

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENTE: Don José Luis Santamaría García

Sesión celebrada el día 30 de mayo de 2001, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DÍA:

1. Elección del Secretario de la Comisión.
2. Pregunta con respuesta Oral ante la Comisión, P.O.C. 1508-I, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador D. Antonio Losa Torres, relativa a situación de los pasos a nivel de ferrocarril en León, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N.º 88, de 29 de septiembre de 2000.
3. Pregunta con respuesta Oral ante la Comisión, P.O.C. 1529-I, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador D. Ángel Gómez González, relativa a obras en la CL-601 entre Segovia y Valladolid, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N.º 109, de 21 de diciembre de 2000.
4. Pregunta con respuesta Oral ante la Comisión, P.O.C. 1532-I, formulada a la Junta de Castilla y León por la Procuradora D.^a Begoña Núñez Díez, relativa a deficiencias de las obras de las carreteras P-940 y P-972 de Palencia, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N.º 109, de 21 de diciembre de 2000.
5. Proposición No de Ley, P.N.L. 483-I, presentada por la Procuradora D.^a M.^a Teresa Rodrigo Rojo, relativa a mantenimiento de la carretera CL-601, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N.º 121, de 27 de febrero de 2001.

6. Proposición No de Ley, P.N.L. 495-I, presentada por los Procuradores D. José M. Hernández Hernández y D.^a Ana Granado Sánchez, relativa a negociación con la Comunidad de Madrid de un Plan de Infraestructuras de los Valles del Tiétar y Alberche-Pinares y del Suroeste de la CAM, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N.º 125, de 13 de marzo de 2001.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diecisiete horas diez minutos.	5399	El Presidente, Sr. Santamaría García, abre un turno de aclaraciones sobre la pregunta.	5406
El Presidente, Sr. Santamaría García, abre la sesión y comunica las sustituciones que se han producido.	5399	En turno de aclaraciones, interviene la Procuradora Sra. Rodrigo Rojo (Grupo Socialista).	5406
Primer punto del Orden del Día. Elección Secretario.		Contestación del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	5406
El Presidente, Sr. Santamaría García, da lectura al primer punto del Orden del Día.	5399	Cuarto punto del Orden del Día. POC 1532-I.	
Intervención de la Procuradora Sra. Velasco García (Grupo Socialista) para proponer candidato al cargo de Secretario de la Comisión.	5399	La Secretaria, Sra. Ull Laita, da lectura al cuarto punto del Orden del Día.	5406
El Presidente, Sr. Santamaría García, somete a votación la propuesta. Es elegida doña Leonisa Ull Laita como Secretaria de la Comisión.	5399	Intervención de la Procuradora Sra. Núñez Díez (Grupo Socialista) para formular su pregunta.	5406
Segundo punto del Orden del Día. POC 1508-I.		Contestación del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	5407
El Presidente, Sr. Santamaría García, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	5399	En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. Núñez Díez (Grupo Socialista).	5407
Intervención del Procurador Sr. Losa Torres (Grupo Socialista) para formular su pregunta.	5399	En turno de duplica, interviene el Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	5408
Contestación del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	5400	Quinto punto del Orden del Día. PNL 483-I.	
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Losa Torres (Grupo Socialista).	5402	La Secretaria, Sra. Ull Laita, da lectura al quinto punto del Orden del Día.	5409
En turno de duplica, interviene el Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	5402	Intervención de la Procuradora Sra. Rodrigo Rojo (Grupo Socialista) para presentar la Proposición No de Ley.	5409
Tercer punto del Orden del Día. POC 1529-I.		En turno en contra, interviene la Procuradora Sra. Juárez Galindo (Grupo Popular).	5409
La Secretaria, Sra. Ull Laita, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	5403	En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. Rodrigo Rojo (Grupo Socialista).	5410
Intervención del Procurador Sr. Gómez González (Grupo Socialista) para formular su pregunta.	5403	En turno de duplica, interviene la Procuradora Sra. Juárez Galindo (Grupo Popular).	5411
Contestación del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	5404	Intervención de la Procuradora Sra. Rodrigo Rojo (Grupo Socialista).	5411
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Gómez González (Grupo Socialista).	5404	El Presidente, Sr. Santamaría García, somete a votación la Proposición No de Ley. Es rechazada.	5412
En turno de duplica, interviene Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	5405	Sexto punto del Orden del Día. PNL 495-I.	
		La Secretaria, Sra. Ull Laita, da lectura al sexto punto del Orden del Día.	5412

	Págs.		Págs.
Intervención del Procurador Sr. Hernández Hernández (Grupo Socialista) para presentar la Proposición No de Ley.	5412	Intervención del Procurador Sr. Hernández Hernández (Grupo Socialista).	5419
En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Rodríguez de la Fuente (Grupo Popular).	5414	El Presidente, Sr. Santamaría García, somete a votación la Proposición No de Ley. Es rechazada.	5422
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Hernández Hernández (Grupo Socialista).	5416	El Presidente, Sr. Santamaría García, levanta la sesión	5422
En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Rodríguez de la Fuente (Grupo Popular).	5418	Se levanta la sesión a las diecinueve horas quince minutos.	5422

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

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Buenas tardes, Señorías. Se abre la sesión. Los Grupos Parlamentarios han comunicado a esta Presidencia las siguientes sustituciones. Por el Grupo Parlamentario Popular...

EL SEÑOR HUIDOBRO DÍEZ: Perdón, señor Presidente. Don Demetrio Espadas sustituye a don Emilio Arroita y don Jesús de Castro sustituye a don Javier Marqués.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Bien. ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista hay alguna sustitución?

LA SEÑORA VELASCO GARCÍA: Sí. Gracias, señor Presidente. Doña Carmen Espeso sustituye a Jesús Quijano y a Isabel Marassa don Antonio de Meer.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias. Primer punto del Orden del Día: "**Elección del Secretario de la Comisión**".

Se procede a elegir Secretario de la Comisión de acuerdo con los Artículos 40 y 31 del Reglamento de la Cámara. ¿Algún Grupo Parlamentario desea presentar candidato para ocupar la Secretaría de la Comisión?

LA SEÑORA VELASCO GARCÍA: El Grupo Socialista presenta como candidata a doña Leonisa Ull Laita.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Vamos a proceder a la votación, de conformidad con lo establecido en los Artículos 40 y 34 del Reglamento de la Cámara. Cada Procurador... podemos hacerlo de dos formas: escribiendo en la papeleta o si les parece a ustedes, y los Portavoces están de acuerdo, a mano alzada. ¿Lo hacemos a mano alzada? Entonces, se procede a efectuar la votación. ¿Miembros o Procuradores que votan a favor de la candidatura presentada? ¿Abstenciones? No hay votos en contra.

Entonces, el resultado de la votación... se procede al escrutinio. Como hemos dicho hay siete... siete votos favorables, no hay ninguna abstención. En consecuencia... ¿Quiere usted decirnos, Señoría, el nombre?

LA SEÑORA VELASCO GARCÍA: Doña Leonisa Ull Laita.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Que, en consecuencia, queda elegida Secretaria de la Comisión la Procuradora doña Leonisa Ull Laita. Le ruego ocupe la Mesa.

Señorías, segundo punto del Orden del Día: "**Pregunta con Respuesta Oral ante la Comisión... Pregunta Oral 1508, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador don Antonio Losa Torres, relativa a la situación de los pasos a nivel de ferrocarril en León, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 88, de veintinueve de septiembre del año dos mil**".

¿Quiere usted formular la Pregunta?

EL SEÑOR LOSA TORRES: Gracias, señor Presidente. Gracias, señor Secretario General... señor Director General por su presencia, aunque, desde luego, un poco tarde, porque hace... el treinta y uno de julio del año dos mil, exactamente, se presentaba esta Pregunta Oral, y han tenido que transcurrir doce meses para que usted hiciera presencia en esta Cámara, con lo cual nosotros le agradecemos su presencia, pero también le instamos para que sean más diligentes en cuanto a las Preguntas que le plantea la Oposición.

Desgraciadamente, aunque han transcurrido diez meses, desgraciadamente el asunto hoy sigue vigente. Sigue vigente porque tenemos multitud de pasos a nivel del ferrocarril y, por lo tanto, tenemos gran cantidad de labor que hacer para evitar accidentes que se producen desgraciadamente en estos pasos.

El uno de junio del año noventa y nueve se firma un convenio entre la Consejería de Fomento y Renfe para la

supresión de pasos a nivel en el ámbito de la Comunidad Autónoma. En dicho convenio se manifiesta la necesidad de eliminar progresivamente los seiscientos cincuenta y cinco pasos a nivel existentes en ese momento en la red ferroviaria de Renfe. No olvidemos que hay otros trescientos setenta y cinco de FEVE, lo que supone una cantidad que supera el millar; de los cuales, muchos de ellos están todavía sin barreras.

En la actualidad -decíamos entonces, en julio del dos mil-, existían ciento diez pasos a nivel en toda la provincia de León -creo que no se hayan... no se haya bajado mucho esta cifra-; de los cuales, setenta y ocho, señor Director General, carecen de barreras. Fíjese que casi un 75% no tienen todavía barreras que salvaguarden la integridad física de las personas.

En los últimos cinco años -decía en esa Pregunta, es decir, en julio del dos mil-, habían fallecido, por accidentes ocurridos en estos cruces, siete personas, que posiblemente se haya incrementado con alguna más en el tiempo que ha transcurrido desde que se presentó esta Pregunta.

La Pregunta que le hacemos, señor Director General es: ¿Cuál es la situación actual en León de los pasos a nivel del ferrocarril? ¿Qué previsiones tiene la Junta de Castilla y León, en relación con su eliminación? ¿Y cuál es el grado de cumplimiento del convenio vigente, suscrito en mil novecientos noventa y nueve con Renfe y, en particular, a lo que se refiere al programa de actuaciones del año mil novecientos noventa y nueve al dos mil dos, los pasos que se han suprimido en estos dos años y medio que lleva el convenio en vigor, la Comisión de Seguimiento si ha funcionado o no ha funcionado, y cuáles han sido las inversiones realizadas hasta el momento y las previstas para finalizar este convenio?

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, señor Procurador. Para contestar a la Pregunta, en nombre de la Junta, tiene la palabra don Luis Alberto Solís, Director General de Carreteras e Infraestructuras.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señor Presidente. Señorías, antes de abordar a la contestación de las cuestiones formuladas, quisiera aclarar algunas discrepancias entre las cifras hechas en la exposición de la misma, para lo cual aclararé cuál es la situación actual de los pasos a nivel en la provincia de León, ampliándola, asimismo, con la información exhaustiva de la situación de los pasos a nivel en todas las líneas de Renfe en el territorio de la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Todo ello, de acuerdo, según la información que le voy a facilitar a continuación, con los tipos de protección de cada uno de los pasos a nivel establecidos con la normativa en vigor, que es la Orden de uno de diciembre de mil novecientos noventa y

cuatro, del Ministerio de Fomento, modificada por la Orden de treinta de marzo del año noventa y cinco.

En la actualidad, en la provincia de León, no existen ciento diez... ciento diez pasos a nivel, como se decía, sino ciento treinta y nueve; de los cuales son: ciento tres de la clase A; dos de la clase B; veinticuatro de la clase C; dos de la clase D; y uno de la clase E; y cinco de la clase F. (Llamadas las clases A, B, C, D y F, en cuanto a los dispositivos de protección que la normativa en vigor establece para los mismos.)

Por lo que se refiere a los pasos a nivel en el territorio... en todo el territorio de Castilla y León, en este momento existen seiscientos treinta y cinco pasos a nivel, clasificados por sus elementos de protección: cuatrocientos setenta y uno con protecciones de tipo A; trece con protecciones de tipo B; ciento once con protecciones de tipo C; tres con protecciones de tipo D; seis con protecciones de tipo E; y siete con protecciones de tipo F.

Una vez hecha esta aclaración -y volviendo de lleno a la Pregunta-, quisiera manifestar lo siguiente:

En primer lugar, que la protección de los pasos a nivel, de acuerdo con la ya mencionada normativa existente, corresponde al titular de la infraestructura ferroviaria y al titular del camino o carretera con que se cruce.

Segundo, por lo que se refiere a las actuaciones de la Junta de Castilla y León en carreteras de su titularidad, el uno de junio del año noventa y nueve se firmó un Protocolo de Colaboración, entre la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León y Renfe, para la supresión de pasos a nivel en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

Dicho Protocolo extiende su vigencia, en principio, hasta el treinta y uno de diciembre del año dos mil dos, con una inversión prevista de 1.400 millones de pesetas, repartida al 50% entre las dos partes firmantes. En él se recogía, asimismo, como actuación prioritaria por parte de la Junta de Castilla y León, la supresión de los dos pasos a nivel existentes en los pk 24,335 y 24,717 de la línea León-Gijón con las carreteras Nacional 330A y C 626, respectivamente, en la localidad de La Robla.

De hecho, las obras están en trámite para poder contratarse en este año, a la espera de la confirmación del Ayuntamiento de La Robla de la disponibilidad efectiva de los terrenos, y con un coste aproximado de 600.000.000 de pesetas. Se incluye, asimismo, en esta actuación la supresión del paso a nivel del pk 0,237 del ramal La Robla-Matallana de FEVE. Por lo tanto, con esta obra la Junta va a cumplir, prácticamente, la parte que le correspondería según el Protocolo, tanto en inversión como en plazo.

Por si esto no es suficiente, las prioridades de Renfe en dicho Protocolo fueron la supresión de cuatro pasos a nivel en la provincia de León, en los términos municipales de La Robla, dos, Villamanán y Valverde de la Virgen, que se encuentran ejecutados en la actualidad, existiendo previsión de actuaciones en otros dieciséis pasos a nivel de esa provincia.

En otro orden de ideas, de todos los pasos a nivel de la provincia de León con líneas Renfe, sólo cuatro –realmente tres, por lo que luego les diré– están... solamente tres están en carreteras autonómicas, que es en las que la Junta tiene competencias: dos son los ya referidos anteriormente de La Robla, el tercero es el situado en el pk 122,783 de la línea Palencia-La Coruña, con la Avenida Doctor Fleming de León, más conocido como paso a nivel de El Crucero, y cuya eliminación se producirá con la integración urbana del ferrocarril en León (actualmente, en fase de redacción del estudio informativo).

Finalmente, "el cuarto" se encuentra –llamémosle entre comillas, porque jurídicamente no existe– en La Bañeza, en el pk 325,472, en la línea Monfragüe–Astorga, incluida en el acuerdo del Consejo de Ministros de veinte de octubre de mil novecientos noventa y cinco, por el que se autorizaba a Renfe el levantamiento de la vía y las instalaciones anejas a las líneas deficitarias cuyos servicios habían sido cerrados más de diez años antes y que, dicho sea de paso, en Castilla y León afectó a unos ochocientos sesenta kilómetros de líneas férreas.

No obstante lo anterior, además de las actuaciones contenidas en el Protocolo con Renfe, la Junta ha puesto en marcha las obras de supresión de los pasos a nivel de Cubillas de Santa Marta (Valladolid), Aldealuenga, La Fuente de San Esteban (Salamanca), por un importe total de 626.000.000 de pesetas, además de otro en Burgos, en el ramal de acceso al Polígono de Villalonquén, incluido en el desdoblamiento de la carretera Burgos quinientos... perdón 622, cuyo importe total se sitúa en 583.000.000 de pesetas; de los que, aproximadamente, un 25% corresponde a la supresión propiamente dicha.

A la vista de todo lo anterior, como conclusión puede destacarse lo siguiente: el supuesto convenio que menciona Su Señoría, que es un Protocolo de Colaboración, goza de buena salud, que está inspirando unas actuaciones continuadas de eliminación de pasos a nivel sobre las que se ha puesto especial énfasis con la creación en el año dos mil del Programa presupuestario 084, de infraestructuras ferroviarias. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, señor Director General. En un turno de réplica, don Antonio Losa Torres tiene la palabra por un tiempo de cinco minutos.

EL SEÑOR LOSA TORRES: Gracias, señor Presidente, por su benevolencia. Mire usted, señor Director

General, me corrige usted diciendo que no son ciento diez, que son ciento treinta y nueve los que existen en León. Muy bien, mi información era mucho más benevolente que la suya, que lo hace todavía más acuciante el problema.

Yo decía seiscientos cincuenta y cinco, seiscientos cincuenta y cinco con Renfe, porque es lo que pone el Protocolo. Es que el Protocolo que usted... que ustedes suscribieron el uno de julio del noventa y nueve habla exactamente de seiscientos cincuenta y cinco; o sea, que se equivocaron ustedes. Habla exactamente de seiscientos cincuenta y cinco pasos a nivel sobre la red ferroviaria de Renfe; pero no se olvide de los trescientos setenta y cinco de FEVE, que también causan accidentes. En total, mil diez que tienen ustedes en Castilla y León abiertos, mil diez abiertos.

De la titularidad que usted habla es muy... es baja la que le corresponde a Castilla y León en relación con la que le corresponde al Estado. Cuarenta y dos le corresponden a la Comunidad de Castilla y León, veintitrés sobre la red ferroviaria y diecinueve sobre FEVE –también yo estoy informado, ¿eh?–.

Y vamos a ver, vamos a repasar cuál ha sido el cumplimiento del Protocolo –que según usted goza de muy buena salud–. Le leo literalmente, la cláusula cuarta del Protocolo dice: "se fijan como actuaciones prioritarias a desarrollar durante el año noventa y nueve las que a continuación se relacionan". Es decir, han transcurrido dos años. En esos dos años Renfe ha cumplido... no se ejecutaron en el año noventa y nueve, se ejecutaron posteriormente los que le correspondían a Renfe, pero los dos que le correspondían a la Junta de Castilla y León todavía no se han iniciado. Y tenían ustedes que haberlos ejecutado en el año mil novecientos noventa y nueve (lo dice el Protocolo que ustedes firmaron). Luego, la buena salud es una salud un poco frágil, me parece a mí.

Paso a nivel de El Crucero. Yo no sé qué farol se ha echado usted aquí; no sé qué farol, o qué tanto se ha querido apuntar. Ayer, concretamente, se firmaba una... por unanimidad total de todos los Grupos Políticos y en el seno del Ayuntamiento de León la posibilidad de suprimir de una vez un histórico paso que ha supuesto para León muchísimos problemas, que está coartando el desarrollo de todo el oeste de la ciudad y que, por lo tanto, está incapacitando a gran parte de los ciudadanos, a la marginalidad los está induciendo y, desde luego, los está marginando totalmente, como consecuencia de una red ferroviario... ferroviaria que lleva ya treinta años tratando de suprimirse por parte de la ciudad de León. Y ayer, afortunadamente, hubo unanimidad de todos los Grupos Políticos, y nos gustaría que esa unanimidad que se consiguió en el seno de las fuerzas políticas de León sea también para ustedes una obligación de impulsar..., con eso nos conformamos, porque, desde luego, con los presupuestos que ustedes consignan para la supresión de

pasos a nivel estaríamos dos mil años y no se ejecutarían, porque ahora le vamos a dar un repaso a esa buena salud económica que usted dice que gozan los presupuestos de la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

Dice usted que se han consignado una serie de inversiones para el ferrocarril de la León-Guardo-Arija; ése me parece que no lo pronunció, pero sí habló de Cubillas, sí habló de Aldealengua. Pero si estos pasos a nivel llevan ya desde hace unos años, y esos se están construyendo y se acaban este año. Pero ¿cuánto han presupuestado ustedes en estos años para el Protocolo? En el año mil novecientos noventa y nueve, cero pesetas; en el año dos mil, cero pesetas. Y ustedes firmaron 700.000.000 y tenían que haber ejecutado obra en el año noventa y nueve. Y por primera vez, en este año, en el año dos mil uno, aparecen 233.000.000 en "sin provincializar" para el Protocolo con Renfe.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Don Antonio, le ruego...

EL SEÑOR LOSA TORRES: (Acabo ya. Acabo ya, enseguida, señor Presidente.) Y no aparece provincializada ni una sola peseta para León, ni en el Programa 084, de Infraestructuras Ferroviarias, ni en el Programa... ni en el Programa de Carreteras tampoco para León. Sólo en fondos Miner, 144.000.000, que no creo que sean para suprimir ninguno de estos pasos.

Por lo tanto, señor Consejero, de buena salud, nada; desde luego, de cumplimiento, tampoco. Y lo que le instamos desde aquí es que a ver si ahora en los nuevos Presupuestos, que para el dos mil dos tendrán que presentarse el próximo otoño, ustedes se estiran un poco, y, desde luego, empiezan ya a plasmar sobre los Presupuestos esos planes tan maravillosos que ustedes están vendiendo permanentemente y que, desde luego, son papel mojado. "Con estos mimbres" -señor Director General- "no se hacen cestas", porque ustedes no aportan ni una sola peseta para eliminar este gran problema que tenemos en Castilla y León.

Y otra cosa le voy a decir, y otra cosa -y ya acabo, señor Presidente; no se impacienta, que ya acabo-: no entendemos, no entendemos -y le hago una pregunta concreta- cómo puede ser que la confluencia de la 630-A -no la 330, me pareció que se había equivocado-, cómo puede ser que la Junta de Castilla y León afronte la financiación de la supresión del paso a nivel en La Robla, en el punto kilométrico 24 en su intersección con la Nacional 630-A, ¿no será de titularidad estatal el cruce de una Nacional 630 con un cruce de Renfe? Son dos infraestructuras de titularidad estatal y no entiendo -explíquemelo, por favor- cómo es posible que el cruce de dos infraestructuras de ámbito nacional sea competencia de la Junta de Castilla y León, y tenga que pagarla íntegramente la Junta.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. En un turno de duplica, tiene la palabra don Luis Alberto Solís, por un tiempo de cinco minutos.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señor Presidente. Señoría. Bueno, en primer lugar, quisiera intentar rectificarle nuevamente. No... Tenemos, pero tenemos todos los pasos a nivel, no los tiene la Junta de Castilla y León. Los tienen todas las Administraciones afectas a nuestro territorio, a esos seiscientos treinta y cinco pasos a nivel. Insisto, pasos a nivel, titularidad con las carreteras de la Junta de Castilla y León y a los que la normativa legal vigente al día de hoy nos responsabiliza directamente de la señalización y/o supresión correcta de acuerdo con la normativa de las carreteras, insisto, de titularidad de la Junta de Castilla y León existen tres actualmente; el resto son carreteras que dependen de los Ayuntamientos, de las Administraciones Locales, etcétera, etcétera (a los cuales estamos dispuestos, si fuese necesario, a llegar a convenios de colaboración que fuesen... que tuvieran que... que fueran suficientes para poder colaborar en esta obligación de señalarlos o eliminarlos).

Cuando Su Señoría dice que tenemos los pasos a nivel sin barreras, induce de forma indirecta. Un cierto sentido de alarma que no está justificado. Porque, claro, los... efectivamente, hay pasos a nivel que no tienen barreras, pero hay pasos a nivel que tienen la debida protección que las normas en este momento vigentes en España, y que no son menos exigentes que las vigentes en el resto de la Comunidad Europea se imponen, las protecciones que yo les enumeraba al principio, que van desde la clase A hasta la clase F de tipo de protección. Y todos los pasos a nivel que existen en territorio de Castilla y León tienen el tipo de protección legal que al día de hoy se exige. Eso no excluye que en este momento, por parte del Ministerio de Fomento, se esté considerando y se esté analizando la posibilidad de aumentar el nivel de exigencia en cuanto a la... la eliminación, o actuaciones de señalización en los pasos a nivel existentes actualmente. De forma tal que, si el umbral de necesidad de suprimir pasos a nivel en la actualidad está en lo que se llama un momento de circulación de veinticuatro mil, que es el producto de los coches que pasan al día por la carretera por el producto... el número medio de circulaciones que pasan, de circulaciones ferroviarias, cuando eso es superior a veinticuatro mil es donde existe la obligatoriedad de suprimirlos, ese nivel, ese umbral se va a rebajar hasta mil quinientos.

Pero, en definitiva, al día de hoy, con la normativa legal existente en España, y que -repito- no es inferior a la que existe en el resto de la Comunidad Europea, los pasos a nivel en Castilla y León están debidamente protegidos y señalizados. Y de los que en la red de la

Junta de Castilla y León existen exclusivamente tres, tres de los que le he mencionado específicamente, y dos de ellos están en La Robla.

Ya nos gustaría que uno de ellos -como usted dice- fuese titularidad del Estado, porque le aseguro que la responsabilidad, y entonces el coste de ejecutarlo, recaería en la Administración del Estado. Pero está, no en la intersección de la carretera, está en la carretera Nacional 630-A, A de antigua, actual titularidad de la Junta de Castilla y León, y en pk -como le decía en mi primera intervención- en el 24,335.

Efectivamente, ésta es nuestra especial obligación de ese Protocolo que firmamos en el año noventa y nueve, en el cual afrontamos la responsabilidad de eliminar dos pasos a nivel; que históricamente ha habido muchas oportunidades de que muchas Administraciones hubieran sido capaces de arreglarlos, y ha sido muy difícil encontrar una solución técnica que satisficiera todos los intereses, no sólo los intereses de la propia carreteras, sino los intereses de las circulaciones ferroviarias y los intereses municipales.

Bueno, hemos llegado a una solución. Tenemos un proyecto que al día de hoy es aceptado por el Ayuntamiento de La Robla, y que en este momento estamos a la espera y con una magnífica disposición por parte del Ayuntamiento de La Robla para ponernos a disposición los terrenos, que nos va a permitir, si las cosas no se retrasan, en este ejercicio licitar la ejecución de esos pasos a nivel. Pero mientras tanto no hemos tenido los recursos financieros ociosos (que insisto, usted dice que son escasos; ya nos gustaría que todas las Administraciones, cuando han tenido oportunidad, hubieran dedicado los mismos): 620.000.000 de pesetas anuales para la supresión de pasos a nivel en Castilla y León; no en León, en todo el territorio de Castilla y León. Eso es un esfuerzo que será... seguramente, a juicio de Su Señoría, insuficiente, y probablemente acertará, pero le aseguro que es un esfuerzo notable e importante. Le remataré diciéndole que de los... con las actuaciones que en este momento la Junta de Castilla y León tiene puestas en marcha, en unos casos con obras licitadas el año pasado y terminándose de ejecutar este año, con los proyectos que están redactándose y que licitaremos este año o en el ejercicio próximo, y con los que están redactándose y los convenios que tenemos firmados, esperamos que de aquí al año dos mil cinco podamos suprimir, con la colaboración de la Junta de Castilla y León, ciento dieciocho pasos a nivel. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, señor Director General. Abrimos un turno de Procuradores de la Comisión. Si algún Procurador quiere intervenir en el tema concreto de esta pregunta...

Bien. Pasamos al segundo punto del Orden del Día. Por la señora Secretaria se dará lectura al segundo punto del Orden del Día.

LA SEÑORA SECRETARIA (SEÑORA ULL LAITA): Gracias, señor Presidente. Segundo punto del Orden del Día: **Pregunta con respuesta Oral ante la Comisión, número 1529, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador don Ángel Gómez González. Es relativa a la obra de la carretera 601, entre Segovia y Valladolid, y ha sido publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León con el número 109, el veintiuno de diciembre del dos mil.**

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, señora Secretaria. Es el tercer punto del Orden del Día. Para formular la Pregunta, tiene la palabra don Ángel Gómez González.

EL SEÑOR GÓMEZ GONZÁLEZ: Muchas gracias, señor Presidente. También esta Pregunta está formulada en tiempos remotos, casi ya lejanos. Pero como eso ya es hábito en este Parlamento, pues no constituye ni sorpresa ni novedad. Pero, en fin, actualidad no ha perdido, aunque sí en su planteamiento hay una referencia al invierno, que evidentemente todos estamos notando que ha quedado atrás, pero la actualidad sigue viva.

Como los Procuradores... muchos de los aquí presentes conocen, la carretera que une Segovia con Valladolid, la CL-601, pues lleva un tiempo también casi eterno en obras permanentes, cuyos resultados apenas se ven, son invisibles. Nosotros estamos esperando la eclosión, de tal manera que un día, al amanecer, cual acueducto hecho por el diablo, aparezca, aunque sea y le falte un pequeño trozo por terminar. Pero, en fin, esperamos ver la materialización de unas obras que, repito, aparecen sempiternas.

Bueno, pues el motivo de mi pregunta al señor Director General es conocer algo sobre esa realidad, sobre esa realidad que nos atormenta a quienes tenemos la obligación de venir con frecuencia a Valladolid, o a quienes tienen la obligación de venir a diario a Valladolid, procedentes de la zona de Segovia o de la zona norte de la provincia de Valladolid y que tienen que usar esa carretera.

A mi juicio, es demasiado largo el tiempo; a mi juicio, se ha actuado sin precauciones suficientes; y, a mi juicio, se ha sometido a los viajeros de esa carretera a peligros innecesarios.

Por eso, yo le formulo las siguientes preguntas: ¿Qué medida piensa poner en práctica la Junta para que los problemas que crean las obras en la carretera CL-601 sean menores que los actualmente son? ¿Y qué temporalización tiene marcada la Junta para la realización de las obras proyectadas en esa carretera?

Espero sus aclaraciones con la sana intención de comprenderlas. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, señor Procurador. En nombre de la Junta, le contesta el Director General de Carreteras, don Luis Alberto Solís.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias, señor Presidente. Señorías. La carretera autonómica CL-601 de Segovia a Valladolid es objeto de una constante atención por parte de la Junta de Castilla y León, tanto en lo que se refiere al acondicionamiento y mejora de su trazado como al mantenimiento de su estado de conservación y adecuadas condiciones de seguridad vial.

Con el objetivo de modernización de una forma diferenciada de esta importante vía de comunicación entre las citadas capitales, la Junta de Castilla y León en este momento está ejecutando obras en cuatro tramos del citado itinerario: una, el desdoblamiento entre el acceso a FASA y la carretera Valladolid-300 en la provincia de Valladolid; segundo, el acondicionamiento entre Santiago del Arroyo y Cuéllar, la mayor parte en la provincia de Valladolid; tercero, la variante de Sanchonuño; y cuarto tramo, la variante de Carbonero.

Las dos primeras suponen la ocupación parcial y temporal de la plataforma actual de la carretera, mientras que las dos últimas, por tratarse de variantes de población, no suponen importantes interferencias al tráfico.

Por todo ello, y a pesar de que todo desdoblamiento y acondicionamiento de una carretera va a generar trastornos al usuario, más trastornos le ocasionaría si se cortase la carretera al tráfico y sólo atendiésemos exclusivamente a los intereses del ritmo de ejecución de las obras.

En definitiva, la Consejería de Fomento ha articulado los mecanismos necesarios para que las obras se vayan ejecutando de conformidad con los plazos legales previstos y, a su vez, los usuarios de dicha carretera puedan continuar circulando por la misma con unas condiciones de seguridad satisfactorias.

Por otra parte, a pesar de las condiciones climatológicas por las que este año ha atravesado nuestra Región, las obras de la CL-601 se están ejecutando conforme a los plazos recogidos en los expedientes de contratación, incluso las dos obras en curso en la provincia de Valladolid, posiblemente, entrarán en servicio antes de la finalización de dichos plazos legales.

En concreto: el acondicionamiento de la CL-601 entre Santiago del Arroyo y Cuéllar entrará en servicio durante el presente verano; el desdoblamiento del tramo compren-

dido entre la carretera Valladolid-300 -conocida como la carretera de "Las Maricas"- y el acceso a FASA está previsto que entre en servicio antes de un año; por lo que se refiere a las dos variantes de población de la provincia de Segovia, Carbonero y Sanchonuño, las obras están previstas que finalicen en el presente año dos mil uno. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, señor Director General. En un turno de réplica, tiene la palabra don Ángel Gómez por un tiempo de cinco minutos.

EL SEÑOR GÓMEZ GONZÁLEZ: Gracias, señor Presidente. No... Yo le he comprendido, pero no saco sustancia, créame, porque no nos ha dicho usted nada nuevo. Decir que los plazos en los que está transcurriendo las obras se ajustan a la ley, ¡hombre!, pues es decir las verdades de Perogrullo, que a la mano cerrada la llamaba puño. Yo eso sí que le creo, mire usted. Supongo que autorizarán ustedes nada conforme a algo que esté fuera de la ley. Por tanto, no es necesaria esa afirmación, que es la única que ha manifestado.

Y, por lo demás, pues simplemente se ha limitado a manifestar qué es lo que está ocurriendo: obras en cuatro tramos.

Como eso lo conozco muy bien, porque paso esa carretera prácticamente todos los días, a mí personalmente me sobraba, pero, probablemente, a otros Procuradores no, y la respuesta viene bien. Pero no aclara para nada a los ciudadanos por qué a partir de ahora y hasta cuándo van a seguir teniendo dificultades serias para trasladarse a Valladolid, y, a mi juicio -permítame-, innecesarias, innecesarias. Es para los tramos que usted ha dicho, si exceptuamos las variantes de Sanchonuño y Carbonero, que han comenzado hace poco tiempo y que, ciertamente -como usted también ha dicho-, no interfieren en el viaje, porque simplemente rodean y, por tanto, no hay corte de tráfico, para los otros dos tramos, pues es que yo no sé cuál fue la fecha de inicio, pero, probablemente, hace tres años, ¿eh?, probablemente se comenzaron las obras hace tres años, y usted todavía me marca la perspectiva de un año para uno de esos tramos, y para el otro me dice que se abrirá este año. ¡Hombre!, créame, me parece absolutamente excesivo para unos tramos que van más allá, el uno... no sé si pueden ser diez kilómetros o doce, no lo sé, porque no ha dado usted las cifras o, si las ha dado, no las he percibido; y para el otro, que transcurren, pues, también por una distancia de aproximadamente ocho kilómetros. Me parecen tiempos excesivos. Eso por una parte.

Aparte de considerar si... -que eso es propio de otro debate- si lo que conviene a esa carretera es la obra que se está haciendo o no. Personalmente, creo que para nada. No es lo que la conviene a esa carretera, ni, desde luego,

lo que conviene a la provincia de Segovia. Pero, bueno, repito que eso sería motivo de otro debate.

Porque hay otra consecuencia: en los tramos que se han ido arreglando a lo largo de este tiempo, pues se ha disminuido de una manera tal las posibilidades de adelantamiento, que se crean verdaderas situaciones de peligro, como consecuencia de que, prácticamente, se han eliminado zonas de adelantamiento. Una carretera que transcurre, pues, con curvas muy propias del trazado de nuestras carreteras en Castilla, aunque transcurran por tramos más o menos llanos como son éstos, pues con el hábito, que yo no le entiendo muy bien, pero que tampoco me atrevo a condenarle, porque mis criterios pueden ser insuficientes, de poner rotondas o incorporaciones en el medio de los tramos rectos para que se incorpore un tractor aproximadamente cada siete u ocho meses, pues se prohíbe adelantar. Y, entonces, ¿qué ocurre? Que las zonas y los tramos de adelantamiento se limitan tanto que a los conductores se les sitúa en una situación de estrés que les obligan a hacer adelantamientos peligrosos. Y yo de esas situaciones he visto miles, cientos.

Yo, repito, no sé si esto es lo correcto o no, simplemente lo expongo, porque a mí sí que me parece que debiera al menos considerarse, al menos tratarse ese tema, porque facilitaría en mucho, a mi juicio, la facilidad para conducir por las carreteras (que es lo que yo creo que, en definitiva, debemos... debemos de procurar, y la garantía del éxito).

Yo le insto, señor Director General, a que acorten los tramos... a que acorten, perdón, los plazos de ejecución, a que si es preciso se proceda, no sé cómo, pero a contratar de tal manera que el compromiso de su ejecución lo aminore, porque es un hartazgo ya para los ciudadanos que vivimos en esa zona tener que trasladarnos a Valladolid por esa carretera. Llevamos ya un par de años o tres sufriendo algo cuyo resultado no vemos, porque la carretera sigue estando igual que estaba el primer día, prácticamente. Por eso le digo que espero la eclosión y que, realmente, un día todo eso de repente de haya abierto como el huevo y lance fuera la criatura. Nada más. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, señor Procurador. En un turno de dúplica, tiene la palabra el Director General.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, Presidente. Señoría, bueno, cuando yo me refería a los plazos legales, quiero aclarar que me refiero a los plazos contractuales. Por supuesto, toda la actuación está sometida a la ley -como no podía ser de otra forma-, pero me estaba refiriendo a los plazos contractuales sin ir a la ampliación de plazos que contractual y legalmente podía haber sucedido. Por tanto, los plazos de ejecución de las obras contratadas ha habido

circunstancias que podían haber motivado que esos plazos se aumentasen, y esos plazos no sólo no se han aumentado, pese a las condiciones climatológicas adversas, sino que en alguna de las obras esos plazos van a... van a reducirse.

El... yo entiendo, Señoría, que hay una serie de molestias a los usuarios que van transitando por una carretera en la que, realmente, pues desde el año, prácticamente, mil novecientos noventa y cinco se puso en marcha, pues, una transformación radical. Evidentemente, es... todo es discutible: si la transformación... el criterio de la transformación de esa carretera en una... algo parecido a una vía rápida es suficiente o no es suficiente. Pero nosotros entendemos que sí se produce la adecuación necesaria de lo conseguido con el empleo más eficiente de los siempre escasos recursos públicos.

Nosotros en esa carretera, con el horizonte del año dos mil tres-dos mil cuatro, porque prevemos que el año que viene se puedan terminar de contratar los últimos tramos, y, por tanto, estén terminados en... en torno del año dos mil cuatro, habremos hecho una inversión -la Junta de Castilla y León- de más de 15.000 millones de pesetas, en un itinerario de cien... ciento nueve kilómetros de carretera; es decir, 150.000.000 de pesetas por kilómetro. Nosotros, evidentemente, somos receptivos a cualquier sugerencia que se nos haga desde cualquier ámbito que pueda redundar en la mejora de las condiciones de funcionamiento de una carretera en lo que a seguridad vial se refiere. Y, desde luego, estamos abiertos... y agradezco la información de Su Señoría si... en el sentido en el que pudiese ser necesario o conveniente eliminar alguna de las incorporaciones de las rotondas, que, en definitiva, el objetivo que han pretendido es canalizar los accesos a la carretera en puntos concretos de unas vías de servicio por las que pretendemos que circulen los tractores y los accesos a las fincas de las propiedades... de las propiedades colindantes.

Realmente, ahora mismo, interferencias al tráfico se dan exclusivamente en el tramo de desdoblamiento de la salida de Valladolid capital entre el acceso de FASA y la carretera Valladolid-300, porque el otro tramo de Santiago del Arroyo a Cuéllar, aun faltándole los remates de la obra y el extendido de la última capa de rodadura, se está circulando con... con pintura amarilla de señalización provisional por la traza... por la traza definitiva.

Como le decía, cumpliendo los plazos establecidos, y reduciéndolos, nosotros esperamos este año poder terminar completamente el tramo de Santiago del Arroyo-Cuéllar, quedan, realmente, los remates de obra y el extendido de la rodadura, las variantes de... la variante de Carbonero y las variantes de Sanchonuño.

Asimismo, esperamos este año poder licitar la variante de Navalmanzano y el tramo de Cuéllar a Navalmanzano, así como la variante de San Miguel del Arroyo; de

forma tal que, con estos tres tramos, más los dos últimos tramos, que en nuestra idea sería poderlos licitar en próximo año, como son desde Navalmanzano al cruce con la carretera Comarcal 603 y desde la Comarcal... la carretera Comarcal 603, el desdoblamiento, hasta la entrada en Segovia capital, si pudiéramos licitarlos el año que viene, con lo cual el año que viene tendríamos toda la carretera en funcionamiento o en obras. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): ...señor Director General. ¿Algún Procurador de la Comisión desea intervenir? Sí, tiene usted la palabra.

LA SEÑORA RODRIGO ROJO: Muchas gracias, señor Presidente. Como hoy en el Orden del Día discutimos después sobre esta misma carretera y sobre su mantenimiento -que, desde luego, el afirmar que tiene una constante atención sólo puede proceder desde la visión del despacho, pero nunca desde la visión de la realidad-, me gustaría saber cuándo van a comenzar la variante de Navalmanzano y cuándo va a comenzar a ponerse la capa asfáltica en el trayecto, fundamental... que, fundamentalmente, en este momento considero bastante peligroso, que es de Navalmanzano hasta Carbone-ro.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Sí. El señor Director tiene la palabra.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Bueno, yo creo que la contestación a la pregunta de Su Señoría la acababa... la acabo de dar en el turno de dúplica. El extendido... la previsión de las obras es que la variante de Navalmanzano la vamos a contratar... la vamos a licitar este año. Por tanto, el comienzo de las obras hay situarlo, o muy al final de este año o ya durante el próximo ejercicio del año dos mil dos; es decir, la variante de Navalmanzano se quedará licitada en el presente ejercicio dos mil uno, con lo cual el grueso de la ejecución de la obra comenzará, lógicamente, ya con la primavera del próximo año dos mil dos.

Asimismo, el próximo... en este ejercicio vamos a licitar las obras del acondicionamiento y la mejora con los mismos estándares de diseño de constituir una carretera con sección siete-doce, vías de servicio, etcétera, etcétera, con el mismo nivel de diseño del resto de la carretera, el tramo entre Cuéllar y Navalmanzano. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias. Pasamos al cuarto punto del Orden del Día. Por la señora Secretaria se dará lectura al mismo.

LA SEÑORA SECRETARIA (SEÑORA ULL LAITA): Gracias, señor Presidente. Cuarto punto del Orden del Día: **"Pregunta con respuesta Oral ante la Comisión, con el número 1532, formulada a la Junta de Castilla y León por la Procuradora doña Begoña Núñez Díez. Es relativa a deficiencias de las obras de las carreteras P-940 y P-972 de Palencia. Ha sido publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, con el número 109 y fecha de veintiuno de diciembre de dos mil"**.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, señora Secretaria. Para formular la Pregunta, tiene la palabra doña Begoña Núñez.

LA SEÑORA NÚÑEZ DÍEZ: Sí, señor Presidente. En diciembre del año pasado, del año dos mil, se llevaron a cabo la reforma y la renovación del firme de una serie de carreteras de la provincia de Palencia de la red complementaria, pertenecientes a la Junta de Castilla y León.

Las que yo digo aquí, la P-940 y la P-972 son unas de ellas, ¿eh?, hay otras, la P-980, la 110, 984, 411, 912, o sea, todas las que llevó a cabo en la Junta... la reparación la Junta de Castilla y León en el mes de diciembre, pues no han quedado en las condiciones que debían de haber quedado para poder transitar.

Han sido varias las iniciativas que hemos traído con esta reparación en estas carreteras a esta... a esta Cámara, y varias iniciativas de las preguntas que hemos hecho a la Junta de Castilla y León. Y si mantenemos esta Pregunta hoy aquí es por lo siguiente:

En unas contestaciones que nos han dado, dijeron que los arcenes les iban a arreglar y que no se habían podido quedar bien terminadas por la climatología. Bueno, pues hace muy poquito se han recrecido los arcenes, pero, ¿que ha pasado? Han sacado tierras de la cuneta, por lo que las cunetas han quedado mucho más profundas todavía de lo que estaban; en la primera reparación han sacado la tierra y no la han compactado. Entonces, la tierra está ahí, no pueden pasar los coches por ella porque se hundan y sigue habiendo el mismo problema y, si no, acrecentado; sigue habiendo las mismas protestas de los Ayuntamientos, de los vecinos, de las asociaciones de padres que tienen que transitar por allí sus hijos para ir a los colegios, e igual que de todo el transporte escolar. Siguen estando en las mismas circunstancias que estaban, ¿eh?, cuando hemos traído las otras... las otras iniciativas.

Y por eso yo lo que le quiero preguntar es si piensa, de verdad, la Junta de Castilla y León ponerse de una vez a todas y que esas carreteras queden en perfecto estado, no que vayamos de chapuza en chapuza. En algunas de ellas hay ya baches tremendos, algunas está la carretera ya partida. Y, entonces, ya no sabemos si será un fallo

de la empresa constructora o de quién será, o de que se han hecho mal las cosas.

Nosotros lo que pedimos es que la Junta de Castilla y León, en todas las carreteras que ha hecho la reparación de la red complementaria de diciembre, pues que actúe y deje esas carreteras en un perfecto estado de circulación, que actualmente no lo están, sino van reparando una cosa y chapuza más que van... que se va... que se va sumando. Entonces, nosotros esto no lo parecemos... no nos parece lógico, ni a nosotros, ni todas las protestas -como usted sabrá- que han llegado y que siguen llegando de todos los colectivos.

Por eso, la Pregunta concreta es si piensa la Junta seguir actuando para dejar estas carreteras ya de una vez por todas -yo diría- en perfecto estado de circulación. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para contestar a la Pregunta, en nombre de la Junta, tiene la palabra don Luis Alberto Solís.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señor Presidente. Señorías, en primer lugar, no puede compartirse la apreciación realizada por Su Señoría respecto del estado de las carreteras citadas, por cuanto gracias a las obras llevadas a cabo (que han consistido en una renovación del firme) han quedado en perfectas condiciones, sin fallo estructural alguno y con una capa de rodadura de mezcla bituminosa en caliente.

Es más, las actuaciones llevadas a cabo sobre las mismas en ningún caso han supuesto un estrechamiento en relación con la anchura que ya tenían dichas vías antes de ejecutarse las obras, debiendo tenerse en cuenta que las actuaciones realizadas -como decía- han consistido en una renovación del firme sin modificación de la sección transversal de la plataforma.

Por otra parte, únicamente quedó pendiente de ejecución, en diciembre del año pasado, el recrecido de las bermas, que no pudo llevarse a cabo con anterioridad, como consecuencia de las adversas -y conocidas por todos- circunstancias climatológicas padecidas durante el otoño y el invierno pasados. Cuando las condiciones climatológicas lo han permitido, se han reanudado las actuaciones del recrecido de las bermas que se están llevando a cabo en este momento.

En definitiva, el estado de la calzada de las carreteras citadas entendemos que no es pésimo, está en perfectas condiciones de circulación, no habiéndose estrechado las mismas y estando únicamente pendiente de culminar el recrecido de las bermas... de las bermas de alguna de las

carreteras, actuación que completará las obras ejecutadas dejándolas en un estado adecuado de circulación. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, señor Director General. En un turno de réplica, tiene la palabra doña Begoña Núñez, por un tiempo de cinco minutos.

LA SEÑORA NÚÑEZ DÍEZ: Sí, señor Presidente. Vamos a ver, lo que me ha contestado ahora, excepto lo de... lo que han hecho en esto... el recrecido de los arcenes ya me lo había contestado usted en una pregunta... en una respuesta escrita.

Yo no sé si estamos hablando desde mundos distintos... yo, la verdad, le invito a usted y a toda la Comisión a ir a ver las carreteras. Me gustaría que fuéramos a verlas, de verdad; porque yo lo que traigo aquí, no es una cosa que yo me invente ni venir a dar la vara -digámoslo así, coloquialmente por dar la vara-, es las protestas que hay continuas de los colectivos y de los Ayuntamientos. Entonces, si eso ha quedado en perfecto estado, ¿por qué se quejan? Es que no han quedado en perfecto estado. Yo me gustaría que fuera a ver los baches que hay actualmente, ¿eh?, y las carreteras partidas; ahora, ayer las estuve yo viendo. Yo le invito, de verdad, a toda la Comisión y me gustaría que fuéramos a verlos, a ver si de una vez por todas nos quedamos convencidos de cómo es la situación. ¿Y que no se ha producido un estrechamiento? Ya me lo contestó usted en una pregunta escrita. Muy bien. yo lo que sé, lo que sabemos que antes de arreglarse las carreteras, ¿eh?, los autocares escolares pasaban perfectamente, porque lo que iban a hacer ahora del recrecido de los arcenes, eso estaba antes de carretera, ¿eh?, entonces pasaban perfectamente; ahora no pueden pasar, se junta un autocar con una maquinaria pesada y no pueden pasar, y antes pasaban. Yo no sé eso qué será, pero si antes pasaban y ahora no pasan, para mí eso es un estrechamiento. Y después dijeron: bueno, con el recrecido eso... -palabras de la Delegada Territorial del anterior Consejero de Fomento, el señor Vallvé-, en Palencia dijeron: bueno, con la recrecida de los arcenes lo vamos a compactar y entonces más o menos queda así.

Yo no sé si es que ahora lo que han hecho es tirar... sacar las tierras de las cunetas y tirarlas y después dentro de un mes van a compactar, no sé lo que harán, porque lo que usted me dice que se está llevando a cabo, ya se ha hecho, el recrecido se ha hecho; ha quedado peor que antes, la cuneta más profunda, ahora les da más miedo arrimarse porque está más profunda la cuneta. Han sacado la tierra, la han dejado allí y ya tienen forraje y hierbas, ni compactado ni nada.

Entonces, yo lo que le pido, que creo que tanto no será, es: primero, pues que arreglen los baches que ya están estropeados (o que pidan responsabilidades a quien las tengan que pedir si es que no lo han hecho bien), eso

por un lado; y, por otro, que, por favor, en lo que ha quedado de arcenes donde el recrecido, pues que echen un poco de zahorra y que lo compacten, porque hay tierra de la que han echado, muchas veces arena, que por mucho que la compacten no va a quedar bien. Yo creo que no costará mucho echar un poco de zahorra, compactarlo, y entonces ya sí que podrán arrimarse ahí y poder pasar. No creo que sea pedir mucho.

Y, de verdad, le vuelvo a insistir, le vuelvo a insistir, ¿eh?, que las protestas de los vecinos y de los Ayuntamientos siguen igual que antes. Y fíjese que dicen: "para lo que nos han hecho, casi mejor que no se hubieran puesto a arreglarlas". O sea, yo creo que por algo será. Y de verdad, me gustaría, ¿eh?, y yo le invito a usted y a toda la Comisión a ir a verlas para así de una vez por todas quedamos claro este asunto y que se dé cuenta in situ de cómo está. Ya que a mí no me cree y yo la estuve viendo ayer, ¿eh? Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Tiene la palabra... ¿algún...? Don Alberto... don Luis Alberto Solís tiene la palabra.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señor Presidente. Señoría, evidentemente yo ¿cómo voy a dudar de la palabra de Su Señoría?, pero sí espero que me crea que conozco esas carreteras con cierto detalle.

En principio, Su Señoría mezcla dos conceptos, por una parte, cuando ya hablamos de que estamos recreciendo los arcenes y que no hay estrechamientos, entonces empezamos a hablar de que es que hay baches; pues yo no le niego que pueda haber aparecido algún bache, pero le recuerdo, Señoría, que hemos hecho una actuación de rodación de firme de más de trescientos mil metros cuadrados, sesenta kilómetros de carreteras con un ancho medio de cinco metros: trescientos mil metros cuadrados. Como no dudo de la justicia y equidad de Su Señoría, estoy... en cuanto haga la cuenta de la proporción que suponen los metros cuadrados de baches que ha podido encontrar, que no le dudo que puedan aparecer, y se repararán, por supuesto, respecto a trescientos mil metros cuadrados, entraremos a analizar en qué porcentajes estamos.

Lo que pasa que, a veces, la memoria... la memoria es flaca. Y yo, Señoría, conozco las carreteras y, créame, más de una vez he estado en esas carreteras. Yo sé que no se puede ver lo que les voy a enseñar, pero esto es cómo estaban las carreteras antes de arreglarse, lamento que no tenga unas ampliaciones, pero estoy a disposición de Su Señoría de explicárselas. Éste es el estado de cómo estaban las carreteras antes de hacer la actuación, y éste es el estado de cómo están las carreteras, primero, antes

de hacer el recrecido de las bermas y, segundo, después de hacer el recrecido de las bermas. El decir que las carreteras están en un estado pésimo... lo de las carreteras es, a mi modo de ver, cuando menos, injusto. Hemos hecho una actuación de renovación de firme. Lo que pasa que sí le voy a explicar el por qué aparecen las protestas de los Alcaldes -y se lo voy a explicar, y me lo va a permitir-: porque las carreteras han quedado excepcionalmente bien de rodadura, y cuando los Alcaldes han visto que tienen una carretera de cinco metros de ancha con una... donde antes era una rodadura desigual, con baches, y ahora hay una rodadura con aglomerado en caliente, magnífica y cómoda, dicen: "¡hombre!, yo lo que quiero es esto, pero con siete metros". Claro. Y nosotros. Pero eso hace falta el dinero público para ejecutar esas inversiones, y no está justificado en unas carreteras en las que le recuerdo que en la zona de Campos y de Cerrato existe la red más densa de carreteras de toda España, más densa de carreteras de toda España, una red superabundante, y que, por tanto, atiende a unos tráfico ligerísimos, en muchos casos de menos de cien vehículos al día, y que en ningún caso estaría justificado, desde el punto de vista de la eficiencia del empleo de los recursos públicos, el ir a inversiones de más capacidad.

Todas esas carreteras, cuando esté terminada su actuación (en la que, por supuesto, si no se ha llevado a cabo la compactación de los arcenes, se llevará a cabo), van a tener todas un ancho de calzada entre... de 5 ó 5,10 metros, con dos bermas a cada lado -bermas a cada lado, ¿eh?, repito, y cuando digo bermas, estoy hablando de bermas, no arcenes- entre 0,75, 0,85 y un metro. Es decir, las actuaciones no están terminadas de ejecutar. Y cuando esas actuaciones lleguen y haya pasado el tiempo, llegarán al estado deseable; y el estado deseable -que usted lo acaba de señalar- es que, efectivamente, llegue a aparecer en las bermas el arcén... las hierbas en el arcén. Y como esas carreteras existen en el mundo occidental, al que nos gastamos dinero en ir a verlas en verano en Inglaterra, Francia, miles, y miles y miles de kilómetros. Porque una carretera de cinco metros de ancha, en la que pueda tener unas bermas bien compactadas de 0,50, 0,80 o un metro, en las que haya podido densificarse el terreno y crecer la hierba, es una carretera mucho más segura, desde el punto de vista de la seguridad, que el haber intentado echar una zahorra artificial, que con el poco espesor nunca habría llegado a compactarse y con las primeras lluvias se hubieran producido cárcavas y se hubiesen... y se hubiesen erosionado.

Conclusión: nosotros creemos que la actuación que hemos hecho es una actuación que ha mejorado tremendamente las condiciones de seguridad de las carreteras a las que estamos hablando; hemos hecho un esfuerzo notable por una red muy extensa de carreteras de un tráfico muy ligero, el poderlas dotar de unos estándares de rodadura más cómodos. Pero, a partir de ahí, viene la segunda parte de lo que es la responsabilidad en el fenómeno de la circulación, lo que es el respeto a las

condiciones en las... por las que una vía debe circularse. Y, efectivamente, no son carreteras para querer circular a ciento cuarenta o ciento cincuenta kilómetros horas; son carreteras en las que cuando tengan sus bermas compactadas (que, si no lo están al día de hoy, lo estarán Su Señoría), van a estar, desde luego, en muchas mejores condiciones que estaban antiguamente. Y que yo, desde luego... pero estoy dispuesto con Su Señoría a una a una de las carreteras, no sólo a verlas, recorrerlas, sino a recordarle la memoria histórica de cómo estaban hacen seis meses y cómo están ahora. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, señor Director General. ¿Algún Procurador de la Comisión desea intervenir en este tema? Bien.

Pasamos al quinto punto del Orden del Día. Antes de dar inicio al mismo, por favor, le damos las gracias al Director General de Carreteras e Infraestructuras por sus aclaraciones. Y continuamos la Comisión.

La señora Secretaria dará lectura al punto quinto del Orden del Día.

LA SEÑORA SECRETARIA (SEÑORA ULL LAITA): Gracias, señor Presidente. Quinto punto del Orden del Día: **Proposición No de Ley 483, presentada por la Procuradora doña María Teresa Rodrigo Rojo. Es relativa a mantenimiento de la carretera CL-601. Y ha sido publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, con el número 121 y fecha veintisiete de febrero de dos mil uno.**

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, señora Secretaria. Para la presentación de la Proposición No de Ley, tiene la palabra doña María Teresa Rodrigo Rojo, por un tiempo de diez minutos.

LA SEÑORA RODRIGO ROJO: Gracias, señor Presidente. Volvemos a hablar de esta estupenda carretera, CL-601, que tiene la constante atención de la Junta en cuanto a mantenimiento y modernización.

Y, claro, después de oír lo que hemos oído esta tarde, no queda más remedio que decir que el que quiera puede hacer el recorrido entre Segovia y Valladolid, y ver que, para empezar, el tiempo que se tarda nunca se sabe, porque sabes cuándo sales pero nunca cuándo llegas. Porque a veces las obras te paran, a veces mucho rato, en Sanchonuño, en el asfaltado de San Miguel, en distintos puntos según va avanzando la obra.

Pero el motivo de esta Proposición no es sólo la obra, que como, normalmente, todos tenemos experiencias de vivir obras, sabemos que cuando es para mejorar son aceptables hasta cierto punto las incomodidades que su-

pone una mejora. Y es cierto que la zona de Valladolid, con el tiempo que ha estado paralizada, con lo peligroso que ha sido el desvío de las curvas a nivel de Vitoria, pues en este momento está mejor.

Está mejor, pero sin embargo lo que es la provincia de Segovia está en lo que yo vuelvo a calificar de pésimas condiciones; especialmente el tramo entre Carbonero y Navalmanzano, donde se pueden hacer eses para no entrar en los agujeros, o se puede uno evitar el accidente yendo siempre mucho más despacio.

Coincidiendo con la presentación el catorce de febrero de esta Proposición No de Ley, se realizó un arreglo a la semana siguiente, consistente fundamentalmente en tapar agujeros. Con lo cual en lugar de ir haciendo eses, ahora vamos volando. Porque -como se pueden imaginar ustedes- en una carretera que es la principal vía de comunicación entre Segovia y Valladolid, en la que los camiones, especialmente en las zonas que tienen industria en Segovia, destrozan la carretera más fácilmente que los vehículos normales, pues el mantenimiento que se necesita es un mantenimiento serio, no un mantenimiento de carretera local. Y les puedo decir que, por ejemplo, si en febrero se tapaban los agujeros, ayer justamente, la carretera a nivel de Navalmanzano vuelve a tener agujeros.

Desde luego, una carretera que tiene el tráfico que esta carretera tiene en este momento, y en la que va uno dando botes como si fuera en un tractor todo.... en la mayor parte de su trayecto, no parece que sea un adecuado mantenimiento. Yo creo que el mantenimiento tiene que ser que en ocasiones hay que poner una capa de asfalto, aunque sea provisional, en zonas más amplias, y eso permitirá mantener la seguridad; siempre entendiendo que, lógicamente, los firmes buenos frecuentemente hacen que corramos más, y eso es un riesgo añadido. Pero, al menos, no tendremos el riesgo que se deriva de tener todo lleno de agujeros y no saber dónde se puede hacer una maniobra que a veces -como un frenazo- surge en la conducción todos los días.

Así pues, por todo lo expuesto, se formula la siguiente Propuesta de Resolución: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a que se tomen de manera inmediata todas aquellas medidas que sean necesarias para mantener el buen estado de viabilidad de la carretera CL-601 en todo su trayecto".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para consumir un turno en contra, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, doña Áurea Juárez, por un tiempo de diez minutos.

LA SEÑORA JUÁREZ GALINDO: Gracias, Presidente. Efectivamente, yo creo que tenemos una estupenda carretera. Por lo menos, a raíz de lo que estábamos

oyendo de otras carreteras, creo que sí es verdad que es una buena carretera la que tenemos entre Segovia y Valladolid. Efectivamente, mejorable; pero, desde luego, creo que es una buena carretera la que tenemos entre Segovia y Valladolid, y creo que casi siempre en perfectas condiciones de estado.

Sabe que habitualmente yo no hago este recorrido por esta zona, pero precisamente hoy he venido por ella porque íbamos a hablar sobre el tema. Y la puedo decir y puedo decir aquí, alto y claro, que no hay un solo bache entre Carbonero y Navalmanzano, y no hay un solo bache desde Navalmanzano hasta Sanchonuño. Y los únicos baches que hay son justo en la travesía de Navalmanzano y por lo que... y que son claramente consecuencia de una entrada y una salida a una gravera, donde no es el tráfico habitual de la carretera y donde se está produciendo porque lo que hace el camión es: en una zona de pendiente de la carretera, con... una zona de mucha pendiente, que es donde han hecho... que creo que eso no es problema de la carretera, sino de quien deba decir dónde hay que hacer la incorporación de un vehículo que normalmente va con más de cuarenta toneladas, porque son vehículos que están haciendo desplazamientos muy cortos, y Su Señoría sabe que cuando llevan ese tipo de carga, es para recorridos cortos, normalmente apuran las toneladas que pueden llevar. Y estamos hablando de que en ese trozo de carretera, no superior a cien metros, es donde están los desperfectos de... los que usted dice que están a lo largo de toda la carretera. Yo creo que son exclusivamente... no creo, he comprobado, y hace no más de hora y media o dos horas, no hay ni un solo bache en toda la carretera -insisto-. Es verdad que puede necesitar una capa de asfalto, siempre y cuando no estuviera prevista... siempre y cuando no estuviera prevista las obras que acaba de mencionar el Director General, y que creo que es lo que tenemos que tener en cuenta.

Son carreteras que lo que hay que hacer ahora es un mantenimiento mínimo, puesto que tienen obras de inversión de suficiente categoría como para que esto pueda esperar y no gastar innecesariamente, no hacer una inversión, que creo que por el tiempo de espera que es (no superior a un año), entiendo que lo que debe hacerse es la obra prioritaria que está programada y mantener en estado como está en este momento, salvo la zona de Navalmanzano, no más de doscientos metros, que, efectivamente, habrá que repararlo entre medias. Pero, en este momento, creo que la carretera está perfectamente reparada. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. ¿Desea la Procuradora proponente consumir un turno de réplica? Doña María Teresa Rodrigo Rojo tiene la palabra.

LA SEÑORA RODRIGO ROJO: Sólo puedo entender que no haya visto usted los agujeros que hay porque haya tenido que venir tan preocupada de la conducción

en esta carretera que no ha visto los agujeros. Porque le puedo decir que antes del puente de Navalmanzano hay dos agujeros, los hay en Pinarejos. Hoy precisamente han tapado los agujeros de la travesía de Navalmanzano nuevamente, es decir, esta tarde, porque ayer no estaban tapados. ¡Qué casualidad que coincide con que discutamos aquí esto! Ayer estaban los de Navalmanzano, justo de la travesía, que están todavía... ni siquiera les ha echado... ni les han compactado. Lo único que les han echado es la piedrecita esta tarde cuando yo venía, que supongo que usted ha venido también.

La... el paso previo a la entrada en Sanchonuño por supuesto que tiene agujeros, pero además tiene los agujeros propios de la obra que están haciendo en este momento, que hay sitios en los que no es que sea un agujero, es que está toda la calle cortada. Esta carretera, además, ha tenido problemas, como que se ha asfaltado y se ha dejado por la noche sin anunciar que había un escalón central o que había un escalón lateral. Ha habido accidentes en esta carretera, la semana pasada dos en la bajada del puente de Navalmanzano.

Es decir, no podemos estar hablando de que no... de que está en perfectas condiciones. Y además es que, vamos, señora Procuradora, usted no va por allí porque la carretera no está bien; si no, iría, porque es la carretera que tiene menos kilómetros, la que en la zona de entrada en Valladolid ahora mismo tiene más problemas, pero, si no, se podría venir mejor. Y si usted no utiliza esa carretera es porque, efectivamente, la otra está arreglada desde hace menos tiempo, luego está mejor.

En el futuro, en el futuro esta carretera estará mejor de lo que está, lógicamente, porque para eso nos vamos a gastar en Castilla y León unos dinerillos; pero no dará solución a los problemas de comunicación que tiene Segovia con Valladolid. O sea, que no es una buena carretera, es una carretera que se va a mejorar, igual que se van a mejorar otras; pero que, desde luego, en ningún caso, incluso cuando esté acabada la obra que está planteada, dará solución a los problemas de comunicación entre Segovia y Valladolid.

Ya aquí el señor Consejero no hace mucho dijo a una respuesta mía que no, que las vías de alta capacidad para Segovia pasan por ir hacia Madrid y luego después dar la vuelta.

Pero, en cualquier caso, es importante desde el punto de vista de la seguridad, tan importante que la responsabilidad de la Junta cuando haya ahí un accidente va a existir. La responsabilidad ha existido ya, porque antes de llegar a Cuéllar, en lo que es la recta que sigue con asfalto provisional desde hace casi tres meses ya, ya ha habido accidentes en esa recta, está mal iluminada por la noche.

O sea, que el mantenimiento, la mala seguridad, las condiciones en las que está el firme no son aceptables.

Pero, por si fuera poco, donde se está haciendo la circunvalación de Carbonero, ahí, a lo mejor, usted no ha visto los agujeros, pero, desde luego, si intenta adelantar -que es una recta, que da la impresión de que uno puede adelantar-, corre el peligro de caerse al escalón lateral porque, cuando en la parte que se está haciendo las obras, se ha hecho el desmonte, pero, desde luego, lo que no se ha hecho en ningún caso es poner una señalización diciendo: ¡cuidado, que hay escalón! O sea, que creo que usted ha venido hoy sin mirar bien por dónde venía.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para consumir un turno de dúplica, tiene la palabra doña Áurea Juárez, por un tiempo de cinco minutos.

LA SEÑORA JUÁREZ GALINDO: Gracias, Presidente. La carretera, tenemos que coincidir en que está perfectamente reparada. Los accidentes pueden ser motivo de la carretera, pero todos conocemos cuáles son los problemas de los accidentes, y no precisamente la mayoría de las veces son achacables a las vías por las que se transita; en muchas otras ocasiones los accidentes son producidos por otra serie de efectos que no vienen a cuento y que en este caso no vamos a comentar. No vamos a decir que son responsabilidad de la Junta; decimos que una parte pueden serlo, pero no vamos en este momento a decir que, precisamente, los accidentes sean por culpa de la Junta.

Hacía mención a la carretera de Sanchonuño. Efectivamente, hay cinco cortes en la carretera, de lado a lado, pero que entiendo que son de cruces de algún servicio municipal que ha cortado en cinco sitios diferentes la carretera. Y lo que es verdad es que están perfectamente claras las uniones porque no se han hecho en condiciones. Pero eso es de una obra municipal que se ha hecho en Sanchonuño, pidiendo autorización para el cruce de la carretera. Probablemente, no se ha obligado a dejarla en la reparación que hubiera sido necesaria en otro momento, precisamente porque lo que se está acometiendo es esta travesía de Sanchonuño, y me imagino que se dará finalización con ella.

Sí es verdad que en todo ese tramo está señalizada el tramo de carretera en obras, y no sé a qué velocidad se pretende venir por esa carretera, porque yo he venido a una velocidad un poquitín por encima de lo permitido, y viniendo perfectamente. No sé a otras velocidades muy superiores, si de verdad se darán saltos o no se darán saltos, pero yo le aseguro que viniendo a una velocidad un poquito por encima -que no debíamos de venir, porque debíamos de venir a lo que es la velocidad permitida-, y yo le aseguro que viniendo un poquito por encima ni se salta en la carretera ni se ven problemas. Es verdad que

se ve una carretera, en el trozo de Carbonero a Navalmanzano, se ve una carretera como se veían hace tiempo que se señalan perfectamente los parches y se ve un cierto colorido, pero pendiente exclusivamente de la obra que se está diciendo que está contratada y que se va a acometer.

Creo que lo que sería un derroche y creo que lo que no sería una óptima asignación de recursos escasos sería el echar una capa de asfalto en una obra que en este momento está contratada y pendiente de hacerse en muy pocos meses. Creo que eso sería, de alguna manera, coger fondos de un sitio, donde esperando y donde teniendo esas condiciones, yo creo que en este caso cumpliendo perfectamente con lo que son condiciones necesarias de seguridad, entiendo que ese dinero debe ir a parar a otras zonas donde no lleven... donde no tengan contratado o donde no tengan previsto una obra de la categoría y de la cantidad que va en esta carretera de la que estamos hablando, que creo que es... por esperar unos meses, exigiendo, por supuesto, el acondicionamiento que tiene en este momento y el mantenimiento que tiene en este momento, creo que perfectamente se pueden asumir esos meses de espera que pueden tardar en realizarse la obra, sin ningún riesgo por parte de nadie; exclusivamente respetando lo que son las condiciones de seguridad vial, si queremos que haya cuantos menos accidentes. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, señora Portavoz. Para cerrar el debate, tiene la palabra doña María Teresa Rodrigo Rojo.

LA SEÑORA RODRIGO ROJO: Ya acabo de entender por qué no ha visto los agujeros, porque ha venido usted con exceso de velocidad. Yo, que soy muy prudente y suelo no pasarme, porque normalmente hay tanta Guardia Civil que te suelen poner multas y sería un desastre que me dejaran sin carnet, pues suelo verlos, o sea... y más cuando paso todos los días dos veces, como últimamente me viene ocurriendo. O sea, que es que ya me los conozco todos hasta a nivel individual. Y sé cuándo están los agujeros; cuándo los tapan; cuando, como pasan camiones suficientes como para que eso se destape, están otra vez destapados; y cuándo, coincidiendo con que hay Comisión en la que se va a debatir esto, aprovechan para decirle a la compañía que vayan y tapen los más gordos, que es lo que han hecho esta mañana (esta misma mañana, porque ayer estuve aquí y estaban los agujeros).

Pero, aparte de eso, le tengo que decir que no se puede plantear que una obra que según nos acaba de decir el Director General va a terminar, como muy pronto, en el dos mil dos, puede estar en las condiciones en que está con el tráfico que tiene en este momento. Eso no es posible aceptarlo, no es posible, no la van a acabar en seis meses. O sea, del tramo que estamos hablando se va a acabar, como muy pronto, a finales del dos mil dos. Es mucho tiempo para que no haya un mantenimiento mejor que el que hay en este momento. Si cada tres meses los

agujeros se levantan, por mucho que se ponga, con el paso del tiempo eso va a ser... irremediablemente, va a requerir una obra mucho mayor para mantener la seguridad.

Y sobre la responsabilidad de la Junta en los accidentes, le diré que el estado de las carreteras, cuando tiene responsabilidad, lo tiene la Administración responsable y, en este caso, en esta carretera es la Junta. Y que uno puede ir con alcohol... yo, en eso, me reconocerá usted que experiencia en accidentes de tráfico tengo mucha, porque forma parte de mi profesión; atiendo muchos accidentes de tráfico a lo largo del año, y conozco muy bien las condiciones en las que se producen. Y una de las causas determinantes es que la carretera esté o muy mal o muy bien: se producen los accidentes cuando acaban de arreglar la carretera y aún los ciudadanos no se han adaptado a la velocidad y el accidente es más grave; y se producen también cuando las carreteras son muy malas, porque, verá usted, los jóvenes que salen por la noche no deciden nunca si la carretera está bien o está mal. Ellos beben y, cuando tienen el accidente, porque han cometido el exceso en el alcohol o en lo que lo hayan cometido, van por una carretera que si encima es peor y cogen un agujero, tienen más facilidad para tener un accidente que no.

Les podría usted preguntar, en el Centro de Salud de Cuéllar, cuántos accidente graves, menos graves o sólo con daños materiales se han producido en esta carretera. Y posiblemente se quedaría sorprendida del número, que ha aumentado durante todo este tiempo.

O sea, que yo creo que las Administraciones Públicas tienen que ser conscientes de que cuando se hace una obra también hay que mantener el tramo en el que no se está trabajando; y esa responsabilidad de la Junta puede acabar en responsabilidades civiles o penales, que, desde luego, me parecerían graves, especialmente después de haber tratado este asunto en esta Comisión. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición No de Ley. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Ninguna.

El resultado de la votación es el siguiente. Votos emitidos: dieciséis. Votos a favor: seis. Votos en contra: diez. Por tanto, queda rechazada la Proposición No de Ley debatida.

Pasamos al quinto y último... sexto, perdón, punto del Orden del Día. Por la señora Secretaria se dará lectura al sexto punto del Orden del Día.

LA SEÑORA SECRETARIA (SEÑORA ULL LAITA): Gracias, señor Presidente. **Proposición No de Ley 483... perdón, 495, presentada por los Procuradores don José María Hernández Hernández y doña Ana**

Granado Sánchez. Es relativa a negociación con la Comunidad de Madrid de un Plan de Infraestructuras de los Valles del Tiétar y Alberche-Pinares y del Suroeste de la CAM. Ha sido publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, con el número 125, el trece de marzo de dos mil uno.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, señora Secretaria. Para la presentación de la Proposición No de Ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores proponentes, don José María Hernández Hernández.

EL SEÑOR HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ: Gracias, señor Presidente. Me llamo José Manuel. Los valles del Tiétar y del Alberche-Pinares han estado históricamente ligados a la provincia -en este momento Comunidad Autónoma- de Madrid, por razones de diversa índole.

A la propia cercanía se han unido otros hechos, como el que entre ambas comarcas no hay dificultades orográficas significativas y, sin embargo, los habitantes de estos valles tienen dificultades geográficas para acudir a sus relaciones de trabajo y relaciones económicas habituales a la capital de la provincia, a Ávila.

Estos antecedentes han producido una estrecha relación, de tal forma que los valles del Tiétar y del Alberche-Pinares han sido uno de los destinos preferidos, además, por los habitantes de Madrid, habiendo generado esto una corriente de desarrollo favorable a la provincia de Ávila y, por tanto, a la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

Las principales carreteras que comunican el valle del Tiétar y el valle del Alberche-Pinares con Madrid son la C-501, la Nacional 403, la C-505 y la Nacional 502.

Junto a ellas hay, además, una serie de carreteras secundarias que tienen importancia en la comunicación concreta de diversos municipios de estos valles con la Comunidad Autónoma madrileña. Entre estas carreteras secundarias destacan la AV-537, la AV-562, la AV-920, la C-503 o la AV-930.

Todas estas carreteras, al menos en los tramos que discurren por la provincia de Ávila, están en unas condiciones realmente inaceptables.

Actualmente, la Comunidad Autónoma de Madrid está llevando a cabo el desdoblamiento de la C-501 o -como en el argot que ha surgido después del avenimiento de la Comunidad Autónoma de Madrid- M-501, desde la... desde su inicio hasta el cruce con la M-522, en la localidad madrileña de Quijorna.

La existencia de un informe del Centro Superior de Investigaciones Científicas, producido en el mes de diciembre pasado, según el cual, por la existencia de una

ZEPA -de una zona de protección de aves- no podría continuarse ese desdoblamiento hasta donde en principio la Comunidad de Madrid había pensado -la localidad de Chapinería-, ha hecho que sea ahí, en Quijorna, donde en este momento esté terminada la posibilidad de este desdoblamiento de esa M-501.

Pero es que, además de estas referencias que estamos dando en este momento relacionadas con las infraestructuras de carreteras, hay otra serie de realidades, de comunicaciones a través de ferrocarril, que implican a la provincia de Ávila y, por tanto, a la Comunidad Autónoma de Castilla y León en su relación con la Comunidad Autónoma de Madrid.

En lo que hace referencia al ferrocarril, discurre por estos valles -el valle de Pinares y el valle de... del Tiétar-, discurre la línea de ferrocarril que hasta ahora y en un plazo breve... o mediano breve va a seguir siéndolo, la línea fundamental de comunicación de la capital del Estado, a través de Ávila y Medina del Campo con el noroeste del país. Y digo hasta ahora, porque, desgraciadamente, las iniciativas que se han tomado para dotar de una comunicación de alta velocidad a la capital de Madrid con el noroeste del país, pues digo, desgraciadamente, ha dejado fuera de toda posibilidad de comunicación correcta y apropiada para el siglo XXI de la ciudad de Ávila y, por tanto, de los municipios del valle de Pinares que están en el camino entre Madrid y esa ciudad de Ávila.

A pesar de ser limítrofes con la Comunidad Autónoma de Madrid, no están incluidos en el área de cercanías de esta Comunidad, que termina en la estación de Santa María de la Alameda, los viajes que se producen hacia la provincia de Ávila. Por tanto, los habitantes de estos valles a los que me he referido no pueden beneficiarse de este servicio que sí tienen los ciudadanos de la Comunidad Autónoma madrileña.

Al igual que se ha expresado con relación al ferrocarril, los habitantes de los valles del Alberche y Pinares no pueden utilizar tampoco el abono transporte de la Comunidad Autónoma de Madrid, circunstancia que curiosamente está llevando a situación tan paradójica como el hecho de que una Comunidad Autónoma tan despoblada y una provincia tan particularmente despoblada como es la de Ávila, esté viendo cómo muchos de los ciudadanos de estos municipios implicados están viéndose obligados a empadronarse en las localidades de Madrid para así beneficiarse de este servicio, que no tienen siendo ciudadanos de la Comunidad Autónoma de Castilla y León y, por tanto, de la provincia de Ávila.

Esta circunstancia supone, además, un encarecimiento del transporte que afecta especialmente a dos colectivos de personas, que son los mayores y los más jóvenes -estudiantes muchos de ellos-, que tienen que desplazarse de una forma continua a Madrid.

Por todo lo expuesto es por lo que se ha formulado la presente Propuesta de Resolución, y es que "las Cortes de Castilla y León insten a la Junta de Castilla y León a negociar con la Comunidad de Madrid un Plan Integral de Infraestructuras de los valles del Tiétar y el Alberche-Pinares y del suroeste de la Comunidad Autónoma de Madrid". Estamos hablando, pues, de un plan integral, no de una serie de iniciativas desconexas, que también podrían ser positivas, pero que creemos que en este momento resulta mucho más razonable de realizar de esta forma.

Ese plan integral habría de concretarse -entendemos- en los siguientes puntos de actuación:

Primero, la ejecución de una carretera desdoblada para comunicar ambos valles -el Tiétar y Pinares- con la Comunidad de Madrid; y esta carretera, de acuerdo con el informe del Centro Superior de Investigaciones Científicas, ha de ser, sin lugar a dudas, algo que suponga una alternativa a la M-501, puesto que parece ser -según el informe que se produjo en diciembre pasado- va a ser imposible realizar el desdoblamiento completo de esta M-501, que hubiera sido, de no surgir estos problemas medioambientales, el ideal.

Por tanto, digo, habrá de ser la M-507 -parece lo más razonable-, Navalcarnero-Aldea del Fresno conexión con la 501, o bien hasta su conexión con la Nacional 403, que es la carretera Ávila-Toledo, la iniciativa que se deba negociar con la Comunidad Autónoma de Madrid.

Segundo punto es la mejora de la carretera Nacional 403, que une Ávila y Toledo; la 505, que une Ávila y El Escorial; y la 502, que une Ávila y Talavera de la Reina.

El tercer punto, la inclusión en los respectivos planes de carreteras de ambas Comunidades Autónomas del resto de las carreteras de la zona, de la importancia que tiene para los municipios... dada la importancia que tiene para los municipios de las dos Comunidades. La mejora deberá hacerse de forma coordinada, de modo que las actuaciones tengan continuidad y no se dilapiden fondos públicos, como de hecho, desde el avènement del Estado Autonómico en nuestro país, ocurre, desgraciadamente, con no poca frecuencia.

Cuarto, la mejora de la línea férrea Madrid-Ávila-Medina y su conexión con Salamanca, para permitir una utilización razonable con mayor velocidad, que además haga que la conexión de estas localidades abulenses de los valles mencionados con la provincia de Madrid, igual que la capital abulense, se realice en un tiempo que diríamos razonable.

Y, por último, el convenio entre la Comunidad de Castilla y León y la Comunidad de Madrid para extender a los habitantes empadronados en los valles del Tiétar y el Alberche-Pinares el abono-transporte de la CAM.

Entendemos que lo que hace falta, por tanto, es decisión, imaginación y entender que nos encontramos ya en el dos mil uno y que las soluciones que había para hace veinte años no sirven en este momento a los ciudadanos de las dos Comunidades, de la madrileña y –en el caso que a nosotros más nos importa– de la de Castilla y León. Gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, don José Manuel Hernández. Para consumir un turno en contra, tiene la palabra don Gregorio Rodríguez de la Fuente, por el Grupo Parlamentario Popular.

EL SEÑOR RODRÍGUEZ DE LA FUENTE: Gracias. Buenas tardes, señor Presidente. Señor Hernández, este Grupo que yo represento quiere hacerle ver... no consumir un turno en contra, sino explicarle desglosadamente toda su Proposición de... Resolución, para que sepa que su Proposición No de Ley no está actualizada. Desde que usted la presentó hasta esta fecha ha habido una cantidad de actuaciones, que, como usted sabe, yo pertenezco a esa zona del valle del Tiétar y soy uno de los... de los Alcaldes que estoy tratando de hacer un desdoblamiento hasta llegar a... hasta llegar al valle del Tiétar, ¿sabe?

Entonces, quiero decirle que desde que usted presentó esta... esta iniciativa hasta hoy, que la estamos debatiendo, han pasado una cantidad de tiempo y ya está... está totalmente... no está actualizada en lo que hoy estamos realizando.

Le voy a empezar a desglosar por... por puntos, todas sus... toda su Propuesta de Resolución. Vamos a hablar de la 501, la C-501. Yo le pediría que, por favor, siempre que traigan iniciativas a este Parlamento sobre la 501, no entorpezca toda la labor que llevamos haciendo desde el año noventa y siete, que es mucha y buena. Y los Alcaldes de esa zona, todos los Grupos Políticos, estamos conformes y agradecidos, conformes y agradecidos. Todas las actuaciones que está llevando la Comunidad de Madrid, ha tenido una sensibilidad exquisita con todas nuestras reivindicaciones, y nosotros estamos agradecidos.

Usted sabe que aquí, en este Parlamento, el día veintinueve de marzo se aprobó una Proposición No de Ley, la cual se consensuó con don Antonio de Meer –del Grupo Socialista–, sobre el apoyo que la Junta de Castilla y León debía de hacer a los Alcaldes de la zona del Valle del Tiétar y el Alberche, para conseguir la seguridad de la C-501.

Vamos a... a dar otro motivo de carretera; no carretera desdoblada, sino seguridad en la 501. Nuestra idea siempre ha sido que la C-501 fuera una carretera segura, una carretera por donde se pudiera circular con seguridad, y hasta ahí estábamos. El Informe del CSIC fue encargado por estos Alcaldes; por este Alcalde que le estoy hablando

y por la reunión de Alcaldes. Fue un acuerdo al que se llegó con el Presidente de la Comunidad de Madrid, Alberto Ruiz Gallardón, en el cual se iba a encargar un informe del CSIC para ver si se podían desdoblarse los diecisiete kilómetros que estamos hablando, que son los que faltan desde Quijorna hasta Nava del Rey, que son los que ocupan la zona ZEPA, y ese Informe, por desgracia, dice que no se puede desdoblarse.

Pero yo le quisiera leer una cosa. No dice que se pueda desdoblarse por... por la fauna y todo aquello, sino dice... El Informe reconoce la viabilidad del desdoblamiento... reconoce la viabilidad del desdoblamiento respecto a la flora, dado el escaso valor que tiene en este recorrido. Quiere decir que, por la flora, podríamos hacer el desdoblamiento cuando quisiéramos. "Siendo radicalmente rechazado por la fauna"; todo porque dicen que hay un lince y el águila. Todo por el... de esa zona, y sobre todo, y sobre todo por el desarrollo urbanístico futuro que pueda generar en el supuesto de que existiese el desdoblamiento. Lo que más les preocupaba a los que hicieron este Informe no era la seguridad de la 501, era el futuro desarrollo de esa zona. Esto... aquí está el Informe; si se lo ha leído... Lo que más le preocupa es el futuro desarrollo de esa zona. Quiere decir que anteponían al desarrollo –que tenemos derecho, como cualquier zona de España a desarrollarse, ¿eh?–, anteponían eso a que se hiciera una carretera... un desdoblamiento.

Quiere decir que, ante esta serie de circunstancias, nosotros conseguimos que el desdoblamiento fuera una realidad hasta Quijorna. Hasta Quijorna, será una obra que estará terminada a finales del dos mil uno o principios del dos mil dos, como usted sabe. Si ha circulado por la carretera, habrá visto cómo están las obras y en las condiciones que están.

Desde el final, desde Quijorna a Nava del Rey, en el mes de abril... últimos de marzo/primeros de abril, con el Director General de Carreteras se llegó a un acuerdo para que se hagan unas actuaciones que mejoren la seguridad, en la cual se eliminen curvas, se hagan rotondas parecidas a la que se ha hecho en Nava del Rey, se hagan rotondas y... –perdón, en Chapinería– se haga una rotonda y se amplíe el arcén, y se cambie... y se mejore el asfalto.

Desde Nava del Rey hasta San Martín de Valdeiglesias, sabe que hay un puerto –se llama...–. Entonces, por ahí, sería conveniente que la Comunidad de Madrid –y en ello estamos– nos hiciera la bajada por el Puerto de San Juan y la subida por el otro lateral que tiene, que es por donde estamos circulando ahora. Hay un inconveniente: que al llegar a Navas del Rey habría que hacer una circunvalación para poder sacar todo el tráfico de Navas del Rey. Esto está contemplado en todo aquello que nosotros hemos solicitado a la Comunidad de Madrid.

Y luego está desde San Martín de Valdeiglesias hasta el límite con la provincia de Ávila, o Castilla y León. Ahí hay una inversión de cerca de 2.000 millones de pesetas, en la cual está hecho el proyecto; se va a ejecutar a mediados de julio; están hechas las cesiones de terreno, está hecho todas las mediciones y está sacado todo aquello... que estamos conformes con ello. Ahí se eliminan curvas, se hacen carriles de aceleración, se hacen rotondas y se mejora muchísimo la circulación.

Quiere decir que, con eso, yo le rogaría que en la 501 en este momento estamos conformes, porque lo que el CSIC dice "que nadie lo ha preguntado" una posible solución sería el desdoblamiento por la 507. Eso es una obra faraónica. ¿Usted conoce la 507? ¿Seguro? ¿Usted ha pasado por Aldea del Fresno? ¿Sabe por dónde pasa la 507 en la? Usted... Eso es una obra faraónica, vamos, señor Hernández. Eso es una obra que nos daría a nosotros... vamos, creemos que conseguiríamos el desdoblamiento de esos diecisiete kilómetros de la zona ZEPA antes que se hiciera el desdoblamiento por la 507. Pero está bien, está bien que se pida, y yo estoy de acuerdo. Y nosotros, en nuestras reivindicaciones, pedimos que se haga una solución. Incluso en la Propuesta de Resolución que aprobamos el día veintinueve de marzo se dice así: "Asimismo, apoyar y colaborar en la búsqueda de soluciones que permitan la ejecución de una carretera de doble vía que conecte los Valles del Tiétar y el Alberche con Madrid". ¿Que no se puede hacer? Pues claro que estamos de acuerdo en Pero que usted diga que la Comunidad de Castilla y León negocie con la Comunidad de Madrid que haga un desdoblamiento de la 507 no... es como si usted nos pidiese que fuéramos a hablar con Cataluña para que nos uniera con Soria una autovía.

Señor Hernández, vamos a ser realistas, vamos a ser real con lo que tenemos, con lo que tenemos. Nada más que le pido que real con lo que tenemos. Quiero decir que nosotros a la Comunidad de Madrid no le podemos decir que nos haga un desdoblamiento de la 507 porque él tendrá sus prioridades, y entonces... Lo que sí que tiene que haber es una carretera segura que vaya al Valle del Tiétar y al Valle del Alberche. Y en eso... eso es en lo que estamos trabajando y seguiremos trabajando; sin renunciar a nada, pero trabajando principalmente en una seguridad. Y ahí nos están dando todas las satisfacción y todas las actuaciones que estamos pidiendo, que son muchas; y que, como se realicen, cuando se lleguen a... cuando se lleven al efecto, será una carretera segura, una carretera demandada por todos nosotros.

Entonces, quiero decirle que, sobre el primer punto de su Propuesta de Resolución, yo creo que lo debíamos dejar "si usted es consciente" que en la Comunidad de Castilla y León siga, siga, manteniendo todo el apoyo y todo aquello que sea necesario para que la 501 llegue a su ejecución total y que se busque otra alternativa para,

si puede ser, un desdoblamiento con otra carretera. Pero eso, a un largo plazo.

Eso nos interesaría muchísimo, señor Hernández, que nosotros... en su Propuesta de Resolución, usted fuese consciente que en ese plan integral que quiere negociar, que Castilla y León quiera negociar con la Comunidad de Madrid, 501 la dejásemos aparte y nos ciñésemos a lo que nosotros pedimos, que es lo que verdaderamente estamos necesitados de ello.

Referente a la mejora de las carreteras 403, Ávila-Toledo; la 505, Ávila-El Escorial; la 502, Ávila-Talavera de la Reina; yo le quiero decir que las carreteras 403, 502, forman parte de la Red de Carreteras del Estado. Quiere decir que ni la Comunidad de Madrid ni la Comunidad de Castilla y León tienen competencias en ese ámbito. Son carreteras del Estado.

Entonces, esto no significa que la Administración Regional no sea sensible a sus necesidades y reclame a la Administración Central las actuaciones que precisen dichos itinerarios, ni que se encuentren abandonadas "como parece dar a entender la propuesta dada por ustedes", dado que el Estado ha invertido recientemente más de 2.000 millones de pesetas en ejecutar la variante de El Tiemblo en la 403.

Dice usted también en su exposición que hay carreteras, como la 503 o la 930, que están en pésimas condiciones. Señor Hernández, ¿cuánto tiempo hace que no circula usted por esas carreteras? ¿Eh? Nunca, ¿no? Nunca. Por la 503, nunca; y por la 930, nunca. Bueno, y le puedo decir: mire, la 503 es una carretera que une Sotillo de la Adrada con Talavera de la Reina. El tramo que tiene... el tramo de la Comunidad de Castilla y León solamente son doce... dieciséis kilómetros. Está totalmente asfaltado, ha habido una gran mejora. Lo que tiene que hacer Castilla-La Mancha es, el tramo que queda, hasta unirlo con Talavera de la Reina, mejorarlo y hacer una actuación buena y que quede bien. Eso, en la 503.

En la 930, es una... una carretera provincial, es de la Diputación de Ávila. Está contemplada que va desde La Adrada hasta Talavera, pasando por La Iglesuela Ésa tiene... el trazado de Castilla... de Ávila tiene siete kilómetros, solamente siete kilómetros, y está en unas condiciones óptimas, vamos. Además, es recta totalmente. Está bien esa carretera. Así que no... no emplee usted esos términos. No quiero decir que con esto no se arregle ni se mejora, pero que están en pésimas condiciones, no. La parte que corresponde a Castilla y León está en unas condiciones óptimas; otra cosa será la parte que corresponda a Castilla-La Mancha.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Señoría, le ruego vaya terminando.

EL SEÑOR RODRÍGUEZ DE LA FUENTE: Bueno. Bien. Perdón, Presidente. Es que todo esto conviene... conviene que el señor Hernández, de verdad...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Tiene un turno... tiene otro turno, un segundo turno, ¿eh?

EL SEÑOR RODRÍGUEZ DE LA FUENTE: Ya, ya lo sé.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Vaya resumiendo, vaya terminando. Tiene un minuto.

EL SEÑOR RODRÍGUEZ DE LA FUENTE: Perdóne, señor Presidente. Perdóne. Referente al tren, usted sabe que hay conversaciones muy importantes para mejorar toda la red... todo lo que sea con la Renfe, un convenio, para mejorar todo aquello que sea necesario para Castilla y León.

Y yéndonos ya a lo último suyo, el convenio entre la Comunidad de Castilla y León y la CAM para el transporte, eso también lo aprobamos aquí; eso es una propuesta que también se aprobó. La trajo don Octavio Granado, según el Diario de Sesiones, el día veintinueve de marzo, y quedó aprobada. Yo le puedo enseñar a usted el convenio... el convenio que está firmado con Castilla-La Mancha, que fue el que nos hacíamos eco de él, sobre el transporte, y en esas conversaciones estamos. Yo estoy negociando y hablando con don José Ignacio Iturbe, que es el director... el Gerente del Consorcio de Transportes de la CAM, de la Comunidad de Madrid... Autónoma de Madrid, para ver en qué viabilidad se puede hacer. Dése cuenta que solamente... solamente nos puede afectar a unos pueblos de Ávila y unos pueblos de Segovia, nada más. De Segovia sería El Pinar y alguno más, y de Ávila, pues, sería desde Sotillo de La Adrada a Piedralaves. Pero todo aquello que fuese interesante, porque lo que no podíamos... lo que este convenio que hizo Castilla-La Mancha tiene otras circunstancias diferentes a las nuestras, señor Hernández. Dése usted cuenta que en la provincia de Toledo, Illescas está a treinta y cinco kilómetros de Madrid; Esquivias está a treinta y uno; Seseña, a veintisiete. Todo eso quiere decir que es una... una circulación diaria y un fluido de ciudadanos de estos pueblos a Madrid. El más cercano a Madrid que estamos hablando sería Navahondilla, y está a setenta y ocho kilómetros.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Señoría, vaya terminando, por favor.

EL SEÑOR RODRÍGUEZ DE LA FUENTE: Terminó, señor Presidente. Perdón.

Y, dicho esto, señor Hernández, quiero decirle que las dos propuestas... en la Propuesta de Resolución que

usted pide, la primera y la última ya están aprobadas sendas propuestas en la Comisión del día veintinueve, y que en las demás, la Junta de Castilla y León está interviniendo para llegar a un acuerdo con la Comunidad de Madrid y mejorar todo ello. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. ¿Desea el señor Procurador proponente consumir un turno de réplica? Tiene un tiempo de cinco minutos, don José Manuel Hernández.

EL SEÑOR HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ: Gracias, señor Presidente. Yo comprendo por qué les llaman a ustedes conservadores, pero... lo comprendo seriamente después de escuchar. Ya lo sabía por qué era, pero es que ahora, pues me viene a la mente el recuerdo de por qué.

Mire, le voy a decir... Vamos a ver, usted me dice... en primer lugar, me dice, me habla de que esta Proposición No de Ley nuestra, pues que se ha quedado antigua y demás. Bueno, yo le diría a usted que si esta Cámara, que está presidida por un Presidente que no es, precisamente, del Partido Socialista ni del Grupo Socialista tuviera más dinámica en su... en su ejecución del trabajo cotidiano, no nos encontraríamos con que una iniciativa presentada el veinte de febrero se discute prácticamente a comienzos de junio, como estamos hoy.

Pero, bueno, aparte de eso, le diría que no ha perdido en absoluto vigencia lo que estamos planteando aquí, porque usted habla constantemente de que se ha aprobado una PNL que usted presentó, y que, por cierto, se aprobó de una forma que no se parece en nada al texto que usted proponía, gracias a la iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista. Aquello sí que era... aquello sí que era estar en una situación absolutamente anacrónica, porque he de recordarle que usted proponía en ese momento que estas Cortes, de alguna forma, instasen a la Junta a apoyar a los Alcaldes en las conversaciones para conseguir el desdoblamiento de la 501, cuando ya el día veintitantos de diciembre -es decir, antes de que se discutiera y que usted presentara esa Proposición No de Ley- se había decidido que era inviable el desdoblamiento de la 501. Pero no vamos a entrar en esas cosas.

Yo lo que le quiero decir es que, mire usted, no se puede argumentar -y empiezo por el tema de la 501-, de que el problema fundamental sería el que el excesivo desarrollo de la zona generaría en el futuro problemas medioambientales. Mire usted, sí, si yo sé que lo dice; si yo me lo he leído eso también. Y viajo tanto -ahora le hablaré de los viajes-, no sé cuánto viaja usted -tampoco me importa demasiado-, pero yo viajo por lo menos lo suficiente para conocer la provincia. Entonces, le digo: eso no se puede argumentar seriamente, porque existen mecanismos institucionales para conseguir que, una vez que se hace una determinada iniciativa positiva, si esa iniciativa positiva tiene que generar o puede generar en

algún momento alguna serie de consecuencias que no son, pues se utiliza en ese momento los argumentos legales institucionales que hay para evitarlo.

Lo que sí que es evidente que cuando se habla de la 501 no se puede hablar exclusivamente del tema de la seguridad. Eso es una visión absolutamente obsoleta de lo que es una vía de comunicación o de lo que es una infraestructura. No podemos hablar sólo de seguridad. Si yo ahora me monto en un ferrocarril que camina a tres por hora, probablemente sea el más seguro de todos los que tengamos en el país, porque difícilmente va a descarrilar a esa velocidad; pero, claro, es algo absolutamente impresentable.

Entonces, no solamente me hable usted de la seguridad, que es, efectivamente, corrigiendo una serie de curvas, poniendo unas rotondas, etcétera, se mejorará; yo no lo dudo. No estoy aquí para estar constantemente diciendo que todo lo que hacen las Administraciones que sustentan el Grupo Popular en estas Cortes o el Grupo Popular en las Cortes Centrales esté mal, no. Pero hablemos de lo que es algo que nos ha movido a nosotros a presentar nuestra Proposición No de Ley, y es el desarrollo de las zonas a las que nos estamos refiriendo. El desarrollo no pasa sólo por la seguridad, sino que pasa por el tiempo en la comunicación, pasa por la calidad de esa comunicación y pasa, en definitiva, por estar brindando a quienes tienen que utilizarla unas vías del siglo XXI y no del siglo XIX o del XX.

Entonces, cuando hablamos nosotros además del desdoblamiento de la 501, no hemos dicho en esta Proposición No de Ley que tenga que ser la 507, de la que usted me habla de obra faraónica, y yo le diría entre paréntesis: oiga, ¿no sería más razonable que nosotros estemos hablando aquí de obras faraónicas para la Comunidad Autónoma de Castilla y León que estar defendiendo las que se puedan hacer, por ejemplo, la que se ha planeado para evitar que Ávila tenga una comunicación moderna en el siglo XXI? Se ha evitado que Ávila la tenga a base de una obra faraónica, como la que va a ser el cruce a través de un túnel de la Sierra de Navacerrada o Guadarrama, que no sé muy bien cómo se llama, para comunicar Madrid con Segovia. Es decir, para dejar a Ávila sin lo que tiene ahora, sí es bueno el hacer obras faraónicas, pero para mejorar una comunicación de unas zonas claramente periféricas y deprimidas de nuestra Comunidad Autónoma no se pueden hacer obras faraónicas (aunque lo de "faraónicas" yo se lo acepto a usted entre comillas, ¿eh?).

Y le tengo que decir que aquí en esta Proposición No de Ley no dice de forma contundente que sea la M-507, sino que, cogiendo un plano y dibujando por dónde va una y por dónde va otra, y cuáles son las posibilidades, entendemos que la posibilidad razonable sería ésa. Pero, fíjese usted, el texto dice: "puede ser la M-507. O sea, que si hay otra alternativa de desdoblamiento que pasa

por... desdoblamiento por iniciativa nueva, la aceptamos plenamente.

Y es que, además, mire usted, señor Antonio, nosotros entendemos que no puede estar la Junta de Castilla y León sustentando sólo la responsabilidad de apoyar a Alcaldes con buena voluntad y con iniciativas positivas, sino que la Junta de Castilla y León tiene que ser la responsable de liderar ese tipo de actuaciones.

Luego, esa PNL que nosotros le corregimos y aprobamos conjuntamente en el mes de marzo lo que hace es, bueno, pues, no desairar lo que usted había presentado. Pero nosotros ahora vamos bastante más allá. No apoyemos sólo a los Alcaldes, sino que lo que debe hacer la Junta de Castilla y León es "tomar el mando" -y permítame la expresión- para la solución de ese problema.

Y para no seguir con eso...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Señoría, le ruego vaya terminando.

EL SEÑOR HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ: (Voy a acabar.) Y respecto al tema del tren. Mire, ha dicho usted -lo he anotado aquí-: "ya hay conversaciones". ¡Hombre!, bueno, estaría bueno que no hablaran las Administraciones Públicas cuando se reúnen desde el año treinta y nueve que acabó la Guerra Civil española, pues se va reuniendo todo el mundo de una forma distendida, ha habido unos años que desgraciadamente no lo era tanto, pero desde el setenta y cinco o setenta y seis, pues nos reunimos todos y hablamos.

Pero en esta PNL no se habla de conversaciones, se habla de que se hagan actuaciones. Y yo le digo a usted que ayer mismo en el Diario de Ávila salía algo, que a mí ya no sé si me da pena o vergüenza, y es el Director General de Carreteras de la Junta de Castilla y León diciendo una serie de insensateces -que, como no tengo tiempo, luego a lo mejor le puedo decir- que me dejan absolutamente boquiabierto. Si la Junta de Castilla y León lo que tiene pensado para las infraestructuras de ferrocarril de la provincia de Ávila y los municipios a los que nos estamos refiriendo en esta PNL es lo que decía ayer el Director General de Carreteras, yo ya le digo a usted que me siento profundamente... profundamente triste, pensando que nos va a seguir gobernando esta Junta de Castilla y León otro par de años todavía hasta que haya unas elecciones autonómicas.

(Y ya termino, señor Presidente.) No puedo en este momento hablarle de las otras carreteras, pero sí que le voy a decir una cosa: no diga usted cosas que no han salido de mi boca. No he dicho en ningún momento al hablar de las carreteras la palabra "pésimo", he dicho "deterioradas" o "lamentable", pero no "pésimo", ¿eh?

Entonces, bueno, estoy diciéndole que en este momento yo estoy recogiendo verbalmente en esta sala lo que una Proposición No de Ley que se publicó en el mes de febrero dice. Antes se hablaba aquí de unos baches que la Procuradora que venía de Segovia decía: "esta noche los han arreglado". Bueno, pues entonces, claro, yo no sé lo que se ha hecho la semana pasada. Pero lo que sí le digo es que es necesario actuar sobre esas infraestructuras.

Y que, en definitiva, si no hay... -ya termino, señor Presidente-, si no hay un plan integral, si todo lo que hacemos es chapucear, ir tapando baches -nunca mejor dicho ahora que hablamos de carreteras-, lo que estamos haciendo es dilapidando fondos públicos y dejando a los valles del Alberche y del Tiétar en la situación en la que están, que es en la del siglo XX, y ya deberíamos estar poniéndolos en otro sitio.

Por tanto, entiendo que usted lo defienda, puesto que usted, pues, es un Procurador conservador. Yo, que respeto mucho esa condición, pues, soy un Procurador progresista, más avanzado, y que creo que sería bueno que esos habitantes tuvieran otras infraestructuras ya.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Para consumir un turno de dúplica, tiene la palabra don Gregorio Rodríguez, por un tiempo de cinco minutos.

EL SEÑOR RODRÍGUEZ DE LA FUENTE: Gracias, señor Presidente. Seré... voy a ser breve. Señor Hernández, no sea agrio conmigo, si yo no... no le he dicho, no me he metido con el viaje que usted hace ni nada; vamos, yo me quería referir a que si usted se conocía la carretera en buena... ¡hombre!, en el buen sentir parlamentario. Yo sabía que usted, a lo mejor, por la 503, pues no ha ido, porque no tiene derecho a ir... no, no, tiene derecho... perdón, no tiene obligación, perdóneme, señor Hernández. No, no; no quiero que usted sea agrio conmigo, porque yo no me quiero... yo viajo lo que tengo que viajar, no me refería a que usted no viaje por la provincia; puede usted conocer la provincia. Pero yo se lo decía en el buen talante parlamentario, decirle que no... que, a lo mejor, por la 503 y la 930, pues no había circulado. Es una carretera que está bien.

Sobre lo que usted me había dicho en su boca, no sé, pero usted sí que lo ha escrito: "pésimas condiciones". Entonces, no... no vamos ahí.

Ahora, usted me hace gracia que dice... que quiere usted que progresista, porque quiere el desarrollo de esa zona. Pero si es que se da la circunstancia de... los que nos están frenando el desarrollo son los que no nos dejan de hacer la autovía, la del doblamiento. Si es que el Informe dice -se lo he leído antes textualmente- que no se contempla el desdoblamiento, ¿eh?, en la 501, dice: "por otro lado, se ha de poner de manifiesto que dicho

Informe reconoce la viabilidad del desdoblamiento respecto a la flora..." -hemos dicho- "...dado su escaso valor en este recorrido, siendo radicalmente rechazada por la fauna y, sobre todo, por el desarrollo urbanístico futuro". Quiere decir que es lo que nos están... lo que nos están... el mismo Informe es lo que nos está frenando. Entonces, déjenos a nosotros que hagamos la 501, sin hacer el desdoblamiento, sin hacer el desdoblamiento, hacer una vía segura y de circulación rápida, una vía buena, que se pueda hacer... el futuro y hacer el desarrollo de esa zona, que mucho lo necesita y que en eso estamos trabajando todos. Porque usted sabe que el valle del Tiétar y el Alberche, todos los Alcaldes de todos los municipios de todos los signos políticos trabajan en el desarrollo de sus municipios -como es natural- y en eso estamos. Lo que no es... yo no vengo aquí al caso a todo el debate que hubo sobre esto en la Comunidad... en el Parlamento de Madrid, cuando decía que era el desarrollo de Guisando; no sabía si hablaban de los Toros de Guisando o el pueblo de Guisando. Pero, bueno, eso es otra... es una anécdota aparte, ¿sabe?

Referente a obra faraónica, ¡hombre!, no me refería... Una obra faraónica, quiero decir que es una obra grande que no va a beneficiar para nada a nosotros. Esa carretera a nosotros nos coge bastante mal. La 507 sería una carretera que vendría bien, ¡hombre!, vendría bien, pero nos coge mal. Sí, sí, la conozco, si me he pasado por ella, si voy a Aldea del Fresno. ¿No ves que todas las reuniones las hacemos entre Aldea y San Martín y nos recorremos la 507 y la 501? Las dos nos las circulamos.

Y todo esto, lo que yo -ya para concluir-... y decirle, señor Hernández, que usted y yo estamos en lo mismo, y que queremos todo esto para el Valle del Tiétar y el Alberche, pero lo queremos con un sentido de responsabilidad, ¿eh?

Nosotros nos vamos a oponer a su Proposición No de Ley. A mí me gustaría, por ejemplo, que el número 1 y el número 5 de su Proposición... el número 5, pues nosotros estamos de acuerdo, vamos... en el número 1, la Comunidad de Castilla y León, le puedo decir yo a usted que desde que se aprobó esta Proposición No de Ley que usted dice, que se modificó gracias al señor De Meer, no llegó así el señor Hernández, no fue esa... no estuvo en ese... El señor De Meer lo único que hizo fue poner sentido común... -sí, sí, si yo se lo leo, yo se lo leo- fue poner, está el libro... está el Diario de Sesiones aquí. Si es referente... está el Diario de Sesiones, no lo que yo escribí, sino lo que yo dije, en el Diario de Sesiones, lo que yo dije. Yo cambié, porque cuando yo la presenté no teníamos el Informe todavía -déjeme, señor Hernández, que se lo explique-, no teníamos el Informe cuando yo la presenté. Entonces, cuando la defendí, cambié lo de "desdoblar" por "mejorar" la 501, porque entonces ya tenía yo el Informe del CSIC.

Cuando yo presenté esta Proposición No de Ley, no tenía en mis manos el Informe, ¿eh?, señor Hernández. Permítame usted a mí que yo –como usted dice– las fechas también, es igual, ¿sabe? Yo, cuando presenté, no tenía el Informe del CSIC, y hablaba de desdoblamiento; ahora, cuando la presenté en estas Cortes dije "seguridad", y el señor De Meer... unimos, y "apoyar y colaborar en la búsqueda de soluciones que permita la ejecución de una carretera de doble vía, que conecte el Valle del Tiétar y el Alberche con Madrid, que puede ser la 507 o puede ser otra". Y eso fue como se aprobó. Y yo creo que fue una Proposición negociada, y yo estoy muy agradecido a ese apoyo.

A raíz de ese apoyo se han tenido conversaciones con don Luis Eduardo Cortez, el Consejero de Fomento de Castilla y León con él, y con Pedro Calvo, el Consejero de Medio Ambiente, para intentar llegar a esos acuerdos de esas mejoras de la... de la 501; quiere decir que hay conexión. Y que hay un diálogo, y en ello estamos, y yo creo que lo de la 501, yendo por ese camino, puede ser una actuación buena e importante para nosotros, siempre –como le digo– sin renunciar a ninguna posibilidad de hacer un desdoblamiento de toda la carretera, nunca renunciamos a eso. Es una cosa que está... sí, sí.

Ya le digo que es que está... no está actualizada. Ahora hemos pedido un informe sobre la ZEPA...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Señoría, le ruego vaya terminando.

EL SEÑOR RODRÍGUEZ DE LA FUENTE: (Sí, perdón.) Es que, señor Hernández, hemos pedido un informe sobre la ZEPA, y el informe ese a lo mejor tiene un periodo, y a un tiempo nos dejan actuar en esos diecisiete kilómetros. Estamos en ello. Sí, la plataforma, la reunión de Alcaldes estamos en ello, ¿sabe? Y todo llegar es a un acuerdo, llegar a una vía de solución. Pero si no hubiese en el 501, llegaríamos a otra, por otra carretera que fuera también, que pudiera hacerse un desdoblamiento.

Sobre lo del convenio con... el convenio de transporte, eso sí que está aprobado. Eso lo presentó don Octavio Granado y yo dije que sí, y estamos en conversaciones. Lo que pasa es que esto es más problemático que la que se ha... esto es más problemático y se hizo para Ávila y Segovia, que son las dos provincias limítrofes con Madrid, porque no se podía hacer como quería don Octavio Granado, toda la Comunidad, porque la única que tiene... la única que tiene consorcio de transporte es Madrid.

Por ejemplo, usted imagínese que Salamanca y Zamora tendrían que hacer un convenio con Portugal para hacer el transporte. Entonces, lo único que era consciente era que era Segovia y Ávila, y de Segovia y Ávila eran esos pueblos. Es muy complicado esto, señor Hernández, de verdad. No...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Señoría, le ruego que termine, por favor.

EL SEÑOR RODRÍGUEZ DE LA FUENTE: (Perdón, voy terminando.) Nadie se empadrona para tener más barato el transporte, se empadrona por otros asuntos. No le cuenten a usted eso. No se empadrona nadie. Oiga, yo soy de Sotillo, y yo sé quién se empadrona y quién no se empadrona; se empadronan por cosa de estudios, pero no porque tengan el... por el transporte, el bonobús del transporte.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): (Intervención sin micrófono.)

EL SEÑOR RODRÍGUEZ DE LA FUENTE: (Sí, perdón. Vale, perdone, señor Presidente.)

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): (Intervención sin micrófono.)

EL SEÑOR RODRÍGUEZ DE LA FUENTE: Y dicho esto...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Para cerrar el debate, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, don José Manuel Hernández Hernández.

EL SEÑOR HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ: Bueno, vamos a distender el debate también, porque yo no he pretendido tampoco ser crudo al contestar ni nada de eso. Lo que sí que, además... me he confundido porque, como tenemos un Ex Procurador socialista, que era Gregorio, y luego García Antonio, le he llamado a usted señor Antonio sin darme cuenta; y es Rodríguez, no García. Así que le pido disculpas.

Bueno, mire, yo le quiero decir una cosa en un tono casi casi jocoso, decirle. Porque a mí el Partido Popular no me pide, no me pide opinión; si me la pidiera, yo le diría que mañana el Presidente de la Junta cesase a este tal Luis Alberto Solís, Director General de Carreteras y le nombrase a usted Director General de Carreteras, porque le veo, señor Gregorio Rodríguez, que tiene usted, usted, como Alcalde y, probablemente, como persona, tiene usted buena intención. Pero veo que usted, de alguna forma, es el sustrato del problema que apuntamos nosotros con la Proposición No de Ley. No está apoyado por la Junta de Castilla y León. Usted es un Alcalde con buena voluntad, como otros Alcaldes del PSOE y del Partido Popular de la zona, pero está usted absolutamente huérfano de la protección que la Administración Junta de Castilla y León debería de darle.

Porque usted, mire, fíjese, hasta llega al punto de contradecirse; y en modo alguno quiero yo plantearle esto como ninguna cosa negativa respecto a su intervención, sino como algo que he anotado. Usted ha dicho antes:

"No podemos seguir pensando en el desdoblamiento de la 501..." -lo ha dicho al principio; o si no ha dicho "no podemos seguir pensando", algo parecido- "...porque el desarrollo que eso supondría traería un problema, y es lo que apunta el Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Pero es que usted luego, al terminar ahora, ha dicho... fíjese lo que ha dicho: "No renunciamos... no renunciamos al desdoblamiento. Es decir, si esos problemas medioambientales de la ZEPA se corrigen, no renunciamos al desdoblamiento". O sea que usted está diciendo, por una parte, no podemos hacer desdoblamiento porque, además... lo de menos son los animales, lo importante es que traería unos problemas de desarrollo, y nosotros tampoco queremos que los tengan.

Y ahora, al final, llega usted y dice: "Yo sí que querría hacer el desdoblamiento". Pues yo le digo: ojalá que este señor -del que ahora hablaré y de sus manifestaciones- le cesasen... no tengo nada personal contra él; no lo conozco; no sé si es bajo, alto, calvo o con pelo, pero sé que lo que hace...

(Murmullos.)

EL SEÑOR HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ: ¡Ah!, ¿es éste? Pues una pena, porque no me daba cuenta que era el mismo señor. Bueno, pues aunque sea de Ávila, yo creo -repito- que usted, que también es de Ávila, con lo que ha dicho aquí haría mejor papel que él.

Pero es que, fíjese, cuando hablamos, don Gregorio, cuando hablamos del tema del desarrollo para el Valle del Tiétar y para el Valle de Pinares, no hay que pensar sólo en el desarrollo urbanístico -que es a lo que hace referencia el Informe del Centro Superior de Investigaciones Científicas-, que -de alguna forma- es el que menos me interesa a mí, o nos interesa a nuestro Grupo; hay que hablar de otros desarrollos: del desarrollo del turismo, del desarrollo agrario de esas zonas, del desarrollo industrial. Ése es el desarrollo que una buena vía de comunicación... y una buena vía de comunicación, a las alturas que estamos, convendrá conmigo -y lo admite la propia Resolución que usted presentó, y que con el consenso y la transaccional del Partido Socialista se aprobó-, la buena comunicación pasa por un desdoblamiento, por una vía desdoblada para esa zona.

Entonces, ya no voy a insistir en ese tema. Yo creo -repito- que hay que ser más ambiciosos. Yo no creo que por ser del PSOE ni por ser... llevar la etiqueta de progresista ni nada de eso uno sea más ambicioso que otras personas, o más moderno. Lo he dicho aquí porque en política, a veces, tenemos que hacer, pues comentarios de este tipo. Pero le admito que eso no es así; que muchas veces se puede ser de un partido de izquierda y estar uno muy trasnochado, o se puede ser de un partido de derecha y tener ideas que sean auténticamente avanzadas. Pero en este caso, yo creo, sinceramente, que la Junta de Castilla y León y ustedes, que la sustentan, están siendo realmente

muy conservadores; pero no conservadores de lo bueno -que eso, a mi modo de ver, es aceptable-, sino conservadores de lo que ya hay.

Y yo creo -repito- que es imprescindible que miremos con imaginación esas soluciones para esos valles. Porque hasta el señor Presidente de la Junta de Castilla y León actual, el señor Herrera, en su Debate de Investidura, habló de la importancia que él iba a dar en su Gobierno a las zonas periféricas. Si hay una zona periférica por antonomasia es, precisamente, esos valles de los que estamos hablando.

Por tanto, yo -repito- ya no voy a insistir en ese tema, pero sí decirles que creo que es serio y que las Administraciones que manejan fondos públicos -que el dinero no es de estos Procuradores ni es de los Consejeros y los Directores Generales, es de los ciudadanos- deben hacer -yo creo- siempre que puedan actuaciones integrales; y deben ponerse de acuerdo, independientemente de que una sea de la Comunidad de Madrid y la otra sea de la Comunidad de Castilla y León, porque, al final, todos pertenecemos al mismo Estado. Y dentro de poco, a ese Estado supranacional que se llama Unión Europea.

Por tanto, yo creo que la iniciativa nuestra es una iniciativa realmente positiva. Estamos hablando de plan integral, de que se sienten las dos Comunidades con quienes deben liderar la solución de esos problemas, que son los respectivos Gobiernos Autonómicos, a poner soluciones. Y eso es lo que ustedes rechazan en este momento, señor Gregorio Rodríguez.

Yo sé que usted, en el fondo, pues, probablemente rechaza lo que yo he escrito y demás, pero que, en el fondo, no rechaza la idea. Pero, sin embargo, lo está rechazando porque en el momento que en estas Cortes no se inste a la Junta a que tome esas medidas, estamos permitiendo que la Junta siga sin dedicarse a lo que es su trabajo, y es preocuparse de esas zonas periféricas.

Y, por último, le voy a decir respecto al ferrocarril, que para mí es un tema también muy importante. Yo no voy a entrar si están en pésimas, o en lamentables, o en poco buenas -porque los eufemismos están para eso, para que cada uno los maneje según su interés- esas carreteras provinciales de la Diputación o nacionales, a las que nos hemos referido. Lo que sí que, desde luego, están en condiciones que serían mejorables. Pero, bueno, no vamos a entrar en eso porque, si nos quitamos del medio el problema... o el tema fundamental, que es ese enlace por una vía desdoblada desde Madrid, pues estamos prácticamente cargándonos -y valga la palabra o valga la expresión- el resto de las posibilidades de iniciativas.

Pero volvamos al ferrocarril. El ferrocarril no hay que hacerlo por carretera, es una cosa diferente. Mire, este señor, que es el Director General... -yo no sabía que era este mismo Director General; como en esta Comisión ya

no... normalmente no trabajo, ni me había dado cuenta-, pero este señor dice ayer que lo que va a negociar ahora la Junta con la Renfe es que existan unos trenes de basculación forzada, que hay sólo siete -eso, además, suena muy feo, ¿eh?, pero bueno-, de basculación forzada, que hay solamente siete que se han adquirido para todo el Estado español, y que los pongan todos a funcionar, los siete -cosa que ya veo difícil-, entre... en la línea que une Madrid con Ávila hacia Salamanca. Y dice que con esto se conseguirá, cuando se consiga -con las conversaciones como las que usted sugiere-, que se llegue de Madrid a Ávila, a la capital, en unos setenta minutos. Mire usted, hablar, cuando estamos en el siglo XXI ya... -no es que tenga yo obsesión con ese tema, es que estamos en el dos mil uno- hablar de comunicar dos capitales de provincia -en este caso la capital del Estado con una capital de provincia- en un tiempo, por ferrocarril, de setenta minutos, cuando las separan ciento cuatro kilómetros, ¡pues hombre!, cuando menos, es algo que, si no risa de rascarse, sí que produce, pues, una sensación un poco de lamento, ¿eh? Estamos hablando de que lo normal, lo normal sería que estuviéramos hablando de tiempos entre treinta, treinta y cinco minutos, que eso es lo que hacen los trenes lanzadera o los trenes de velocidad alta o de alta velocidad; y lo que van a tener otras provincias de esta Comunidad Autónoma y de otras Comunidades Autónomas del noroeste de España, gracias a iniciativas que se han hecho, dejando a un lado la provincia de Ávila.

Yo no es que tenga obsesión ni chauvinismo con Ávila, pero sí que creo que es una provincia que, por lo deprimida que está y por las características sociológicas que tiene, se merece el que la Junta de Castilla y León se la tome un poco más en serio. Y si no hace nada positivo hacia ella, o hace poco -porque nada tampoco podría decirlo-, por lo menos que no haga nada que la deteriore más todavía.

Y, desde luego, el tren de alta velocidad va a deteriorar... y usted lo sabe, y lo sabe también, curiosamente, este Director General; eso sí lo sabe, porque lo admite aquí, lo dice y lo ha entrecorrido el periódico; luego creo que será verdad que lo dijo, que reconoce que Ávila va a salir perjudicada con el nuevo diseño de la línea de tren de alta velocidad.

Por tanto, yo pienso que en esta Proposición No de Ley lo que se incluía era precisamente eso: una iniciativa para buscar una comunicación por ferrocarril de esos municipios de los valles a los que nos hemos referido y de la capital de la provincia acorde con los tiempos en que estamos. Acorde con que -quieras que no- la provincia de Ávila necesita seguir íntimamente relacionada con la capital del Estado, que, además, por otra parte, todas las provincias del país... y por muy autonomistas que seamos... que algunos empezamos a serlo menos; no que no seamos autonomistas porque no tengamos cariño y

aprecio a nuestra Comunidad Autónoma, sino por ver cómo se gestionan las cosas en nuestra Comunidad Autónoma. Pues digo que, por muy autonomistas que seamos, hemos de entender que la relación con la capital del Estado es importante. Y eso es lo que no se aprueba hoy aquí. Y lo único que se quedan son las conversaciones; conversaciones que, si las tiene que hacer este señor, que le parece una cosa magnífica el que lleguemos de Ávila a Madrid dentro de dos años en setenta minutos, o que nos diga que es probable, que es probable que Ávila entre en la conexión Madrid-Aveiro, es decir, en el año dos mil diecisiete, pero que no es seguro, pero es probable, con lo cual ya podemos estar bastante contentos... Pues mire usted, yo en el dos mil diecisiete, pues, me conformaré... pues no sé... me parece que no he llegado a la jubilación entonces, pero que para entonces la gestión en otros niveles del Partido Popular permita que los que estemos entonces cerca de llegar a la jubilación... bueno, a mí me faltan todavía unos cuantos años, pero, en fin, que todavía tengamos cierta seguridad de que la vamos a tener. Pero hablar ya de lo del dos mil diecisiete como una solución a los problemas de Ávila del día veintinueve de mayo, que es cuando estuvo este señor en Ávila, del año dos mil uno, me parece... eso sí que, joder, ahí sí que... -perdón- ahí sí que son ustedes realmente avanzados.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Señoría.

EL SEÑOR HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ: (Ya termino.) Resumen: señor Gregorio Rodríguez, yo creo que lo que hemos hecho en esta Proposición No de Ley no es contradecir lo que se ha aprobado en estas Cortes, que bien aprobado está; no es, en modo alguno, tampoco plantear entelequias ni obras faraónicas; es, simplemente, decir que los Gobiernos de dos Autonomías que están limitando una con otra, y que además una de ellas alberga la capital del Estado, deben ponerse de acuerdo para solucionar los problemas de infraestructura que tienen, que perjudican mucho a ciudadanos de una ellas, en concreto de la nuestra. Que es imprescindible que eso se produzca. Y que la buena voluntad de Alcaldes y de personas de otros estamentos para intentar solucionar y poner determinados parches -y nunca mejor dicho lo de los parches, ya que hablamos de carreteras- a esos problemas no basta; que es imprescindible que se implique y lidere -y yo lo digo siempre en otros temas también- la Junta de Castilla y León esos problemas.

Ustedes no lo aprueban, pues, en fin, ¡qué vamos a hacer! Lo único que yo me queda ya es esperar que, aunque no aprueben esto, por lo menos sigan conversando -como usted dice- y que las conversaciones no sean muy largas; a ver si antes del dos mil diecisiete tenemos solucionado alguno de los problemas. Gracias y perdone, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SANTAMARÍA GARCÍA): Gracias, Señoría. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la Proposición No de Ley. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?

El resultado de la votación es el siguiente. Votos emitidos: quince. Votos a favor: seis. Votos en contra:

nueve. En consecuencia, queda rechazada la Proposición No de Ley debatida.

No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Se levanta la sesión a las diecinueve horas quince minutos.)