yo creo que la Junta y las Cortes, porque los presupuestos se aprueban en las Cortes, dan una suficiente importancia dentro de los recursos globales a la Consejería de Obras Públicas. Yo he dicho antes que la Consejería gestiona aproximadamente, lo voy a decir un poco de memoria, pero entre el ochenta y el noventa por ciento de toda la capacidad de inversión de la Comunidad Autónoma vía Fondo de Compensación Interterritorial; luego, el decir que a eso no se da importancia no sería lo ajustado, sino que no hay más recursos. Difícilmente se podría pedir más recursos dentro de ese saco ya cerrado, a no ser que ya fueran cosas absolutamente yo consideraría que marginales, de reducción de unos porcentajes en Capítulo I o en Capítulo II, aunque este tema es particularmente querido por el Grupo Político del que usted es en este momento Portavoz, pero que también difícilmente se pueden llevar a cabo las gestiones, la gestión presupuestaria, difícilmente se puede llevar a cabo la gestión de las carreteras y la Administración como tal si no se tiene medios humanos y medios materiales suficientes para hacerlo.

Yo creo que en esa complementación de nuestro presupuesto para alcanzar los 5.000.000.000 y pico que nos cubrirían los que diría el Plan Regio-

nal frente a lo que dice el presupuesto, frente a lo que realmente tenemos, ese es nuestro reto político y ese es nuestro trabajo. Yo creo que, exactamente igual que el año pasado se logró cerrar, este año hay muchas buenas perspectivas para que lo logremos cerrar sin que esto tenga que dar ninguna... sin que esto sea, yo lo pueda garantizar tampoco en este momento de una manera absoluta. Eso será al final del año nuestro éxito o nuestro fracaso, bien sea por aportaciones económicas muy importantes o bien esa, como pudo pasar el año pasado con la Diputación de Salamanca, o bien sea por nuestra pequeña capacidad de gestión a través de múltiples convenios con organismos, instituciones o incluso particulares. Por un procedimiento u otro yo creo que estamos en un buen momento del año, en un buen momento del año para..., de gestión todavía, para sacar adelante este asunto e insisto que ese será nuestro reto y ese será dentro de..., a final de año de lo que tengamos lógicamente que dar cuentas.

Yo he dicho que el Plan nuestro es un Plan de conservación; claro, es que es un plan de conservación prácticamente con carácter global, porque incluso las inversiones nuevas sin inversiones en carreteras existentes en redes existentes. Por eso yo creo que no es muy correcto hablar de que la capacidad de inversión por kilómetro son 100.000 y pico pesetas porque... digo, perdón, la capacidad de inversión en conservación son 100.000 y pico pesetas, porque son 1.000.000.000 y pico los que aparecen en el presupuesto, sino que todo el presupuesto prácticamente se dedica a la conservación de la red de carreteras. Una política realmente equivocada sería si nosotros hubiéramos hecho entrar en el tema de construcción de nuevas carreteras de manera importante, cuantitativamente importante, porque entonces sí que estaríamos abandonando la red transferida.

Efectivamente, podrían plantearse criterios distintos. Yo me he referido a que las mejores alegaciones, por llamarlas de alguna manera, o escritos en contestación a nuestra sugerencia de aportaciones en el proceso de redacción del Plan Regional de Carreteras procedían de las Cámaras de Comercio e Industria o del Colegio de Ingenieros de Caminos, que son los que apuntan en sus escritos el tema de que se debería probablemente reducir la red primaria o red básica proyectada en el Plan, hacer en ella una inversión más fuerte y por lo tanto llevarla a un nivel más... de mayor calidad en un tiempo más corto.

Bien, nosotros, aun considerando que esos eran los mejores informes que hemos recibido, porque eran los únicos que tenían una visión global del asunto, consideramos al mismo tiempo que es muy difícil mantener los criterios de equilibrio regional y accesibilidad comarcal reduciendo esa red, y aun considerando que eso es una propuesta muy

respetable, e incluso muy considerable, nosotros pensamos en este momento que no vamos a atenderla dentro de los criterios de que nosotros queremos que sea al final nuestro Plan y la clasificación de nuestra red.

Bueno, yo, la verdad, también le quiero agradecer que al final lo que se hace es una valoración en el fondo positiva de la capacidad de gestión con relación a lo que hay. Otro tema distinto es el global de la financiación de las Comunidades Autónomas o los recursos generales. Yo creo que tal vez es difícil no reconocer que si se compromete el noventa y cinco por ciento de un presupuesto, un presupuesto —al menos cualitativamente dentro de los de la Comunidad Autónoma— importante, eso es una cosa positiva, mucho más además si ese presupuesto no sólo se contrae sino además se ejecuta dentro del año, con las dificultades que todos sabemos que existen para hacerlo también dentro del año en un porcentaje muy importante, como he dicho antes, de un setenta y tantos por ciento. Nada más.

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

**EL SEÑOR POSADA MORENO:** Yo creo que este diálogo ya lo hemos tenido algunas veces. Siempre el señor Consejero afirma que estas carreteras hubieran tenido peor tratamiento si no hubiera habido transferencia autonómica. Bien, eso permanece un poco en el ámbito de lo no probable porque sí ha habido transferencia autonómica, y yo temo que esa idea que él tiene y que alguien, bastantes personas más o menos entendidas en el tema de carreteras pueden quizás compartir, sin embargo para el común de los ciudadanos de Castilla y León, que no tienen por qué conocer esas interioridades, lo que ven es una red autonómica y una red estatal. Eso es lo que ellos ven, y cada vez lo ven más claro porque la señalización —y nos parece muy lógico que así sea— diferencia esas carreteras.

Nosotros apoyamos, y lo apoyamos... y el Diario de Sesiones es testigo, todas las negociaciones que se hicieron para que la red regional tuviera la magnitud adecuada, pero indudablemente eso era un reto, un grave reto para el que lo que hubiera podido ocurrir si esas carreteras no hubieran sido transferidas me temo que no es una argumentación suficiente. Lo que hay ante nosotros es esa comparación y esa comparación no se puede hacer continuamente.

Naturalmente, naturalmente que yo no propongo ahora que se renegocien esos decretos de transferencias; eso está cerrado, se cerró, yo he expuesto mi opinión sobre ese tema, pero está cerrado. Lo que se trata es de que ahora hay un grave

y profundísimo problema, que es el de la financiación de las Comunidades Autónomas. En efecto, ese es un problema global, pero ningún problema global se forma más que con los problemas particulares acumulados, y uno de los problemas particulares importantes que inciden en ese problema global de la financiación de las Comunidades Autónomas, y más concretamente de la de Castilla y León, es la magnitud de la red regional de carreteras y los costes de reposición que se consideraron y los costes de reposición que realmente son. Ahí hay un argumento; un argumento que quizá no se esgrima ya en un decreto de transferencias, pero habrá de esgrimirse en esa financiación global, porque no cabe duda que cuando se hagan esos estudios de financiación, que por cierto se iban a presentar en enero, estamos en abril y todavía no se han presentado, yo supongo que todos esos puntos, todos esos detalles concretos se están teniendo en cuenta, porque si no se tienen en cuenta esos detalles, ¿con qué criterio se está haciendo? No puedo admitir, creo, yo me niego a creer que eso pueda ser así, que al final, para aplicar la financiación de las Comunidades Autónomas, se haga un criterio prácticamente predominante sobre la población de las Comunidades Autónomas. Bueno, eso sería auténticamente desastroso para Castilla y León, auténticamente desastroso, y yo, sinceramente, aunque eso se ha filtrado de la prensa no puedo creerlo, y, es más, estoy convencido de que no puede ser así. Por eso decía antes que yo no sé lo que se habló en esa reunión del Presidente del Gobierno con Presidentes de Comunidades con gobierno socialista, pero estoy seguro, porque eso sí que no... que no se dijo que ahora la financiación iba a hacerse por número de habitantes, porque eso entonces hubiera sido verdaderamente calamitoso para Castilla y León y no puedo comprender que el señor Presidente de la Junta no hubiera levantado su voz. Es decir, que yo no creo que ese sea el criterio, pero indudablemente se está manejando criterios y se están manejando muchos datos. Bien, pues éste es un dato importantísimo que nosotros tenemos que poner sobre la mesa porque así se hicieron las transferencias.

En cuanto a que indudablemente la Junta dedica todos los recursos posibles, yo creo que se pueden dedicar más. No voy a entrar, porque no es éste el tema presupuestario y no se trata de discutir si con unas reducciones marginales del capítulo primero o capítulo segundo, más o menos marginales, se puede mejorar, pero lo que está claro es que hay que darle una importancia fundamental al tema de infraestructura.

En cuanto a la financiación, digamos, suplementaria, claro que es un reto, pero es que es tremendo que cada año el cumplimiento del Plan Regional de Carreteras esté supeditado a unas nego-

ciaciones que a estas alturas del mes de abril simplemente presentan buenas perspectivas, lo cual es para felicitarse pero que no presentan todavía realizaciones concretas para este mismo año. En el año ochenta y siete volverá a ocurrir lo mismo. Yo es que creo que esta situación va a dificultar mucha una..., que el Plan Regional de Carreteras se ejecute adecuadamente.

En cuanto a conservación, indudablemente, claro, todo el Plan es conservación porque no se hacen nuevas carreteras. Ya dijimos que eso nos parecía un criterio en principio muy aceptado. Pero lo que se ha llamado conservación más específicamente es una partida que se destina precisamente a esas actuaciones que el señor Consejero no ha leído del ochenta y cinco y del ochenta y seis, que son actuaciones más o menos de conservación, pero más o menos también de obra nueva, puntuales, en donde en un pequeño número de kilómetros se invierte mucho dinero. Es en el resto donde se invierte dinero de conservación, y ese dinero es poco, y vuelvo a insistir en el tema del parque de maquinaria y vuelvo a insistir en el tema de pagos a contratistas. Todos esos temas son muy importantes para conseguir una buena gestión, por ello, y con esto ya termino, no... vuelvo a decir que no dudo de la buena voluntad y de la gestión técnica de la Consejería, y lo señalaría si no fuera así, pero sigo creyendo que si no se hace un cambio de rumbo importante los logros van a ser cada día menores y al final tendremos una actuación mediocre en las carreteras de nuestra región.

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): Bien, para cerrar un poco, bueno, no lo cerraremos nunca, pero para cerrar un poco el tema de la financiación, yo creo que el tema de partida no es evidentemente el repaso de los decretos, pero sí que es muy importante tener en cuenta las competencias asumidas. Eso lógicamente es básico para el asunto del futuro de financiación de las Comunidades Autónomas y yo además creo que es un punto de partida perfectamente aceptado por todo el mundo, con independencia de que yo he participado en reuniones en las que se producen discusiones entre Comunidades Autónomas del tipo: «bueno, pues nosotros... allí no hay embalses, luego por lo tanto aquello habrá que ser para no sé qué». «Bueno, pero aquí no hay puertos». Y entonces entran en unas disquisiciones bastante complicadas y complejas, con lo que yo creo que el tema fundamental tiene que ser al final competencias asumidas, sí, pero algo más, algo distinto que sea lo que permita realmente a una Comunidad Autó-

noma hacer una política autónoma de tal manera que esos recursos puedan dedicarse por la propia voluntad política de esa Comunidad Autónoma a carreteras o puedan dedicarse, por la propia política de esa Comunidad Autónoma, a promoción del empleo. Yo creo que, la discusión de eso que está por encima de las competencias, de eso que está por encima de las transferencias, es lo que es el fondo profundo del asunto, para que sean las propias políticas de cada Comunidad las que definan cuáles son sus grandes opciones.

Y por último, el asunto de esa especie llamémosle de angustia sobre la financiación suplementaria al plan cada año. Bueno, nosotros podíamos haber hecho una cosa mucho más rápida, que era simplemente haber dicho que el plan son los 4.400 incrementados con un 9 % anual de financiación prevista en el Plan de Desarrollo Regional y se nos habrían acabado las angustias todos los años, pero yo creo que hemos preferido lo contrario, hemos preferido el tener que hacer toda esa gestión cada año para intentar aportar esos fondos suplementarios. Porque yo creo que sí que hay una cosa que es importantísima, con independencia de la financiación de las Comunidades Autónomas, de la política de la Junta o incluso de los planes de presupuestos anuales; es que nosotros lo que sí que hemos recibido es unos servicios con una enorme capacidad de gestión, con una capacidad de tener una biblioteca de proyectos de prisa y con una capacidad de contratar proyectos con una celeridad de ejecución que nunca tuvo la Administración Central y que, por lo tanto, lo que sí que puedo decir es que la Consejería y la Dirección General de Obras Públicas tiene en este momento una capacidad de gestión y una biblioteca de proyectos muy superior a la capacidad de inversión, y yo creo que eso es importante y eso es lo que nos permite que en el momento en el que aparece cualquier capacidad de financiación por encima de la estrictamente presupuestaria estamos siempre dispuestos a dar el paso adelante y decir aquí lo podemos hacer y lo podemos hacer de prisa y esperamos que además hasta bien. Nada más.

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

EL SEÑOR BUIZA DIEZ: Señor Presidente, señor Consejero, señoras y señores Procuradores. A estas alturas y después de las intervenciones que me han precedido yo no voy a ser muy extenso. Simplemente, no por obligación sino por convencimiento, en nombre del Grupo Socialista, felicitar al señor Consejero por su intervención, que refleja a nuestro juicio una gestión eficaz, y yo lo apunto al dato objetivo de que en relación al año

ochenta y cinco el nivel de ejecución sobrepasa el 95 % de lo previsto.

También quiero señalar un dato que el señor Consejero ha apuntado pero no se ha detenido excesivamente, que hace referencia al avance sustancial que ha habido a un nivel que a todos se nos escapa pero que tiene fundamental importancia, que es el de coordinación interinstitucional, digamos, no solamente a nivel de instituciones públicas, Corporaciones Locales, Diputaciones, Ayuntamientos, sino también instituciones privadas. Porque, evidentemente, estando todos convencidos como estamos, y en esto comparto la afirmación genérica del Grupo Popular y del Grupo Mixto, de que nuestro gran problema y nuestro gran drama, no solamente en este área sino en otras muchas, porque en otras Comisiones podemos observar esa misma afirmación, de que los recursos son escasos por hacer frente a múltiples necesidades, lo que hay que hacer es estos recursos existentes dentro del ámbito territorial de nuestra Comunidad, no solamente a los que dependen directamente de la gestión de la Junta sino de otras instituciones, se coordinen en objetivos comunes y se consigan las finalidades previstas, que no son exclusivamente de un ente, digamos, abstracto, que es la Comunidad Autónoma de Castilla y León, y yo creo que algunas instituciones intermedias, Diputaciones Provinciales y Ayuntamientos algunas veces lo plantean así, sino que son problemas de todos; que una carretera, aunque tenga carácter de básica regional, pasa por una provincia, por otra provincia y no solamente es de interés regional sino también a la vez de interés territorial de la provincia el que se mejoren sus condiciones, se hagan nuevos tramos, si llega al caso, y esto obliga... Y en esto aplaudo y felicito al señor Consejero por la consecución del convenio con la Diputación de Salamanca, y a ver si con un poco de suerte tenemos en este ejercicio también alguna otra muestra más de colaboración; no lo digo con ánimo crítico, sino consciente que esta sería una vía importante precisamente para llegar ese 30 % de fondos suplementarios que hace falta para llevar a cabo el plan previsto, el Plan Regional de Carreteras. A ver si en la próxima comparecencia, aunque sea tarde, es decir, para dar cuenta de la ejecución del presupuesto del ochenta y seis, podemos tener esa satisfacción. Y yo, a la vez que reconozco esta voluntad de la Consejería, le animo y le motivo, si es que sirve de algo la motivación de nuestro Grupo en este tema a que por todos los medios intente conseguir esta colaboración, haciendo ofertas claras dentro de este Plan Regional de Carreteras, con objeto de que en la medida de estos escasos recursos con que contamos se pueda llevar a cabo, a feliz éxito el Plan.

Ya he dicho que, bueno, que estoy de acuerdo, y en esto no hay discrepancia, que ésta es una re-

gión pobre, que hay problemas de financiación, pero no son solamente específicos de nuestra Comunidad. Es importante que de una vez se establezca el sistema de financiación de las Comunidades Autónomas. No creo que debamos ser egoístas en el sentido de decir, cuando se plantee un plan de financiación que perjudique a Castilla y León... Es ciertamente una región poco poblada la nuestra, pero hay muchas que también son poco pobladas; es decir, que no es que los tiros, si van por ahí, que yo lo desconozco, vayan directamente contra Castilla y León, quizá otras salgan tan perjudicadas o más. Esto, como desde luego trasciende un poco a nuestras competencias y a nuestros conocimientos en este momento, yo no voy a entrar a enjuiciarlo, simplemente manifestar, como lo han hecho otros, nuestro mejor deseo que sea un plan de financiación que intente corregir los desequilibrios, que intente ayudar a las regiones más necesitadas, no solamente a Castilla y León sino a las que lo estén, y que todo concluya con feliz éxito.

Ha hablado también el señor Consejero, y lo ha tocado muy de pasada, a mí me interesaría que se extendiese un poco en esta cuestión, sobre la problemática que se ha planteado con la Diputación Foral de Alava en el tema de las carreteras, que está en el litigio, y que explique un poco más ampliamente cuál es la posición de la Junta en este tema, en el que, por el esbozo que hizo, por supuesto cuenta también con nuestro total apoyo, al menos mientras el Condado de Treviño pertenezca a nuestra Región.

Por otra parte, sobre el Plan Regional de Carreteras, no es éste el motivo de la comparecencia, tampoco quiero extenderme, aunque sí señalar también la metodología acertada en su elaboración, que creo que es muy importante, al margen de la respuesta de otras instituciones, cual ha sido en el período de información pública pedir la opinión o el criterio, solicitar informes a Diputaciones, Ayuntamientos, corporaciones profesionales, etcétera, con objeto de que participen y al mismo tiempo aporten sus conocimientos o sus experiencias sobre el tema. Esto es digno de elogio para la Consejería, al margen, insisto, de la respuesta mayor o mejor, más o menos eficaz que haya habido.

Y, finalmente, simplemente decir que a ver si en el próximo presupuesto pues esta Consejería cuenta con más fondos para hacer frente a tantas necesidades, aunque indudablemente, como los problemas y las necesidades no son exclusivas de esta Consejería, pues la dificultad será también grande. Nada más, 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): Gracias, señor Portavoz del Grupo Socialista por su intervención. Yo creo que sí es importante esto a lo que se ha referido, y voy a extenderme sobre la posibilidad de coordinar y de actuar conjuntamente con otras administraciones e instituciones. Yo creo que es muy importante en esta materia el propio Estado. Ya me he referido antes a las actuaciones no sólo con el MOPU, un programa de intersecciones y de carreteras y de puntos, por lo tanto, de alguna manera comunes, sino con el Ministerio de Transportes y con RENFE, con Tráfico y demás. Pero también me he referido a que nosotros tenemos capacidad de entender el tema de la Región de tal manera que si consideramos que una carretera, que es el eje del Duero, básica y uno de los grandes ejes estructurales de la Región, tiene en este momento unas condiciones absolutamente inaceptables en su paso por la provincia de Burgos, nos hemos ofrecido que, dada esa capacidad nuestra de redacción de proyectos y de gestión y considerando las dificultades en esta materia que ellos pueden tener, a ser nosotros mismos los que les ofrezcamos a ellos los proyectos para que ellos no puedan... no tengan motivo para retrasar la inversión, para retrasar la obra.

Y eso mismo es lo que nosotros estamos pidiendo de alguna manera a las otras Administraciones, a las Administraciones Locales, que entiendan, yo creo que como entendió correctamente y perfectamente la Diputación de Salamanca, que esa inversión tan realmente de choque en la provincia, y eso se ve muy bien en el plano que se refiere a obras contratadas del año ochenta y cinco, evidentemente fue en las carreteras titularidad de la Comunidad Autónoma, pero si en algo repercutió en beneficio pues fue en beneficio de la provincia de Salamanca y de la población de esos municipios hasta entonces muy mal comunicados.

Y esto no sólo en cuanto a la propia capacidad de inversión, que hay muchas Diputaciones que no la tienen porque la financiación de las Diputaciones es totalmente distinta, sino incluso aunque sólo sea en la coordinación o conocimiento de los propios planes de carreteras que ellos están haciendo para que tengan que ver con itinerarios nuestros, con actuaciones nuestras o al revés, nuestras actuaciones nuestras o al revés, nuestras actuaciones con las suyas. Yo creo que sólo de esa colaboración de todas las instituciones competentes en materia de carreteras podemos hacer un trabajo que al final sea beneficioso para nuestro propio pueblo.

El contencioso sobre las carreteras, sobre las carreteras de Burgos, porque no son sólo en el Condado de Treviño, con la Diputación Foral de Alava surge precisamente porque tradicionalmen-

te esas carreteras habían sido gestionadas por la Diputación de Alava en el período anterior a las Autonomías y construidas directamente por ellos, de la misma manera que la Jefatura Provincial de Burgos conservaba y gestionaba carreteras dentro de la provincia de Alava. Nosotros lo que hemos considerado es que en este momento esa situación es una situación que ya no tiene sentido, por eso en los decretos de transferencias aparecieron esos tramos de carreteras como de nuestra titularidad. Ellos siguen manteniendo, y por eso plantearon el recurso de incompetencia nuestro sobre la titularidad de esas carreteras, se ha ido manteniendo esa especie... o quiere mantener esa especie de derecho y eso es lo que la Junta ha dicho que no... incluso no reconociendo la Diputación Foral de Alava capacidad de igualdad para dirigirse al Gobierno de Castilla y León, porque en su caso tenía que haber sido el propio Gobierno Vasco, por lo que ni tan siquiera tuvimos que entrar en el fondo de la cuestión. Ya digo que en este momento el asunto está paralizado, por lo menos formalmente, ya que no ha vuelto a haber ninguna... nadie se ha vuelto a dirigir a nosotros en este sentido. Yo creo que éste es un tema que tiene que arreglar, tomado este tipo de decisiones, que se tiene que arreglar lógicamente con el tiempo, porque es absolutamente incomprensible que todo lo otro que tienen a su alrededor las carreteras, como las autorizaciones de construcción, la fijación de distancias, las responsabilidades de accidentes, lo que sea, es lógico que dependa de la Comunidad Autónoma de Castilla y León ya que son carreteras que atraviesan su territorio.

Problemas de éstos quiero decir también que tenemos como más Comunidades Autónomas, con Cantabria y con tal, porque hay muchas carreteras que son muy difíciles de gestionar por dos Comunidades Autónomas puesto que van saliendo y entrando en dos provincias distintas, pero que simplemente por convenios de gestión es como se pueden resolver sin roces políticos, sin roces políticos de fondo.

Y por último, que es una cosa que yo creo que está en el espíritu de la Comisión y que reconocemos todos, que los recursos destinados a carreteras podrían ser más importantes, tal vez deberían ser más importantes. Yo creo que eso es algo que queda en el aire pero que la Consejería, por lo tanto, lo que gestiona a lo largo del año es lo que tienen los presupuestos y que eso... nuestro trabajo creemos que se puede decir satisfactorio, por las cifras que he dado, en cuanto a nivel de ejecución y a nivel de participación. Nada más. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ): Gracias, señor Consejero. ¿Desea intervenir el señor Buiza? ¿El señor Consejero desea?

Bien, yo quiero hacer una observación antes de dar la palabra a los señores Procuradores, y es que respecto al tema de esta comisión conjunta esta Presidencia estaba de acuerdo —me refiero a la Comisión conjunta Obras Públicas, Comunicaciones y Transportes—, estaba de acuerdo en que se celebrase, pero que por causas ajenas a esta Presidencia, como ya todos los señores Procuradores saben, no ha sido posible.

A continuación abrimos un turno para la intervención de los señores Procuradores que deseen hacerlo. Bien, tome nota el señor Secretario para irles dando la palabra. ¿Alguno más?, ¿están todos? Bien. Tiene la palabra el señor Junco Petrement.

**EL SEÑOR JUNCO PETREMENT:** Gracias, señor Presidente. Sólo cuatro preguntas muy puntuales y muy breves.

La primera es la referida a la mejora que se está realizando en la carretera número 622 Burgos-Aguilar, la cual se está mejorando solamente el trazado y sabemos que existía un proyecto del MOPU el cual contemplaba la mejora del trazado y no sólo del firme como se está haciendo. Le quería preguntar al señor Consejero por qué este proyecto se ha variado, dada la importancia que esta carretera él mismo ha reconocido, ya que puede ser la vía más importante de acceso de Castilla-León a Santander.

Otra pregunta se refiere a los funcionarios. Parece ser, —y en esto si estoy equivocado que me corrija el señor Consejero— que los funcionarios de la misma categoría de la Consejería de Obras Públicas y Urbanismo tienen una remuneración inferior a las de los de la misma categoría centralizados, es decir, del Ministerio de Obras Públicas.

En tercer lugar, quería preguntar al señor Consejero si en la cuestión de maquinaria, maquinaria que ya nuestro Portavoz... (maquinaria del parque de la Consejería), nuestro Portavoz hizo notar que es una maquinaria, bueno, realmente muchas piezas son de museo, y tal vez el señor Consejero esté de acuerdo conmigo, si este parque existe un plan concreto para sustituir esas maquinarias, puesto que los 97.000.000 que el señor Consejero dice se ha gastado este año son inferiores posiblemente a lo que se ha gastado en una sola provincia por parte del Ministerio de Obras Públicas, de la Administración Central. Esta maquinaria tiene una antigüedad que incluso hace peligroso el uso de ella muchas veces; eso sin contar los enormes gastos de conservación que debido a su antigüedad tiene, y por supuesto la falta de efectividad.

Por último quería preguntar al señor Consejero que si las provincias de Burgos y León, según él mismo ha reconocido, son las que tienen la red en peores condiciones, fundamentalmente debido a sus adversas condiciones meteorológicas y sobre

todo en la zona norte, si existe una diferencia en cuanto a presupuesto de conservación entre estas zonas y el resto de las zonas y provincias que no tienen esos problemas climatológicos. A mí me parece, y esto es una opinión mía, que en este momento no existe una diferencia que indique los más elevados gastos de conservación que piden las carreteras de estas dos provincias, fundamentalmente la zona norte.

Bueno, finalmente y al margen de esta cuestión, decir al Portavoz del Grupo Socialista que nuestro Grupo es menos pesimista y esperamos que el Condado de Treviño continúe en Castilla y León. Nada más.

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

**EL SEÑOR CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACION DEL TERRITORIO (SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO):** Voy a contestar a las tres primeras y yo le pasaría, si no le importa al Presidente y al señor Procurador, al Director General el tema de la conservación de acuerdo con las distintas..., en las distintas provincias.

Efectivamente, cuando se hizo el proceso de transferencias existía un proyecto redactado por el Ministerio de Obras Públicas para el tratamiento de la carretera entre Burgos y Aguilar, que era un proyecto de unas características y de una inversión que la Comunidad Autónoma no podría haber hecho frente o tendría que haber dedicado al mismo unos recursos, los de toda la provincia de Burgos o a lo mejor haber tenido que rebajar inversiones en otras provincias. Por lo tanto, nosotros modificamos el proyecto, hicimos esta otra actuación que encontramos que es una actuación suficiente, sobre todo en tanto en cuanto —y esto es algo que nosotros teníamos bastante claro— que se corría el peligro de que la carretera Ubierna-Montorio no se hiciera o que el Ministerio no asumiera el hacer esa carretera que va a ser una carretera, digamos, hecha absolutamente «ex novo», fuera de la red de carreteras con la que se ha quedado el Estado. Por lo tanto, yo creo que esta política que hemos seguido, de modificar el proyecto para darle unas características entendemos que suficientes, aunque no las de aquel proyecto, es lo que nos ha permitido iniciar esa obra, tenerla avanzada, intentar contratar este año el tramo límite de la provincia de Burgos-Aguilar de Campoo, que por lo tanto habremos adelantado de tal manera que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo ya, por decirlo de alguna manera, no le queda más remedio que acometer la otra inversión, muy importante, que es el Ubierna-Montorio con los 1.000.000.000 y pico de pesetas.

Si el Ministerio hace esa carretera nueva, las

conversaciones que tenemos con el Ministerio es que la carretera como tal pasaría a titularidad del Estado y que sería el acceso a Cantabria de la meseta, dejando El Escudo de titularidad del Estado pero transfiriendo a la Comunidad Autónoma el tramo de El Escudo a Burgos. Y en ese momento yo creo que habríamos conseguido bastantes objetivos importantes: el primero, que realmente se hiciera la carretera, que se hiciera con unas condiciones suficientes y que a partir de que sea de titularidad del Estado, y considerando —como ha quedado claramente expresado en la Mesa— la mucha mayor capacidad de inversión que tiene el Estado, que tenemos nosotros, sea entonces —y eso será no antes de cinco años, porque no creo que antes de cinco años se acabe el tramo Ubierna-Montorio—, sea dentro de cinco años cuando entonces el Estado podría estar en su caso en hacer otro tipo de actuaciones, pero la Comunidad Autónoma habría invertido en ello yo creo que lo justo para desencadenar el proceso.

Que haya funcionarios transferidos a la Comunidad Autónoma que cobren menos que los que no hayan sido transferidos, yo creo que eso es una cosa que a los primeros que nos preocupa es a nosotros. Nosotros en los decretos de transferencias venía lógicamente funcionario por funcionario con su cuerpo, nivel, trienios y demás, y si hemos hecho algo ha sido sobre todo, en el proceso de ajuste entre las antiguas estructuras orgánicas heredadas del Estado y las nuestras, adscribir en su caso niveles superiores. Si el Estado ha seguido una política de incrementos superiores a ellos, nosotros somos los primeros decepcionados, pero de alguna manera creo que se nos ha colocado en «fuera de juego». Pero la Comunidad Autónoma no tiene por qué seguir a la rastro de las decisiones del Estado en la materia.

Sobre la maquinaria, evidentemente, la maquinaria transferida era la que era, habrá muchas piezas de museo. Yo creo que como tal habrá que considerarlas y guardarlas convenientemente; sería un despilfarro destruirlas. Y, evidentemente, sí que existe un plan; yo creo que con unas inversiones similares a la que estamos haciendo durante un período de tiempo de tres años habrá cambiado... —pero tampoco toda la maquinaria es una maquinaria de museo, también hay bastantes máquinas en buen funcionamiento—, yo creo que en un período de tres años esa situación, ese parque podrá, digamos, acometer las misiones que tiene encomendadas, y una de las más importantes puede ser el asunto de la nieve, con suficiente eficacia.

Sobre el asunto de la provincialización o la inversión distinta en mantenimiento para las provincias que tienen problemas distintos, voy a pasar la palabra al Director General.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ): Sí, tiene la palabra el señor Director General.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR LAZCANO ACEDO): Muchas gracias, señor Presidente. Primero quiero indicar que la inversión prevista en el programa de conservación con respecto al año de mil novecientos ochenta y cinco ha sufrido un incremento del 34 %, lo cual creo que es muy importante y que conseguirá el que la conservación por gestión directa, es decir, la conservación rutinaria que se hace de las provincias pues se acerque más a las necesidades que dichas provincias tienen. En cuanto al reparto, el reparto se hace directamente proporcional al número de kilómetros y se corrige por un coeficiente que varía de uno a dos, y ese coeficiente tiene en cuenta el estado de descapitalización de la red y también las circunstancias climatológicas; lógicamente, tanto las provincias de Burgos como de León tienen coeficiente dos.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ): Gracias, señor Director General. Tiene la palabra el señor Junco... Entonces a continuación tiene la palabra el señor Alonso Pelayo.

EL SEÑOR ALONSO PELAYO: Gracias, señor Presidente. Señor Consejero, Señorías. Yo creo que, bueno, es un poco triste tener que volver a recordar en todas las Comisiones de Obras Públicas que efectivamente tenemos —ya lo han dicho todos los compañeros, creo que usted lo reconoce—, tenemos una red de carreteras en deplorable estado y que en algunos casos está intransitable, y usted lo sabe, vamos, usted lo sabe que es así y que hay un tanto por ciento muy elevado en algunas provincias, y sobre todo en algunas comarcas, donde las trece toneladas por eje... vamos, no trece, ni dos pueden pasar, y que eso está ahí y que se ve, y que, bueno, que nos estamos lamentado en cada Comisión que estamos aquí, pero que estamos igual que la otra vez o peor.

Y sí quisiera recordarle algo. Es que a mí no me cuadra lo que dicen y hablan de la solidaridad entre regiones. Yo no lo entiendo. No sé si existe o no existe. Porque lo que resulta es que, por lo que oigo y algunos datos que tengo aquí, Cataluña cada vez tiene mejores carreteras y nosotros, que éramos una región muy deprimida, las tenemos peores; luego entonces cada vez existe más diferencia entre unas regiones y otras. Y de verdad, señor Consejero, ¿usted cree de verdad que con este Plan tendremos la posibilidad de aquello que le recordaba yo en una Comisión ya, que íbamos a entrar en Europa, que usted decía: «bueno eso

no tiene nada que ver» (yo creo que tiene mucho que ver), que nuestros productos pueden tener la misma facilidad de transporte y de exportación que esas regiones que tienen una buena infraestructura? Yo pienso que no, pero usted puede pensar lo que quiera, desde luego.

Y usted decía una cosa, usted decía una cosa: que se va a celebrar en nuestra región el año europeo... creo que le he entendido algo así, el Año Europeo, y puede que los europeos nos visiten y estén por aquí; bueno, que los lleve usted a una de esas carreteras pero que prepare el helicóptero, prepare el helicóptero y con eso a lo mejor conseguimos algo: que si no nos ayuda el Gobierno Central nos ayuden los europeos a arreglar nuestras carreteras. Podemos conseguir algo. Y desde luego, para no tenernos que lamentar tanto, porque, desde luego, si estuviera aquí la televisión y viera nuestras caras, que estamos todos llorando, tristonos, con los lagrimones así de gordos, pues para no tenernos que recordar todo esto usted hablaba en un momento de voluntad y esfuerzo. Yo creo, como ha reconocido nuestro portavoz del Grupo Popular y también el del Grupo Mixto, que ustedes sí tienen voluntad pero que ese esfuerzo e imaginación tienen que ponerlo en funcionamiento porque de lo contrario sería triste —y muy triste— tenerle que recordar en la próxima Comisión que cada día estamos peor. Nada más. Muchas gracias.

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

**EL SEÑOR CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACION DEL TERRITORIO (SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO):** Bueno, yo creo que no ha planteado ninguna pregunta; el señor Procurador más bien ha hecho una intervención así general. Yo creía que estábamos en el turno de preguntas pero, bueno, yo también voy a contestar por tanto de una manera un poco general.

Yo creo que hay múltiples problemas en este asunto, y usted ha señalado uno y hemos estado hablando antes que es el tonelaje de muchos camiones que se meten por muchas carreteras, incluso con las limitaciones que existen, lo cual lo que requeriría no es ni planes generales de carreteras, ni inversiones de carreteras, sino un Guardia Civil detrás de cada camión que va destrozando una carretera que está preparada para otra cosa, y usted conoce bien el asunto. Yo creo que la solidaridad entre las regiones es que a veces se hacen afirmaciones que son absolutamente gratuitas y que a mí me gustaría que se constataran con algún tipo de datos. Entonces, ¿que las carreteras de Cataluña son cada día mejores? Yo espero que el señor Procurador me dé un informe

realizado por alguna institución independiente sobre cómo están de buenas las comunicaciones de Cataluña dependientes de la Comunidad Autónoma Catalana y tal, y entonces podríamos entrar en un debate mínimamente serio y no en una afirmación genérica y sin mucho contenido, y sin mucho contenido de fondo.

Yo creo que por supuesto estamos en Europa y yo sí que voy a decir una cosa: que las comunicaciones, no la comunicación que llega a cada pueblo y a cada rincón, pero que si hay una Comunidad Autónoma en este momento que está favorecida, y eso sí que sería realmente positivo en cuanto al Plan de Carreteras del Estado en la Comunidad Autónoma, no carreteras de la Comunidad Autónoma sino en la Comunidad Autónoma, si hay una Comunidad Autónoma que va a tener una situación absolutamente privilegiada, no Euzkadi o Navarra que son fronterizas, no, pero sí de las demás en cuanto a esas comunicaciones yo creo que esa es la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Yo creo que a través de aquí se ha conseguido una cosa muy importante —y eso ha sido con el apoyo de todos los Grupos Políticos—, que ha sido la conversión en autovía de la Nacional-1, Madrid-Burgos, con lo que Madrid se comunicará con Europa por autovía, Madrid y por lo tanto todo el sur de España y Africa, a través de nuestra Comunidad Autónoma; que la comunicación más importante, más importante que puede haber entre Europa y Portugal es una comunicación que atraviesa nuestra Comunidad Autónoma por el eje Burgos, en principio autovía hasta Tordesillas, y nosotros creemos que esa es la semilla para prolongar como autovía a Fuentes de Oñoro para contactar con el Plan de Carreteras de Portugal que además precisamente va dirigido hacia ahí, y por Zamora, Alcañices, al norte de Portugal. ¿Que no consigamos que hasta el último rincón de la Comunidad esté perfectamente conectado con Bruselas? Lo siento mucho. Pero que nunca se puede decir que esta Comunidad no va a ser, no es una de las claves de la articulación de las comunicaciones de España con Europa, y yo precisamente lo que lamento es que desde algunos sitios y desde algunos representantes elegidos en esta Comunidad Autónoma a lo mejor se estén apoyando cosas a las que nosotros no nos oponemos en absoluto, que es que Madrid se comunique con una autovía con Lisboa, difícilmente podemos oponernos a eso, pero sí que podemos decir que por lo menos no apoyarlo radicalmente como ciertos representantes políticos que efectivamente su Grupo están haciendo con todo entusiasmo.

Que no es que aquí se vaya a celebrar el Año Europeo de la Seguridad Vial. Aquí vamos a intentar hacer unas Jornadas en una ciudad, que es Burgos, sobre este asunto como consecuencia de que se va a celebrar ese Año. Yo le voy a invitar

a usted allí para que hable con los europeos y les lleve a esas carreteras.

Y tampoco puedo admitir esa cosa general y global de cada vez a peor, porque eso también forma parte de esas afirmaciones yo creo que generales, gratuitas y de alguna manera desmoralizadoras que no tienen mucho contenido ni se pueden demostrar de una manera realmente objetiva.

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

EL SEÑOR ALONSO PELAYO: Sí, que bien, que podemos tener alguna carretera importante donde veremos y sobre todo nuestros niños dirán «ahí pasa un camión portugués, otro francés», pero que no se pueden salir de ahí, porque si se salen allí quedan, ya no tienen salida. Eso está ahí, está ahí. Por lo tanto... Y que desde luego en otra Comisión o particularmente a usted le daré datos de cómo está la Comunidad Autónoma Catalana, en la cual a mí personalmente me han dicho que está bastante mejor que la nuestra. Y que, desde luego, el que vamos a peor es una realidad. Es que usted no me acepta hacer un viaje por mi querida provincia, que es Zamora, y entonces ya no diría usted eso, diría otra cosa. Nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ): Bien. ¿Desea intervenir el señor Consejero? Pues tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO (SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO): ¿Cómo no voy a aceptar hacer un viaje? Lo haré encantado cuando usted quiera. Pero tratamos de este tema específicamente un día con relación a una Interpelación que Su Señoría presentó, y creo que quedó suficientemente demostrado el esfuerzo que se estaba haciendo en relación con situaciones anteriores.

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

EL SEÑOR SABORIT-MARTINEZ POLANCO: Señor Consejero, se ha visto que la actuación de la Junta, sobre todo de su Consejería, ha sido una actuación globalmente pobre. Se habla más y repetidas veces lo que se va a invertir, hemos invertido tantos millones, vamos a invertir otros cuatrocientos, quinientos; la gente se arma un taco impresionante, se ceba en millones, y lo que vamos viendo en la realidad son señales por la carretera que valen sus buenos miles de pesetas, posiblemente veinte o veinticinco mil, un bache de cuaren-

ta duros, y otra señal que cierra el ciclo de otras treinta mil pesetas. Eso es la realidad del asunto. Pero, vamos, como dice usted, sin generalizar, voy a preguntas concretas sobre ciertos tramos de mi provincia y en el estado en que están de conservación. Hay una carretera que va de Cebreiros a Hoyo de Pinares, deben de ser como unos siete u ocho kilómetros, que había un proyecto del Estado que se ha quedado desierto porque naturalmente la subasta ha sido..., se ha proyectado con mucho menos dinero de lo que la realidad presupone, y querría saber cuándo se va a volver a subastar y por qué cantidad.

Luego he estado en contacto con la Diputación y ha habido unas propuestas, unas propuestas sobre la cesión de la gestión, conservación y mantenimiento de diferentes vías, y quisiera saber cuál es la predisposición de la Consejería sobre estas alegaciones del Plan General de Carreteras. No voy a leerlas todas. Hay una zona cerca de la carretera de Salamanca, otra de la zona de Sierra, otra en la zona de Gredos, otra en el tramo de Madrigal (ésta se hará porque el alcalde es socialista), otra de Mancera, cerca de Salamanca, y luego hay otra distancia de carreteras nuevas, como son unir aquella zona nuestra que es..., de Barco de Avila, que tiene mala salida con Extremadura y saldría a Navalanguilla a bajar al Valle del Jerte. Esta quisiera ser otra pregunta.

No voy a hablar del Puente de Arévalo. Le he hecho una pregunta por escrito porque de este asunto me ha dado largas al menos.

Y como quinta cuestión, voy a hablar de esa contratación laboral que ha dicho. Me gustaría que no fuera, cuando tenga usted esta oportunidad de sacar las contrataciones laborales, no haga usted como el Consejero de Industria, que da vergüenza leer la convocatoria. Resulta que el proceso de selección es el siguiente, por si usted no lo ha leído: se forma un Comité de Selección formado por el Delegado Territorial o persona en quien delegue, dos miembros de la Consejería (o sea, de la misma cuerda), y luego dos de un comité de... que también son de la misma cuerda; o sea, cinco personas que deciden. Se empieza por una entrevista que se valora en tres puntos; luego unas pruebas optativas que se valoran en quince puntos donde yo me imagino, claro, que si es un mozo de almacén le dirán: «pues mira, rico, estas llavecitas; esta es una llave inglesa, aprieta el tornillo hacia la derecha», si es conocido, y si no pues le hará un recital a... qué se yo, pues la lista de los reyes godos, por ejemplo, para cargárselo. Y luego ya lo que cierra la broma es cuando dice: «otros méritos: Ingeniero Superior, dos coma cinco puntos; Perito, uno». Eso es demencial, espere-mos que no sea en su caso lo mismo. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACION DEL TERRITORIO (SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO): Yo creo que el señor Procurador ha utilizado un tono que yo difícilmente podría considerar como aceptable, y por lo tanto yo creo que... me gustaría que hiciera algún tipo de rectificación si se puede.

No voy a hablar en concreto de esas carreteras puntuales; yo creo que, incluso, no merecía la pena que empezáramos a mirar ahora; incluso yo creo que el tono de la pregunta tampoco lo merece demasiado. Dice «o al menos me ha dado largas». Y que he dicho... y cómo va a preguntar si es una de las cosas que he dicho que vamos a contratar este año, y además ya me he referido y he estado hablando con el señor Daniel de Fernando sobre ese asunto.

Por supuesto que no he leído la convocatoria del Consejero, del Consejero de Industria; aunque la hubiera leído seguro que no me habría dado ninguna vergüenza. ¿Cómo se puede decir que las personas son de la misma cuerda? ¿Es que que las personas que resuelvan el concurso sean de la Consejería es que son de la misma cuerda? ¿Quién las iba a resolver?, ¿los de la Comunidad Autónoma de Murcia?, ¿los de la Diputación de Albacete? Pues serán los de la Consejería. ¿Que se hagan entrevistas es extraño? ¿Qué pretendería, que quien corre más deprisa los cien metros lisos? Yo creo que en una prueba se diga que hay unas entrevistas es lo más razonable; si no se dijera, a lo mejor se podría criticar lo contrario. ¿Qué van a preguntar la lista de los reyes godos? Realmente, no he entendido, no he entendido, casi prefiero no entender casi nada de lo que ha dicho. Me parece que no es un tono muy aceptable y que, por lo tanto, que haremos... cuando hagamos nuestra convocatoria, incluso sin haber leído la del Consejero de Industria seguro que se parece en muchas cosas.

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

EL SEÑOR SABORIT MARTINEZ-POLANCO: No ha sido mi intención la acritud, ni mucho menos. Pero largas, efectivamente, llevamos hablando del puente de Arévalo tres años. Usted no olvide que estaba contratado, y lo sabemos hace años. Hubo que indemnizar supongo a la empresa que estaba adjudicada, y esto hace tres años. El proyecto pues se ha venido dilatando, eso es indudable y ahí está. Y creo que no ha habido otra forma de acritud más que lo del engaño, lo demás lo

mantengo. Lo de la cuerda, pero es un dicho normal y corriente que no tiene más importancia.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACION DEL TERRITORIO (SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO): Yo creo que demos por zanjada la cuestión que se decía. Ahora, sobre lo del punto de Arévalo sí que voy a hacer una pequeña... dar un par de datos. No estaba contratada, es que lo contratamos nosotros, y fue en las primeras contrataciones que se hicieron a finales del año ochenta y cuatro. Ahora, nosotros mismos lo reconsideramos porque pensamos que era un proyecto de aquellos transferidos del Estado a punto de contratar, que en un momento primero pensamos que era bueno contratarlos, pero que nos dimos cuenta sinceramente que nos habíamos equivocado, que el puente tenía un impacto paisajístico y en relación con el entorno que podría ser realmente muy criticado, que no resolvía los problemas de cuando se haga el desdoblamiento de la M-6, del acceso a Arévalo; iba a ser por ahí, iba a ser por otro sitio, cómo se va a hacer ese nudo, porque ahora sí que los criterios que se están utilizando desde el Ministerio es que el programa de autovías va a ser fundamentalmente con cruces y cambios de sentido a distinto nivel; cómo se van a resolver los problemas de cotas que se creaban. Realmente, reconocimos que nos habíamos equivocado y que era mejor rescindir aquel contrato. Se rescindió aquel contrato, se encargó, y además se habló con el alcalde de Arévalo en distintas ocasiones de una solución que, sin perjudicar al municipio, o sea, manteniendo esa inversión que iba a estar allí, resolviera otros problemas que tiene el municipio; se redactó por lo tanto ese proyecto nuevo, un proyecto de esas características con un puente nuevo, etcétera (tampoco se redacta de prisa, de prisa y corriendo), y estamos en condiciones este año de contratarlo como he dicho antes. Nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ): Gracias, señor Consejero. ¿Desea el señor Director General ampliar sobre el tema? Puede hacerlo si lo desea.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR LAZCANO ACEDO): Muchas gracias. En cuanto al puente de Arévalo, la asistencia técnica se realizó durante el pasado año, se está trabajando en ella y nosotros esperamos que la obra se contrate este año, y así lo ha indicado el Consejero en el listado de obras de la provincia de Avila.

En cuanto a las obras de la carretera local AV-502, efectivamente el tramo Cebrero-Hoyo de Pinares se quedó desierto y nosotros este año vamos a volver a sacar la obra reajustando el proyecto y más o menos con idéntica inversión, variará aproximadamente un diez por ciento o un veinte por ciento, es decir, que si estamos hablando de 100.000.000, que creo era la cifra inicial, pueden ser 120.000.000; el proyecto se está redactando y la primera contratación prevista, porque se ha cubierto el trámite de las expropiaciones ya, la primera contratación prevista en este año, en esa contratación se adjudicará la obra. Además, y como también muy bien ha dicho el Consejero de Obras Públicas, el tramo de continuación entre Hoyo de Pinares y Navalperal de Pinares se piensa también adjudicar durante el presente año y nosotros ya hemos redactado la Orden de estudio para que se comiencen los trabajos de dicho proyecto. Nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ): Gracias, señor Director General. Bien, sea breve por favor.

EL SEÑOR SABORIT MARTINEZ-POLANCO: Únicamente —ya queda poco por contestar— esto de la predisposición de la Consejería a las alegaciones al Plan Nacional de Carreteras de la Diputación Provincial, los acuerdos de la predisposición, si me permite.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ): Bien. Sí, tiene la palabra el señor Director General.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR LAZCANO ACEDO): Sí. Bueno de las múltiples alegaciones no solamente de la Diputación, porque ha habido alegaciones canalizadas a través de algunos municipios, y algunas las hemos recogido. Concretamente, el Ayuntamiento del Barco de Avila, el tratamiento en la travesía de la población, y luego lo que proponía la Diputación de Avila sobre cesión de varias carreteras y sobre ejecución de nueva carretera entre Navalosa y Navarrevisca, y entre Navalonguilla y el límite de la provincia de Cáceres, entendiendo que esta nueva construcción de carreteras iba a resolver problemas de conectividad en un entorno donde la densidad de carreteras pertenece a la Diputación Provincial, no hemos estimado dichas alegaciones porque entendemos que nosotros no debemos de tener una carretera en un territorio donde la densidad en su mayoría sea de las Diputaciones. Es un criterio que hemos adoptado en toda la Región.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MU-

ÑOZ): Gracias, señor Director General. Tiene la palabra el señor López.

EL SEÑOR LOPEZ RODRIGUEZ: Señor Presidente, señor Consejero, señores Procuradores, voy a ser breve. Sólo dos preguntas, y no quisiera pecar de provinciano. Hay dos temas que considero importantes, y de antemano tengo que reconocer que la intervención de esta Consejería es importante en aquella zona, aunque siempre podía ser más, pero, claro, partimos siempre del problema que como siempre es el dinero.

No sólo yo, sino cualquier ciudadano reconoce que en estos tres años mejoraron notablemente nuestras carreteras, y, repito, agradezco el gran esfuerzo de esta Consejería en aquella zona como en cualquier otra zona de esta región. Con estas dos intervenciones que voy a pasar a enumerar creo que se mejoraría, dentro de lo posible, el acceso a la comarca de La Ciana. Por un lado, sería prolongar el tratamiento que se está haciendo, que creo que termina en Villablino, con la carretera comarcal 631, Ponferrada-La Espina, hasta el puerto Leitariegos, ya que hay una estación invernal que es el acceso a Asturias que creo que es importante, sobre todo dado el mal estado y el intenso tráfico, tanto pesado como ligero, y ahora aumentando más porque se abrieron dos explotaciones mineras a cielo abierto con lo que ello conlleva y lo que ello incrementa de tráfico pesado.

Por otra parte, sería el tratado o ensanche de los dos puentes, el puente de Caballes de Abajo y Villaseca, dado lo peligrosos que éstos son tanto para los vehículos como para los peatones que por allí transitan.

Nada más. ¿Cómo piensa esta Consejería afrontar estos dos temas?

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS Y ORDENACION DEL TERRITORIO (SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO): Bien. Sobre el tema de Leitariegos mantenemos ahí también un pequeño contencioso con el Principado de Asturias, porque hay dos carreteras que una vertiente es suya y otra vertiente es nuestra, que una es la que va al puerto de San Isidro y otra que sería la del puerto de Leitariegos. Nosotros, y en nuestros dos planes, hemos optado por dos soluciones distintas. Nosotros pretendíamos potenciar San Isidro y potenciar menos Leitariegos y los asturianos da la casualidad que hacían exactamente al revés: potenciar Leitariegos y marginar San Isidro. Yo creo que después de la última reunión de Directores Generales, creo que al final la solución va a ser que las dos Comunidades se comprometan a

hacer las dos actuaciones, pero un poco —y yo lo siento por el señor Procurador— condicionada a que nosotros no... entráramos en la ruta, que parece que es lo que a ellos les interesa, y sin embargo ellos marginaran..., vamos, retrasaran indefinidamente cualquier inversión en la otra ruta que es la que nosotros en principio habíamos estado potenciando.

Sobre los puentes de Caboalles y Villaseca, como sabe el señor Procurador hay unas posibilidades, incluso unos compromisos de actuación específica en las zonas mineras como consecuencia de que son unas zonas más particularmente, desde un punto de vista de la residencia, duras, por las condiciones de vida, por las condiciones de trabajo, incluso por la crisis genérica del sector. En ese sentido, nosotros tenemos un compromiso de actuar en ambos puentes, con problemas, porque son unos puentes —o por lo menos alguno— que

tienen unas características histórico-artísticas y tan importantes, que tampoco se puede hacer algún tipo de actuación un poco demasiado radical que se planteaba desde alguno de los ayuntamientos, sino más bien algún tipo de actuaciones menos importantes pero que resolvieran sobre todo el problema de los pasos de peatones. En ese sentido, la Delegación nuestra de León conoce el asunto, incluso tiene el encargo de redactar unos proyectos para intentar sacar adelante los temas.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAINZ MUÑOZ): Gracias, señor Consejero. ¿Desea intervenir el señor Procurador? ¿Señor Consejero?

Pues nada más. Muchas gracias a todos por su presencia y se levanta la sesión.

(Se levantó la sesión a las veinte horas quince minutos.)