



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 2006

VI LEGISLATURA

Núm. 434

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENTA: Doña Mercedes Alzola Allende

Sesión celebrada el día 18 de abril de 2006, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DÍA:

1. Pregunta con respuesta Oral, POC 830-I, formulada a la Junta de Castilla y León por la Procuradora Dña. Mercedes Martín Juárez, relativa a actuaciones en cruces peligrosos de carreteras de Ávila, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 232, de 17 de febrero de 2006.
2. Pregunta con respuesta Oral, POC 917-I, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador D. Francisco Ramos Antón, relativa a actuaciones previstas por la Junta de Castilla y León en las carreteras de titularidad regional que unen la ciudad de Palencia con los municipios de su entorno para dar respuesta a la fluidez y seguridad del tráfico, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 232, de 17 de febrero de 2006.
3. Pregunta con respuesta Oral, POC 918-I, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador D. José Moral Jiménez, relativa a causas del retraso en las obras del ramal de conexión entre el polígono industrial de Villalonquéjar, en Burgos, y la Autovía León-Burgos, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 232, de 17 de febrero de 2006.
4. Pregunta con respuesta Oral, POC 919-I, formulada a la Junta de Castilla y León por la Procuradora Dña. María Begoña Núñez Díez, relativa a actuación en profundidad de la Junta de Castilla y León en la carretera P-972, que une los municipios palentinos de Pozo de Urama-Villada, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 232, de 17 de febrero de 2006.

5. Proposición No de Ley, PNL 716-I, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a no cierre de edificaciones de varias estaciones de tren en la provincia de Ávila, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 188, de 20 de septiembre de 2005.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diez horas cuarenta minutos.	9395	Intervención del Procurador Sr. Moral Jiménez (Grupo Socialista) para formular su pregunta a la Junta de Castilla y León.	9402
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre la sesión.	9395	Contestación, en nombre de la Junta, del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	9403
Intervención del Procurador Sr. Martínez Mínguez (Grupo Socialista) para comunicar sustituciones.	9395	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Moral Jiménez (Grupo Socialista).	9404
Intervención del Procurador Sr. Sumillera Rodríguez (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	9395	En turno de dúplica, interviene el Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	9404
Primer punto del Orden del Día. POC 830.		Cuarto punto del Orden del Día. POC 919.	
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, da lectura al primer punto del Orden del Día.	9395	El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al cuarto punto del Orden del Día.	9404
Intervención de la Procuradora Sra. Martín Juárez (Grupo Socialista) para formular su pregunta a la Junta de Castilla y León.	9395	Intervención de la Procuradora Sra. Núñez Díez (Grupo Socialista) para formular su pregunta a la Junta de Castilla y León.	9404
Contestación, en nombre de la Junta, del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	9396	Contestación, en nombre de la Junta, del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	9405
En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. Martín Juárez (Grupo Socialista).	9396	En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. Núñez Díez (Grupo Socialista).	9405
En turno de dúplica, interviene el Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	9397	En turno de dúplica, interviene el Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	9406
Segundo punto del Orden del Día. POC 917.		Quinto punto del Orden del Día. PNL 917.	
El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	9398	El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al quinto punto del Orden del Día.	9407
Intervención del Procurador Sr. Ramos Antón (Grupo Socialista) para formular su pregunta a la Junta de Castilla y León.	9398	Intervención del Procurador Sr. Sumillera Rodríguez (Grupo Popular) para presentar la proposición no de ley.	9407
Contestación, en nombre de la Junta, del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	9399	En turno de fijación de posiciones, interviene la Procuradora Sra. Martín Juárez (Grupo Socialista).	9408
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Ramos Antón (Grupo Socialista).	9400	Intervención del Procurador Sr. Sumillera Rodríguez (Grupo Socialista) para fijar el texto definitivo y cerrar el debate.	9409
En turno de dúplica, interviene el Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	9401	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es aprobada.	9410
Tercer punto del Orden del Día. POC 918.		La Presidenta, Sra. Alzola Allende, levanta la sesión.	9410
El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	9402	Se levanta la sesión a las trece horas treinta minutos.	9410

[Se inicia la sesión a las diez horas cuarenta minutos].

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Buenos días. Se abre la sesión. Damos la bienvenida a esta Comisión al Director General de Carreteras por comparecer a cuantas cuestiones aquí se le planteen.

¿Hay... algún Grupo Parlamentario desea comunicar alguna sustitución? ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista?

EL SEÑOR MARTÍNEZ MÍNGUEZ: Sí. Gracias, señora Presidenta. Don Jorge Félix Alonso sustituye a don José María Crespo y doña Mercedes Martín a don Felipe Lubián.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias. ¿Por el Grupo Parlamentario Popular?

EL SEÑOR SUMILLERA RODRÍGUEZ: Gracias, Presidenta. Buenos días. Don Jesús Jaime Encabo Terry sustituye a don Gregorio Rodríguez de la Fuente, don Raúl de la Hoz Quintano sustituye a don José Manuel Miano Marino y doña María del Pilar Álvarez Sastre sustituye a doña María del Castañar Domínguez Garrido.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias. Primer punto del Orden del Día: **"Pregunta con respuesta Oral, formulada a la Junta de Castilla y León por la Procuradora doña Mercedes Martín Juárez, relativa a actuaciones en cruces peligrosos de carreteras de Ávila, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 232, de diecisiete de febrero de dos mil seis"**.

Para la formulación de la pregunta, tiene la palabra doña Mercedes Martín Juárez.

LA SEÑORA MARTÍN JUÁREZ: Gracias, señora Presidenta. Buenos días. Le damos la bienvenida al Director General de Carreteras, y paso a formularle la pregunta.

La pregunta hace referencia a un cruce peligroso donde confluyen carreteras autonómicas, la 802 y la 803, en la provincia de Ávila, que es tristemente famoso porque se ha convertido en uno de los puntos más peligrosos de cuantos existen en las carreteras abulenses. Concretamente, este cruce, en la localidad de Hernansancho, en el casco urbano, que confluyen las carreteras Sanchidrián-San Pedro del Arroyo y Arévalo-Cardenosa, pues es un cruce muy transitado, de altísimo riesgo y en el que, desgraciadamente, han ocurrido numerosos y graves accidentes.

La situación ha demostrado que en esta intersección peligrosa los... las medidas de señalización alertando del cruce peligroso y... y otras medidas informativas, pues,

no han sido suficientes para acabar con... con la siniestralidad que desgraciadamente viene ocurriendo en este punto, y no han evitado los... los accidentes; que el último -como usted seguramente conoce-, con cuatro personas heridas de suma gravedad, ocurrió creo que fue en el último... en el último mes del año dos mil cinco, en diciembre.

Sí es verdad que ya en dos mil cuatro la Junta de Castilla y León, por... a través del Consejero de Fomento, presentaba una estrategia en la que se planteaban el objetivo de reducción de riesgos de... de tráfico y de accidentes en un 50% -en la... creo que era en una estrategia de seguridad vial para Castilla y León-, y entre sus objetivos prioritarios -creo recordar-, pues se encontraba esta reducción del número de siniestros; y también se proponía la identificación de los tramos donde se concentraran los... los puntos negros. Desde luego, son objetivos que, sin ninguna duda, compartimos. Sí es verdad que en aquel momento no teníamos conocimiento expreso de la previsión presupuestaria que... que permitiera... que permitiera ejecutar este objetivo.

Los puntos negros que nosotros hemos recogido a través de... de la Dirección General de Tráfico en la provincia de Ávila son varios -como usted, con toda seguridad, conoce-, donde ha habido accidentes graves con... con pérdidas de vidas humanas en muchos... en muchos casos. Por eso, el objetivo de esta pregunta era conocer directamente qué medidas ha adoptado la... o va a adoptar la Junta de Castilla y León para disminuir el riesgo, concretamente en... en las carreteras abulenses. Pero sí les preocupaba a los vecinos de ese municipio la siniestralidad en este cruce.

De paso, si... si procede, qué ha sido de esa estrategia; porque me imagino que en la estrategia, sin ninguna duda, la Junta de Castilla y León habrá trabajado, pero, desde luego, en estos puntos negros de la provincia de Ávila, desgraciadamente, sí siguen produciéndose estos accidentes.

En lo que se refiere a... a la inversión -como le digo-, conocemos, en el ejercicio dos mil uno, en la 803, una inversión de 44.000 euros, que incluso desde la propia... desde el propio Jefe de Servicio de la Delegación Territorial de la Junta de Castilla y León, de Fomento, en Ávila, reconocía que no había sido suficiente esa inversión de estos 44.000 euros para reducir la... la siniestralidad.

Sí vemos reflejados en... en las... en las obras contratadas para la provincia de Ávila, en... en esta... en esta carretera 802, 269.000 euros reflejados; pero yo creo que es la misma, la 802 que la 804. De una parte figuran 269.000 euros y en otro apartado hemos visto 300.000.

Sin embargo, sí nos gustaría que nos explicara... porque por lo que hemos podido comprobar, se refiere más a reforzar el firme, a... a los drenajes, de la señalización longitudinal y transversal -no sé, no... no tengo yo un conocimiento expreso de... de esta terminología en las carreteras-, a limpieza de las cunetas. Que usted nos explicara algo más, si va a incidir este presupuesto de alrededor de los 300.000 euros en algo que sería interesante para... vamos, más que interesante, prioritario para... para todas las personas que transitan por esa zona, para la reducción del riesgo.

Porque también es verdad que sí que hay un 4,68% menos de inversión en fomento en la provincia de Ávila en el dos mil seis respecto al dos mil cinco; pero, en resumen, señor Director General, nosotros tenemos sumo interés para poder transmitir esta información a los vecinos de... de ese municipio, que consideran ese punto, desde luego, auténticamente peligroso y tan sumamente transitado; si existe la viabilidad y la posibilidad de alguna estrategia específica para la reducción del riesgo en... en este punto. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Martín Juárez. Para contestar la pregunta, tiene la palabra el señor Director General de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días, Señoría. La pregunta que se formula hace referencia a las actuaciones que la Junta de Castilla y León va a llevar a cabo en la intersección de la carretera AV-804 con la CL-507. La primera de ellas pertenece a la red complementaria preferente y soporta un tráfico en torno a los mil vehículos/día. La segunda de las carreteras, la CL-507, pertenece a la red básica de la Comunidad, enlazando las localidades de Sanchidrián y San Pedro del Arroyo, y soporta un tráfico en torno a los tres mil vehículos/día.

Ambas carreteras se cruzan en una intersección a nivel, con prioridad para la carretera CL-507, que se encuentra perfectamente canalizada, señalizada e iluminada, y debiendo parar los vehículos que circulan en la AV-804 al tener prioridad los vehículos que circulan por la CL-507.

La visibilidad en la intersección es máxima. Esta intersección ha sido objeto de seguimiento por parte de la Dirección General de Carreteras, habiendo recibido dos actuaciones que han conducido a la situación antes descrita, de tener los tráficos canalizados y estar debidamente señalizada, además de iluminada, lo que no es frecuente; lo que ha dado lugar que en este momento se pueda decir con precisión que no es uno de los puntos más peligrosos de la provincia de Ávila, dado que, al día de hoy, no está catalogado como un tramo de concentra-

ción de accidentes, según el último análisis efectuado en el año dos mil cuatro.

Este indicador, el llamado TCA, que son tramos de concentración de accidentes, es el utilizado por las Administraciones titulares de las carreteras, tanto la Administración estatal como la autonómica, como las locales, para establecer las prioridades de actuaciones en materia de seguridad vial; en definitiva, se trata de ir resolviendo los puntos que se presentan como un llamado tramo de concentración de accidentes.

Se define como tal aquel tramo que tiene un índice... un índice de peligrosidad significativamente superior al resto de los tramos análogos; relaciona, por tanto, el número de accidentes con el tipo de carretera y con la intensidad de tráfico que registra.

Por todo lo anterior, el programa de actuaciones para dos mil seis, confeccionado en el marco de la Estrategia para la Seguridad Vial de Castilla y León (2004-2008), no recoge una actuación específica en el... en el punto señalado, en la intersección referida, al no ser esta un tramo de concentración de accidentes.

No obstante lo anterior, la citada intersección, en la que sí es cierto que se produjo un grave accidente en el año dos mil cuatro y otro grave accidente en el año dos mil cinco, en el pasado mes de diciembre, seguirá siendo objeto de observación por parte de esta Dirección General de Carreteras para la toma de las decisiones que correspondan, en función de la evolución de la siniestralidad de la misma. Siniestralidad que, en todos los casos de los accidentes producidos en esta intersección, ha estado motivada por una inobservancia de las normas de circulación, al no respetar la prioridad de paso en la carretera CL-507.

En cualquier caso, Señoría, sí que puedo ampliarle que, dentro de esta línea de observación permanente de este... de este punto conflictivo de la... de la Red Regional en la provincia de Ávila, sí que está previsto intensificar aún más las medidas de señalización y de llamada de atención, fundamentalmente a los vehículos que circulan por la CL-507, donde, pues, hemos observado que se produce un exceso de velocidad respecto a la señalización... a la velocidad permitida, la cual, sin duda, es la causa determinante, desde luego, del aumento de la gravedad de los... de los accidentes que se producen en este cruce. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Director. Para réplica, tiene la palabra doña Mercedes Martín Juárez.

LA SEÑORA MARTÍN JUÁREZ: Sí. Gracias, señor Director General. Sí... sí... es verdad que está señalado el punto, pero, sin embargo, a mí me sor-

prende que... que, bueno, que no se considere desde la Dirección General un punto peligroso, porque sí es verdad que aquí el Jefe de Servicio de la Delegación Territorial de Fomento sí decía que la situación de peligro que se produce en el cruce de Hernansancho, donde confluyen la 802 y 803, es una intersección en la que se registran numerosos accidentes de circulación. Y decía que se había actuado en este cruce hace unos años por medio del presupuesto de seguridad vial, que se había señalizado el cruce para que la accidentalidad disminuyera, pero que, desgraciadamente, seguían ocurriendo accidentes en este punto. Esto, Señoría, no... no lo decimos nosotros, lo decía el propio Jefe de Servicio de... de la Junta de Castilla y León.

Bueno, de entrada, sí es en cierto modo tranquilizador que usted diga que aunque no se va a recoger ninguna actuación específica en este tramo, pero que sí que va a ser objeto de observación continua y de... y de atención este punto para... para incrementar las medidas de alerta para los conductores y que extremen la precaución, que, por otro lado, nosotros entendemos que... que es verdad, que hay que intensificar esas medidas en los conductores para que todos seamos conscientes de los peligros y... y extrememos la precaución individual que todos debemos mantener en la conducción. Pero sí es cierto también, Señoría, que... que, bueno, desde el Ministerio, como muchas veces la Junta de Castilla y León sí exige, supongo que sin ninguna duda o con razón algunas veces, exige al Ministerio con contundencia, pero con el mismo... con la misma intensidad nosotros desde nuestra labor de Oposición tenemos que exigir también a la Junta que luego cumpla en el ejercicio de sus competencias; porque sí sabrá... sin ninguna duda sabe usted que desde el Ministerio se solucionó una situación similar de un cruce peligroso que había en Blascosancho, por medio de un paso elevado, que ahí ya sí que se ha demostrado claramente su eficacia y que se ha disminuido claramente la... la peligrosidad.

Por lo tanto, nosotros, que compartimos plenamente con el Consejero de Fomento el objetivo de la Junta de Castilla y León y de su Consejería de disminuir la siniestralidad y los accidentes de tráfico, pues, podría ser una alternativa en el futuro el que se plantearan una solución como la que se hizo en Blascosancho. Eso sería, desde luego, una medida que, sin ninguna duda, se ha demostrado en el cruce de Blascosancho, como usted conoce mejor que yo, que se ha disminuido la siniestralidad.

En esta línea, Señoría, nosotros... bueno, transmitiremos esta información que nos ha remitido; pero sí les rogaríamos, en interés, desde luego, de todos los ciudadanos y de la propia Junta de Castilla y León y de todos los que compartimos la preocupación por la siniestralidad y los accidentes de tráfico, que no descarten soluciones más definitivas para esta intersección peligrosa en el futuro. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Martín Juárez. Para dúplica, tiene la palabra el señor Director General de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias. Señoría, efectivamente, yo, simplemente, respecto a mi intervención anterior, quería aclarar, por si quizá no me haya expresado bien, en ningún momento yo he pretendido decir que no se trate de un punto peligroso; por eso... de ninguna manera.

He pretendido decir que, desde luego, nosotros anualmente, desde la Consejería de Fomento y desde la Dirección General de Carreteras en concreto, hacemos un análisis de la accidentalidad del año anterior, y esto da lugar, bueno, a la... a la determinación de los puntos que se denominan TCA -que son los tramos de concentración de accidentes-, que, como le decía antes, pues, son aquellos tramos de carretera que tienen un índice de peligrosidad significativamente superior al resto de tramos análogos. Por tanto, son actuaciones que, incidiendo en una... en una longitud muy corta de la Red de Carreteras, se concentran en ellos un porcentaje muy elevado del número de accidentes. Luego, por tanto, es una... es la arma corriente de uso entre las Administraciones de carreteras para priorizar las actuaciones... las actuaciones concretas.

Eso, o sea, no quiere decir que no sea, como yo le he dicho, un punto que efectivamente tenemos observado que se producen accidentes, y es un punto que está en permanente observación. Y ya, en el... en... con anterioridad a esas actuaciones de señalización que usted hacía referencia, pues, en el año dos mil, aproximadamente, se hizo una actuación de remodelación de la intersección donde se produjo la canalización de los tráfico y se produjo la iluminación.

Efectivamente, los resultados no son todo lo deseables que... o lo esperables que todos querriamos, en el sentido de eliminar... de eliminar los accidentes. Sí que es cierto que se ha producido un descenso de la siniestralidad que le hace que se configure este punto que, al día de hoy, no sea un tramo de concentración de accidentes, pero que no está excluido de nuestra observación... de nuestra observación continua. Tan es así, como que está pendiente y se va a efectuar en este año una intensificación de la señalización del... del cruce, para intentar, bueno, que, fundamentalmente -como le decía-, los vehículos que circulan por la carretera llamada "los salmantinos", que circulan con exceso de velocidad, pues que moderen la misma, de forma tal que, en caso de producirse accidentes, la... la gravedad de estos sea inferior.

Nosotros este año está previsto -como usted decía una actuación de refuerzo a lo largo de toda la carretera desde Ávila, Hernansancho-Arévalo, pero son actuacio-

nes de refuerzo del firme que no tienen... no... lo que reflejan... lo que pretenden simplemente es mantener el patrimonio viario, y no tienen una actuación específica en el cruce en relación con la seguridad vial.

Pero tenga la... la seguridad de que, desde la Dirección General de Carreteras y, no se descarta ningún tipo de solución; y si, desde luego, las soluciones que planteamos, las que comúnmente son lo que llaman soluciones de bajo coste, que en muchos casos son soluciones muy eficaces, si estas soluciones no dan el resultado esperado, se adoptará la... la solución que se encuentre más conveniente, que... que podrá ser, bueno, la que los estudios técnicos lo definan: hacer un cruce a distinto nivel, hacer una rotonda cerrada, efectuar una rectificación de trazado alejando el cruce... Bueno, la solución técnica, evidentemente, no la voy a improvisar en este momento, la solución técnica que se considere más adecuada para... para reducir la siniestralidad en el cruce, no se descarta ninguna medida. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Director General de Carreteras. Por el señor Secretario se dará lectura del segundo punto del Orden del Día.

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Segundo punto del Orden del Día: **"Pregunta con respuesta Oral 917, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador don Francisco Ramos Antón, relativa a actuaciones previstas por la Junta de Castilla y León en las carreteras de titularidad regional que unen la ciudad de Palencia con los municipios de su entorno para dar respuesta a la fluidez y seguridad del tráfico, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 232, de diecisiete de febrero de dos mil seis"**.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para formulación de la pregunta, tiene la palabra don Francisco Ramos Antón.

EL SEÑOR RAMOS ANTÓN: Muchas gracias, Presidenta. Muchas gracias, en primer lugar, al señor Director General por acudir a... a esta cita con... con las Cortes. Bien.

El motivo de la pregunta tiene que ver con plantear a la Administración Regional qué actuaciones tiene previstas en un par de carreteras que unen Palencia con los municipios de su entorno: la carretera Castilla y León CL-613, que une Palencia con Grijota, y la carretera P-405, que une Palencia con Villalobón. En un caso forma... forma parte de... en fin, la conexión está... la unión de Grijota con Palencia está unida... está vinculada también a la Castilla y León 615, pero bueno, de esto vamos a hablar.

Se trata, en todo caso, de dos carreteras que soportan importantísimas intensidades de tráfico. Quiero recordarle al señor Director General que el tramo que une de... la Castilla y León 615, en... en el... en el tramo que va desde la ciudad de Palencia hasta su unión con la Castilla y León 613, presenta la segunda mayor intensidad de tráfico de la provincia de Palencia, después del tramo de Palencia-Sotoblanco de la Nacional seiscientos... 611. Estamos hablando de intensidades de tráfico que están muy próximas a los diez mil vehículos/día. En el caso de la P-405 no es de tal magnitud, pero se aproxima mucho a esta intensidad de tráfico. En los dos casos estamos hablando de vehículos fundamentalmente ligeros, que están asociados, por lo tanto, al uso residencial del entorno.

En la ciudad de Palencia, como en la mayor parte de las ciudades de Castilla y León, se está produciendo un crecimiento muy importante en su entorno, que es un crecimiento de tipo urbanístico, un crecimiento residencial importante, pero que también es un crecimiento industrial importante y de servicios. Y yo creo que este tipo de zonas exigen una permanente observación y una atención importante por parte de la Junta de Castilla y León para dar respuesta a esas necesidades que se plantean en estos... en estos núcleos, en la conexión de las capitales de provincia con los núcleos de su entorno, donde aparecen urbanizaciones, donde aparecen empresas y áreas de servicio que generan un tráfico que da lugar a situaciones de riesgo para la seguridad vial.

En estos casos, en los casos en concreto que estamos hablando -yo creo que otro día hablaremos de la P-900, que une Palencia con Villamuriel de Cerrato-, pero en estos dos casos que estamos hablando, la unión entre Palencia y Grijota y la unión entre Palencia y Villalobón, yo creo que son carreteras que necesitan una intervención urgente; que necesitan la dotación de vías de servicio en todo caso, o en ambos casos; yo creo que se necesita -sobre todo, en el caso de la carretera Palencia-Villalobón- la adecuación de arcones; yo creo que hay que pensar en una iluminación que afecte a todo el recorrido de estas dos carreteras, dada su intensidad de tráfico y la incidencia que la iluminación tiene en la seguridad vial; y yo creo que, en alguno de estos casos, sobre todo porque está siendo demandado de forma importante por la ciudadanía, hay que pensar en la posibilidad de algún carril-bici -estoy refiriéndome en concreto a la carretera de Palencia-Villalobón-.

Y que todo este tipo de actuaciones, a la luz de los datos de intensidad de tráfico... que, por otro lado, son datos, los que yo he manejado, del año dos mil tres, que entiendo que son los últimos publicados; no sé si los hay posteriores, supongo que no, pero supongo también que la Administración Regional dispone de datos más actualizados que los míos. Y, por lo tanto, sí que podemos saber de que, desde hace años, estas carreteras

soportan una intensidad de tráfico que no está adecuada a sus dimensiones, a los servicios que proporcionan, y que, por lo tanto, exigen actuaciones urgentes que no conocemos que estén previstas por parte de la Administración Regional. Por lo tanto, estos son los términos de la pregunta, y esperamos que, por parte de su Dirección General y de la Consejería de Fomento, y con carácter... con el carácter más urgente posible, se planteen medidas en estas dos carreteras. Esperamos, por lo tanto, con interés su respuesta. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Ramos Antón. Para contestar la pregunta, tiene la palabra el señor Director General de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias. Señoría, la cuestión que nos plantea hace referencia -como decía- a las carreteras P-405 y CL-613, en las inmediaciones de Palencia, solicitándonos información sobre las actuaciones que se tienen previstas para mejorar la circulación.

En primer lugar, vamos a referirnos a... a las carreteras en cuestión y a las actuaciones realizadas en las mismas, para, en un segundo apartado, hacer una valoración sobre la... sobre lo formulado concretamente en la pregunta.

Por lo que se refiere a la carretera CL-613, es una carretera que pertenece a la red básica de la titularidad autonómica, que soporta un tráfico alto en su zona más próxima a Palencia, desde el enlace con la Nacional 610 hasta Grijota, en torno a seis mil trescientos sesenta y ocho vehículos/día. Este tráfico disminuye mucho según nos alejamos de Palencia, hasta dos mil setecientos diecinueve vehículos/día en el entorno de Paredes de Nava. Esto demuestra que dicha zona -como usted decía, cercana a Palencia- atiende, fundamentalmente, a un tráfico de agitación entre Palencia y su alfoz.

En esta carretera CL-613, y dentro de las obras de mejora entre Palencia y Villafolfo, se acondicionó la intersección entre dicha carretera CL-613 y la CL-615, con la construcción de un nuevo puente. Esta zona es la denominada "Don Guarín", y las obras supusieron una mejora clara para la salida de Palencia. El importe de esta actuación es de difícil discretización, pero se puede informar que la modernización entre Palencia y Villafolfo superó los 7,5 millones de euros.

Recientemente, en aras de la mejora de la seguridad vial -que se esgrime en los antecedentes de la pregunta-, se contrató una reordenación de los accesos a Grijota, ya finalizada y en servicio, que ha supuesto una inversión de casi medio millón de euros.

En último lugar, en el programa de conservación del vigente Plan Regional de Carreteras, está previsto que próximamente se contrate el refuerzo de esta carretera CL-613 desde su origen hasta Villada. El importe de esta actuación ascenderá a casi 6 millones de euros en cuarenta y dos kilómetros de longitud.

Por lo que se refiere a la carretera P-405, que pertenece a la red complementaria preferente, comunicando la capital palentina con la provincia de Burgos, pasando por Villalobón y Astudillo, son en total 35,6 kilómetros. La intensidad media de la carretera es de unos mil vehículos/día, y alcanza entre Palencia y Villalobón el valor de tres mil trescientos noventa vehículos/día. Esta carretera, que se encuentra acondicionada, en la cual se ha actuado posteriormente, reforzando el firme hasta la localidad de Astudillo, con un importe de la actuación de 2.432.753,89 euros, a los que hay que añadir otros 530.136,91 euros, correspondientes al acondicionamiento de la travesía de Villalobón. Ambas obras se ejecutaron en el año dos mil tres y dos mil cuatro.

Estas eran, por tanto... eran y son las previsiones de actuación sobre estas dos carreteras en el vigente Plan Regional de Carreteras, que, como bien conoce Su Señoría, tiene un horizonte temporal dos mil-dos mil siete.

Cabría así, a continuación, hacer algunas precisiones en relación con... con el contenido de su pregunta. Claro, no se trata tanto de un problema de seguridad vial, sino de comodidad en la circulación, que se genera en determinados días de la semana y en determinadas horas de esos días.

Los tramos a los que se está refiriendo son vías con un marco carácter urbano, en cierta medida, casi calles de comunicación del centro de la ciudad con zonas residenciales de población. Se está tratando de tramos de carreteras que han alcanzado en la práctica su condición de vías urbanas.

Lo anterior se debe a una expansión de la ciudad y de su alfoz que los Ayuntamientos debían tener en consideración a la hora de desarrollar su planeamiento urbanístico.

La iniciativa de la Dirección de Carreteras e Infraestructuras se centrará, en cuestiones de esta naturaleza, en contemplar en el próximo Plan Regional de Carreteras, Plan 2008-2015, de manera análoga a como en otra escala se contempla en el PEIT del Ministerio de Fomento, un programa relativo a actuaciones concertadas con municipios, de manera que adquirieran la titularidad local los tramos de las carreteras autonómicas que hayan adquirido las características de vías urbanas. De esta manera se cumple con el doble objetivo de que la gestión de estos viales las desarrolla la Administración más

cercana a los intereses a los que atiende y, por otra parte, se cumpla con lo previsto en la Ley de Carreteras de la Comunidad.

En conclusión, no se está hablando tanto de un problema de seguridad vial como de fluidez y comodidad de la circulación, originado por un crecimiento urbanístico no sostenible, cuya resolución de estos problemas, de este crecimiento urbanístico no sostenible, sería, como mínimo, corresponsabilidad de todas las partes implicadas: Administración titular de las carreteras, municipios concernidos y, probablemente, de los titulares de los planes parciales cuyo desarrollo están generando esos problemas.

Por ello adquiere máximo sentido el que en estas vías... adquiere el máximo sentido que estas vías sean de titularidad de los municipios -que, en definitiva, son sus principales usuarios-, y el carácter regional, que justificaría la competencia exclusiva de la Junta de Castilla y León, está más que comprometido.

Sería... será, pues, en el marco de un programa de actuaciones concertadas donde se encuentre una solución global y definitiva en el medio plazo, sin excluir, Señoría, que actuaciones concretas o puntuales -al que aludía- de mejora en unas zonas determinadas, de iluminación, mejora de arcones, etcétera, etcétera, puedan ser contempladas en un horizonte temporal más próximo. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Director. En turno de réplica, tiene la... la palabra don... el señor Ramos Antón.

EL SEÑOR RAMOS ANTÓN: Muchas gracias, señora Presidenta. Le tengo que decir, señor Director General, que no me... no me satisface, casi en absoluto, su respuesta.

En primer lugar, ya sabe que yo me estaba ciñendo, en lo que a estas carreteras se refiere, a los tramos que unen Palencia con Grijota y Palencia con Villalobón. Mis datos de intensidad de tráfico, en primer lugar, difieren de los suyos, y las fuentes de mis datos son las fuentes de su propia Consejería. Por lo tanto, en estos tramos hay intensidades de tráfico que son distintas a lo que usted ha citado... que usted ha citado, y que no se refieren en concreto a estos tramos. Bien.

Me dice usted que... por otro lado, que no hay ninguna actuación prevista, sino que me hace usted una referencia a las actuaciones que se han realizado en la P-415 y a las actuaciones, sí previstas, en la P-613, de refuerzo de firme, desde la conexión con la 615 hasta Villada. Bueno.

Yo le tengo que decir una cuestión, y usted reconoce la necesidad. Me plantea que no es una cuestión de

seguridad vial, sino que es... es una cuestión de fluidez y comodidad... y comodidad en el tráfico. En fin, en función del tipo de accidentes que en este tipo de vías se suele producir -que estamos hablando de accidentes que pueden ser leves, pero... y que no afectan,afortunadamente, a la vida de las personas, pero que sí afectan a la seguridad de los vehículos, que son, generalmente de... en fin, de daños escasos-, pues, es probable que podamos definirlo como un problema de comodidad y de fluidez en el tráfico. De hecho, se están produciendo a determinadas horas punta, tanto por la mañana como al mediodía, importantes atascos en estas vías.

Y las actuaciones que se plantean en la 613 son insuficientes para atender esta situación, y son insuficientes porque lo que se necesita es mayor amplitud... amplitud de las vías y mayor número de carriles para dar respuesta a esa nueva densidad de tráfico, que, además, es una densidad de tráfico que usted sabe que es creciente, y que la Junta de Castilla y León ha de tener la información suficiente para saber que es una densidad creciente, que está asociada -como hemos dicho- al crecimiento urbanístico, pero también al crecimiento del entorno industrial y de servicios de la ciudad de Palencia, que, afortunadamente, se produce.

Y calificar, estimado señor Director General, como de no sostenible el crecimiento urbanístico de Palencia y de su entorno, pues, hombre, en fin, yo creo que todavía no se da el caso; pero si en la Comunidad de Castilla y León, con competencias absolutamente compartidas en materia de desarrollo urbanístico entre las Administraciones Locales y la Administración Regional, ya sabe usted que contra lo que, en fin, algunas a veces se dice en esta Cámara, pues las competencias en urbanismo no son competencias exclusivas de la Comunidad Autónoma, no son competencias exclusivas tampoco de los Ayuntamientos; son competencias compartidas, incluso, en alguna medida compartidas, cuando hablamos ya de ese concepto más amplio de ordenación del territorio, por la propia... con la propia Administración del Estado.

Por lo tanto, aceptamos que hay una cierta corresponsabilidad, pero muy... pero muy escasa, muy pequeña, de las Administraciones Locales afectadas en esta materia, porque estamos hablando de vías de titularidad de la Comunidad Autónoma; y la Comunidad Autónoma no ha tenido capacidad para prever la solución a estas intensidades de tráfico cuando ha sido un fenómeno que no se ha producido de una manera precipitada en el tiempo, sino que se ha... se ha producido en unas condiciones de absoluta previsibilidad.

En todo caso, sabe usted que es la Junta de Castilla y León la que aprueba, en última instancia, los instrumentos generales de planeamiento de las Corporaciones Locales afectadas; y no es un organismo cualquiera de la Administración Regional, es su propia Consejería la

que hace... la que, en fin, cierra ese proceso administrativo complejo de la aprobación de la planificación general del Ayuntamiento.

Yo quiero insistirle, por lo tanto, en el que... en el sentido de que la Administración Regional es verdad que tiene que planificar a largo plazo, al menos a medio plazo, actuaciones de tanta importancia presupuestaria como las que exigen la extensa red de carreteras de titularidad autonómica, que, si no recuerdo mal, alcanza sobre los catorce mil kilómetros de extensión -no soy un experto en este tema, pero creo que este es el dato que no tengo... que tengo en la... que tengo en la memoria-. Y, por lo tanto, hay que planificar, pues, con una cierta... con una cierta previsión. Pero también hay que tener la suficiente flexibilidad como para que las revisiones o los deslizamientos anuales de esta planificación contemplen situaciones nuevas.

Desde luego, estas carreteras a las que nos hemos referido no pueden esperar a ser contempladas en la planificación dos mil ocho-dos mil cinco; necesitan actuaciones urgentes ya. Y cualquier actuación concertada con los Ayuntamientos implicados no solo les va a exigir a ustedes lo que aquí estamos planteando, sino que les va a plantear a ustedes exigencias a mayores, porque todos sabemos que las Administraciones Locales son muy celosas de la calidad de vida de sus vecinos y que, cuando se plantee cualquier proceso de cesión de estas vías a los Ayuntamientos respectivos, que es una cesión que es compleja, a partir de sus propios términos municipales, y si tenemos en cuenta cuáles son los límites de los términos municipales, sea usted consciente que estamos hablando de que estas carreteras han de cederse en su tramo más extenso a los municipios de Grijota y de Villalobón, no al municipio de Palencia; porque la mayor parte del trazado de estas carreteras entre Grijota y Palencia pertenece al municipio de Grijota, y entre Grijota y Villalobón, al menos al 50%, por la delimitación de los términos municipales, corresponde a cada municipio. Por lo tanto, estamos hablando de municipios con un importante crecimiento, pero con una limitada capacidad para hacer... para mantener actuaciones en estas vías.

Insisto en la necesidad de que la Administración Regional tenga la suficiente flexibilidad como para contemplar este tipo de situaciones, que supongo que no se están produciendo exclusivamente en el municipio de Palencia, sino que afectan a los entornos de las capitales de provincia de nuestra ciudad... de nuestras ciudades.

Efectivamente, estamos acostumbrados a que en Castilla y León planificamos, pues, con datos demográficos y económicos que se caracterizan fundamentalmente por el estancamiento, y esto es algo, pues, que debemos lamentar. Pero que esta situación de estancamiento demográfico

y económico que afecta al conjunto de nuestros territorios, a unos más que a otros, no debe crear inercias en la Administración Regional cuando hay que dar respuesta urgente, flexible y... y rápida a situaciones de crecimiento con mayor dinamismo. Yo creo que la Administración Regional también debe estar suficientemente ágil como para atender este tipo de situaciones. Y este tipo de situaciones se producen en Palencia y en todas las capitales del entorno, que entiendo necesitan intervenciones en estas materias, que deben ser un capítulo aparte dentro de esa planificación de carreteras, porque exigen respuestas muy ágiles y muy flexibles.

Le invito, por lo tanto, a la reflexión y a la necesidad de dar respuesta a estos planteamientos que yo le he realizado: iluminación en ambos casos, vías de servicio en ambos casos, carril bici en el caso de la unión entre Villalobón y Palencia; al menos, al menos, esas actuaciones. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Ramos Antón. Para dúplica, tiene la palabra el señor Director General de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señora Presidenta. Señoría, bueno, el... en alguna de las cosas que... que ha manifestado, me ha parecido entender que podía estar de acuerdo con alguna de las cosas que yo... que yo... que yo le decía.

En definitiva, usted admite que hay una corresponsabilidad de distintos entes en la generación de un problema; no es, simplemente, un problema generado por la Administración de... titular de la carretera, sino que es un problema compartido, pues, provocado por un crecimiento, bueno, que yo le he llamado sostenible, lo cual no quiere decir... o no sostenible, no quiere decir que no sea deseado. Pero, quizá, le puedo aclarar que... la expresión cuando decía un crecimiento... un desarrollo urbanístico no sostenible, en el sentido, desde luego, de que las vías... por lo menos en lo que se refiere al desarrollo paralelo de las vías de comunicación que esos desarrollos urbanísticos necesitaban.

En este sentido, bueno, pues, efectivamente, usted conoce perfectamente, y aunque yo... que la Junta de Castilla y León, pues, a través de la... de la Consejería de Fomento, pues, está haciendo los... las directrices de ordenación territorial de las ciudades y su entorno, intentando, bueno, pues, sentar las bases de lo que debe ser un crecimiento armónico, un crecimiento armónico de nuestras grandes capitales, de nuestras capitales, y sus poblaciones de su... de su entorno, de forma tal que al final no se produzcan estrangulamientos en los servicios o en las infraestructuras de cualquier naturaleza: de comunicación, hidráulicas, etcétera, etcétera.

Será, desde luego, en el... como... como consecuencia de la reflexión de esta... de los contenidos de estas directrices de las ciudades y su entorno, donde se extraigan las conclusiones de cómo deben producirse ese desarrollo urbanístico armónico, de forma tal que los crecimientos urbanísticos de las poblaciones cercanas a nuestras ciudades tengan solución a sus... a sus problemas de... de movilidad.

Por eso, al ser un problema que entendemos que... que es corresponsabilidad de todos el plantearlo, es por lo que nosotros planteamos que debe resolverse dentro de un plan de actuación concertado. El concertado no entienda Su Señoría que es que tenga que ser la Administración Local correspondiente la que tenga que soportar una parte más importante del coste, que es un tema -como la palabra indica, concertado- a hablar, pero sí que es necesario acordar cómo van a ser... cómo son ahora y cómo son las previsiones de crecimiento de... en los alrededores de estas carreteras -que es un ejemplo de un problema general que tenemos en la... en la Comunidad, prácticamente en las nueve capitales de... de provincia-, para al final ver cómo entre los Ayuntamientos, la Administración titular de la carretera y, por supuesto, los promotores de los planes de los desarrollos urbanísticos, que en casos concretos, con... perfectamente legalizados, y, en otros casos concretos, actuaciones no tan... no tan legalizadas, que vienen desde... desde el pasado, están generando unos problemas de circulación.

Eso requiere, desde luego, una reflexión a la que nosotros no nos negamos, y que, desde luego, está abierta y está... y está pensado hacerla de un... de una manera definitiva en el... en el seno del próximo plan de carreteras; pero desde la... desde la que... desde este momento estamos abiertos a empezar a... a compartir y a hacer la reflexión de cuál es la solución a corto y a medio plazo en el... para el caso concreto de las carreteras C-613 y P-405. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Director General. Por el señor Secretario ser dará lectura del tercer punto del Orden del Día.

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Tercer punto del Orden del Día: **"Pregunta con respuesta Oral 918, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador don José Moral Jiménez, relativa a causas del retraso en las obras del ramal de conexión entre el polígono industrial de Villalonquéjar, en Burgos, y la autovía León-Burgos, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 232, de diecisiete de febrero de..."**.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la formulación de la pregunta, tiene la palabra don José Moral Jiménez.

EL SEÑOR MORAL JIMÉNEZ: Gracias, señora Presidenta. Como usted conoce muy bien, señor Director General, la ciudad de Burgos tiene en estos momentos pendiente de resolución algunas infraestructuras muy importantes que están creando unas dificultades de tráfico históricas, pero que a medio plazo tienen una buena perspectiva. Sin embargo, desde la reciente inauguración en el año dos mil tres de la Autovía Jacobea León-Burgos, si me permiten mayor rigor, Onzonilla-Villalvilla -porque ni conecta con León, ni conecta con Burgos, aunque la llamemos León-Burgos-, una vez finalizada, soporta en ese momento un gran tráfico de camiones de transporte pesado, que para su conexión con Villalonquéjar -uno de los polígonos más importantes del país-, pues carece de ramal.

En el proyecto inicial, como usted sabrá muy bien, el Ministerio tenía previsto asumir ese ramal de conexión con el polígono industrial. De hecho, el Ayuntamiento de Burgos, en el periodo dos mil... mil novecientos noventa y nueve-dos mil tres, ofreció, con motivo de la intervención en la calle central de ese polígono, que se llama López Bravo, y donde se realizaron tres glorietas, una cuarta de seguridad, *preveiendo* esa conexión con el ramal en la previsión de la finalización de esa autovía; sin embargo, la Junta de Castilla y León decidió, pues, asumir, y que el Ayuntamiento no tomara ninguna iniciativa, del mismo modo que el Ministerio, en conversaciones con la Junta -entonces el Ministro señor Cascos-, pues decidieron que fuera la Junta la que asumiera este ramal de conexión.

Lo importante es que, desde la inauguración de la autovía, en el dos mil tres, el tráfico pesado que utiliza misma, para poder acceder al polígono de Villalonquéjar, cruza por la ciudad de Burgos y por el centro histórico, a todo lo largo del río Alarzón, por el puente de Santa María, por delante de la catedral, multiplicando por tres o por cuatro la ya difícil situación que soporta nuestra ciudad por tener un déficit histórico en cuanto a las circunvalaciones todavía sin finalizar.

Por tanto, esa multiplicación de los problemas, que usted asumirá que es una falta de previsión, ¿no?, en la organización a la hora de poner en marcha una autovía y no prever un ramal de esa importancia para su finalización, pues está presentando una situación insostenible, que recientemente se ha multiplicado por algunas obras de peatonalización en el... en esa misma zona, en el puente de Santa María, que está creando una situación bastante caótica y de una insostenible situación de inseguridad vial en la ciudad de Burgos.

Por tanto, en este momento, cualquier vehículo que llegue a la ciudad por la autovía de Santiago ve interrumpida su trayectoria en Villalvilla, y, salvo que vaya para Madrid, todos los vehículos que circulan hacia Santander, hacia Logroño, hacia el País Vasco, pues, insisto, circulan por el centro de la ciudad.

Esta situación podría resolverse de una manera importante en lo que afecta al tráfico pesado con este ramal. Pero este ramal estaba previsto que iniciara sus obras allá por el año dos mil cuatro; de hecho, en julio del dos mil cuatro fueron adjudicadas a la empresa Zarzuela Constructora; es un vial de 2,3 kilómetros, con un puente sobre el Arlanzón, con dos pasos elevados, y con un coste de 4.560.000 euros.

La motivación de nuestra pregunta, que formulamos en su momento, es que, diez meses después de haberse adjudicado la obra, estas no habían comenzado, y la necesidad -como usted conocerá muy bien- es urgente y necesaria en Burgos. Nunca fue más necesario un ramal de conexión como el caso que nos ocupa.

Por tanto, en aquel momento, y diez meses transcurridos desde la adjudicación, no habían empezado las obras, formulamos la pregunta, hoy llega a Comisión, y la verdad es que los diez meses no solo no habían comenzado, sino que se dilataron en el tiempo bastante más en el inicio de aquellas obras.

La pregunta, por tanto, es la preocupación -que creo que es compartida por las instituciones burgalesas, por la ciudadanía- de cuáles son las causas de ese retraso que continúa acumulándose, y que nos dé usted un poco las causas de este retraso, y, sobre todo -es la segunda parte, lo más importante, ¿no?-, si se van a cumplir las previsiones de esos veinticuatro meses iniciales... inicialmente previstos en la adjudicación de ese contrato. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Moral. Para contestar a la pregunta, tiene la palabra el señor Director General de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias, señora Presidente. Bueno, Señoría, yo, antes de... de responderle casi con precisión al contenido exacto de su pregunta, sí que me gustaría hacerle alguna... alguna matización, porque... bueno, si de algo o si en algún sitio desde luego no se puede tachar de falta de generosidad o de compromiso, desde luego, para resolver determinados problemas viales con una zona de Castilla y León, desde luego, es... es con la... con la ciudad de Burgos.

Efectivamente, nosotros... el Procurador ya no está en la sala, pero bueno, nosotros tenemos una... -hacia su... su manifestación sobre la extensión de... de nuestra red-, nosotros tenemos una extensa red de carreteras, que son once mil cuatrocientos kilómetros de... de red de carreteras. Dentro de esa... de esa actuación, de esa extensísima red de carreteras -que lógicamente, obliga a priorizar las necesidades, porque las necesidades son... son muchas y, por lo tanto, hay que priorizarlas-, una de

las actuaciones, desde luego, estrella de las inversiones de la Junta de Castilla y León pues fue la construcción de la autovía... de la autovía... nosotros la llamamos León-Burgos, y usted lo denomina, pues, quizá con... con total corrección, Onzonilla-Villalvilla, sin olvidar que se trata de un vial que perfectamente podía haber construido la Administración General del Estado al responder, desde luego, y dar respuesta a un tráfico, bueno, pues... pues al eje transeuropeo más antiguo que existe... que existe en Europa, el llamado Camino de... de Santiago.

Y, efectivamente, ese eje lo ha acometido la Junta de Castilla y León, pero las dos conexiones que faltan con la ciudad de León y con la ciudad de... de Burgos pues sí son competencia... y además, y competencia y exclusiva de la Administración General del Estado, que en el caso concreto de... de la conexión desde Onzonilla con León no se ha iniciado todavía, y en el caso de la conexión de... de Villalvilla con... con Burgos, bueno, pues la Junta de Castilla y León, una vez más, pues, para acelerar el cierre de lo que sería el anillo de la circunvalación sur de Burgos, pues decidió soportar la financiación del 50% de las obras. Luego, por tanto, desde luego, se nos podrá tachar de poco rápidos o poco eficaces; pero, desde luego, poco generosos con la solución de ese problema, de... yo creo que de ninguna manera.

Efectivamente, ahí hay un problema del vial que conecta, bueno, la calle López Bravo, vial central del Polígono de Villalonquéjar, con... con la autovía... con la Autovía León-Burgos. Ese vial perfectamente podía haber sido competencia del Ayuntamiento de Burgos, pero tiene un pequeño inconveniente para eso: es que por medio encuentra con un pequeño Ayuntamiento, que es el Ayuntamiento de... de... de Villalvilla.

Conclusión. Una vez más, la Junta de Castilla y León decide hacer frente en exclusiva a la construcción de este vial; y además, un vial con... de alta capacidad, con... es decir, con doble... con doble calzada. Bueno, esas obras se adjudicaron en el mes de julio del año dos mil... dos mil cuatro. Como Su Señoría conoce perfectamente, desde que se produce la adjudicación de una obra, que en este caso fue en el veintiocho de junio del año dos mil cuatro, pues existen unos plazos legales, que es de un mes hasta que se firma el contrato y de otro mes hasta que se firma el acta de comprobación de replanteo, lo que nos lleva a que el acta de confrontación del replanteo nos llevó al mes de septiembre del año dos mil cuatro con una obra que tenía un plazo... tenía y sigue teniendo un plazo contractual de veinticuatro... de veinticuatro meses. Pero se pudo comprobar que no había disponibilidad total de los terrenos para poder iniciar las obras, con lo cual, el plazo legal de inicio de las obras se dio el ocho de diciembre del año dos mil cuatro, porque no olvidemos que se trata, una

vez más, de... sobre todo en la parte más cercana al municipio de Burgos, donde ha sido necesario articular convenios urbanísticos con los propietarios que afectaban... que estaban afectados por la construcción de la que usted llamaba la cuarta rotonda de salida desde el Polígono de Villalónquén para... para conectar con la Autovía León-Burgos.

La tramitación de esos convenios urbanísticos con los propietarios no es una cuestión sencilla. Se han llevado a cabo, se han efectuado; y, una vez que ha habido la disponibilidad de los terrenos, ha habido que hacer las modificaciones de los servicios afectados de gas, eléctricos, etcétera, etcétera, las obras han comenzado. Yo le puedo decir que las obras, su plazo contractual termina el ocho de diciembre de este año dos mil seis, y que nosotros esperamos, esperamos poderlas poner en servicio en el próximo verano. Es decir, en principio no... no solo sin retraso, sino con una alteración de tres o cuatro meses respecto al plazo previsto. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Director. Para réplica, tiene la palabra el señor Moral Jiménez.

EL SEÑOR MORAL JIMÉNEZ: Gracias, señora Presidenta. Brevisísimamente, señor Director General. Según Portavoces de la Delegación Territorial de la Junta, de su área, la financiación está prevista para diciembre del dos mil seis, diciembre. Usted ha dicho ahora "en verano", el próximo verano; bueno, el próximo verano faltan unos meses, ¿no? Me gustaría que me aclarase si... si hay que creer al... yo preferiría creerle a usted, ¿no? Dice que se va a acabar en diciembre. También el Consejero de Fomento, el señor Silván, en un acto reciente con la Cámara de Comercio de Burgos, públicamente señaló que se mantendría el plazo de los veinticuatro meses, con lo que implicaría que en verano, efectivamente, como usted acaba de afirmar, va a estar operativa ese ramal.

La pregunta es si usted me va a confirmar -que sería una buena noticia- que, efectivamente, en verano van a estar... va a estar operativo ese ramal; o si, por el contrario, va a estar en diciembre, o si, por el contrario, tampoco en diciembre. Esa es la pregunta concreta de hoy, porque los retrasos me los ha explicado usted; entiendo que... en fin, no le voy a felicitar por la gestión, pero comprendo, ¿no?, las causas que usted argumenta. Pero lo relevante ahora es si se acaba en diciembre, si se acaba en verano o si se acaba en el dos mil siete. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Moral. Para dúplica, tiene la palabra el señor Director General de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias, señora Presidenta. Bueno, Señoría, el... yo creo que todas esas manifestaciones que... que Su Señoría me transmite de fuente de la Delegación Territorial, del Consejero de Fomento -que acaba de decir-, yo creo que todas, con un bueno... con un poco de buena voluntad son compatibles y entendibles. O sea, el plazo contractual, porque no está modificado, es en diciembre del año dos mil seis, y eso es absolutamente correcto. Se mantiene, por tanto, lo que dijo el Consejero de Fomento, que era... que el plazo de las obras son veinticuatro meses. Entonces, sobre ese plazo legal contractual, que es en diciembre del dos mil seis, nosotros estamos trabajando, en aras de esa voluntad de entorpecer lo menos posible la ciudad de Burgos con el paso de las mercancías pesadas, para poder poner en servicio este verano el vial de conexión de Villalvilla con la Autovía León-Burgos. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Director General. El señor Secretario dará lectura del cuarto punto del Orden del Día.

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Cuarto punto del Orden del Día: **"Pregunta con respuesta oral 919, formulada a la Junta de Castilla y León por la Procuradora doña María Begoña Núñez Díez, relativa a actuación en profundidad de la Junta de Castilla y León en la carretera P-972, que une los municipios palentinos de Pozo de Urama-Villada, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 232, de diecisiete de febrero de..."**

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la formulación de la pregunta, tiene la palabra doña María Begoña Núñez Díez.

LA SEÑORA NÚÑEZ DÍEZ: Sí. Gracias, señora Presidenta. Señor Director General, la situación en la que se encuentra esta carretera y la demanda para su reparación integral la llevamos realizando los Procuradores socialistas por Palencia desde el año noventa y nueve. Desde ese año les llevan prometiendo a los vecinos de Pozo de Urama y... y en estos cinco kilómetros su reparación en profundidad al finalizar la Comarcal 613. Como usted sabe, los camiones, en la reparación de la Comarcal 613, pasaban tanto por esta carretera como por la 971. Al finalizar la Comarcal 613, la 971 sí que fue acondicionada en... y quedando en unas condiciones aceptables y correctas de... para... para su tránsito.

En la carretera por la que hoy le preguntamos, la P-972, sobre todo, ya no desde Cervatos de la Cueva, sino desde Pozo de Urama a Villada, que son de cinco kilómetros, fue reparada en el año... en el año dos mil, y

desde ese año no quedó en condiciones, y de eso ya hemos hablado en otras ocasiones aquí con usted. Y desde ese año se llevan haciendo continuos parcheos; el último parcheo hace unos días. Esta carretera presenta baches y socavones considerables, y, sobre todo, es muy estrecha, lo que hace que la circulación por la misma sea peligrosa.

En infinidad de ocasiones, desde los Servicios Territoriales de Palencia le han comentado al Alcalde de Pozo de Urama y a sus vecinos que se iba a llevar en efecto... que se iba a llevar a cabo su reparación en profundidad.

Hemos conocido a través de los medios de comunicación la reparación y acondicionamiento de otras carreteras de la red complementaria de la provincia de... de Palencia, y lo que nosotros queremos aquí preguntar, muy concreto y sencillo, y así me gustaría que me comentase, cuándo tiene previsto y si tiene previsto la... la Junta de Castilla y León, su Consejería, la Consejería de la que usted forma parte, actuar en profundidad en esta carretera; desde cuándo, si es desde Cervatos de la Cueva hasta Villada, que sería toda la P-972, y, sobre todo -que es la concreta de hoy-, desde Pozo de Urama a Villada; y... y si van... en esta reparación en profundidad, que nos diga en qué va a consistir, si se va a hacer un ensanche de esa carretera, que -como le digo- es muy estrecha, pasan muchísimos camiones por ella, y los vecinos tienen que transitar diariamente también por ella.

Por eso, la pregunta es muy concreta: ¿cuándo piensan ustedes, en qué tramos y en qué va a consistir esta reparación en profundidad, para dejar de seguir parcheando este... esta carretera P-972? Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Núñez. Para contestar la pregunta, tiene la palabra el señor Director General de la... de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias, señora Presidenta. Señoría, la cuestión que me plantea hace referencia a las previsiones de la Junta para actuar en el tramo de la P-972 entre Villada y Pozo de Urama.

Bueno, la carretera P-972, que tiene una longitud de quince kilómetros, comunica la localidad palentina de Villada con la de Cervatos de la Cueva. Esta carretera pertenece a la red complementaria preferente de las de la titularidad autonómica, soportando un tráfico de doscientos setenta y tres vehículos/día, con un 12% de pesados, en la zona más próxima a Villada, y de ciento sesenta vehículos/día, con ese mismo porcentaje de pesados del 12%, en la zona más alejada de Villada, lo

que la califica como una de las de tráfico más bajo de la red regional en Palencia.

En este tramo, o en... en concreto en esta carretera, en el tramo entre Villada y Urama, de unos cinco kilómetros -como usted ha dicho, Señoría-, durante el año dos mil se ejecutaron unas obras de conservación consistentes en un reciclado del firme con posterior extendido de mezcla bituminosa en caliente.

A su vez, puedo informarle que en el Plan Regional de Carreteras vigente, en desarrollo, tiene prevista la modernización de estos quince kilómetros de carretera, pero que, dadas las anteriores circunstancias que le he dicho, se abordarán en la última... en la última etapa de este Plan Regional. El importe de la actuación inicialmente previsto, según la valoración, del plan ascendería a una inversión de 1,8 millones de euros, lo que no quiere decir que el importe sea... no pueda ser diferente, una vez que se proceda a la redacción del proyecto.

La actuación que está prevista es la modernización de la carretera, que consistirá, lógicamente, en un ensanche de su plataforma -o sea, con un ensanche de la calzada-, con dotación de arcenes, con ensanche de todas las obras de fábrica, con rectificación de curvas puntualmente donde hiciere... necesario, y con... lógicamente, con una mejora de la... de la pavimentación de la carretera, así como la mejora de la señalización de la misma.

En definitiva, abordaremos la mejora de esta carretera, pues en función de las prioridades establecidas en el Plan Regional de Carreteras, que, como no puede ser de otra forma, es nuestro documento que guía nuestra... nuestra política de inversión en materia de carreteras; un documento que... bueno, pues que fue incluso sometido a un proceso de información pública y... y que está aprobado por Decreto de la Junta de Castilla y León; del cual puede decirse que le faltan cosas, pero difícilmente podría decirse que lo que está ahí hay que quitarlo para poner otras.

Luego, por tanto, lógicamente, atendiendo a una red extensísima de carreteras, como antes le... como antes le decía, de once mil cuatrocientos kilómetros de red, pues nosotros abordaremos la modernización completa y definitiva de los quince kilómetros en la última etapa del Plan de Carreteras. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Director General. En turno de réplica, tiene la palabra la señora Núñez.

LA SEÑORA NÚÑEZ DÍEZ: Sí, señora Presidenta. Sí, señor Director, como usted dice, hablamos de una carretera de Pozo de Urama a Villada, que es la que más tráfico tiene, la que más intensidad tiene, que son de

cinco kilómetros; pero que necesariamente los vecinos tienen que acudir diariamente a Villada para todo tipo de gestiones, para todo tipo. Luego, aunque sea de poca intensidad, yo creo que hay que tenerla en cuenta, porque necesariamente –como le digo– tienen que transitar por ella. Y no estamos pidiendo que se haga una como la Comarcal 613, sino que se haga en unas condiciones aceptables para que los vecinos puedan transitar por ella, ¿eh?, en unas condiciones aceptables.

La carretera –como usted sabe– es muy estrecha, y actualmente tiene muchos socavones. Pasan muchísimos camiones por esta... por esta carretera. Y no quiero recordar lo que sucedió el año pasado en agosto. O sea, dos coches es difícilísimo que puedan pasar por ella. Ya cuando se cruza un coche y un camión, pues, eso ya es... es intransitable.

Las protestas de los vecinos, igual que del Alcalde, y sobre todo de Pozo de Urama, pues, han sido constantes, solicitando el ensanchamiento de esta... de esta carretera. Se han dirigido muchísimas veces a los Servicios Territoriales de... de Fomento en Palencia y a la Delegación Territorial, y es... y nadie les ha dado un... una contestación concreta como la que usted nos da hoy aquí. Les han dicho: no os preocupéis, que esa carretera se va a arreglar y se va a ensanchar. ¿Cuándo?, era la pregunta de los vecinos. Bueno, pues así continuamente. Y por eso es por lo que hoy le hemos traído esta pregunta aquí.

Es necesario ese ensanchamiento. Usted nos ha dicho que se va a ensanchar y nos ha dicho que va a ser en la última etapa del Plan... del Plan de Carreteras. O sea, yo lo que me supongo es que en el dos mil siete, que se acaba este plan –o sea, para los Presupuestos del año que viene–, vendrá en los Presupuestos el ensanchamiento, o sea, la reparación integral de esta carretera, el ensanchamiento y toda la modernización. Es lo que quiero que me responda, si... si en el Presupuesto del dos mil siete vendrá ya; porque, si acaba en el dos mil siete, si es en la última etapa del plan, será en el dos mil siete cuando empiecen a actuar en esta carretera, o a hacer todas las gestiones que sea necesario para empezar a actuar.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Núñez. Para dúplica, tiene la palabra el señor Director General de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señora Presidenta. Señoría, yo lo que le puedo precisar o reconfirmar respecto de mi primera intervención es que esta carretera es una carretera de baja intensidad de tráfico, lo cual no quiere decir que no vaya a ser esta, como... como sería nuestro objetivo para el siguiente plan de carreteras, poder llegar a modernizar y ensanchar todas las carreteras, aunque pertenezcan

a la red... a la red local. Eso es un objetivo que, desde luego, se fijará para el siguiente plan de carreteras, dentro de una política de... de, bueno, pues de hacer... de hacer lo que es posible con los fondos presupuestarios disponibles. Las necesidades son muchas –ya lo he dicho más veces– y hay que, forzosamente, priorizar las... priorizar las... las inversiones.

Con este Plan de Carreteras no llegamos, no llegaremos a poder tener los once mil cuatrocientos kilómetros de nuestra red de carreteras ensanchados, toda la red de carreteras. Los... aquellos kilómetros que no se pueda hacer eso con este Plan de Carreteras, sin duda alguna ese será el objetivo prioritario y fundamental, y número uno, del siguiente plan de carreteras. Porque esta es una política que no debe tener solución de continuidad, y, por tanto, el siguiente plan de carreteras enlazará, sin... sin saltos bruscos, con el actual Plan de Carreteras.

Lo que no le puedo confirmar es el... en el periodo presupuestario exacto en el que se vaya a producir. Todo depende de las... cuando se confeccionen los Presupuestos, de las disponibilidades presupuestarias, del balance global del plan y... porque... y cuándo vaya a cerrarse el Plan de Carreteras. Todo aquello que no pueda ser cumplido, desde luego, en el Plan actual de Carreteras, en el Plan actual de Carreteras, será... entrará, como es lógico, y serán las primeras actuaciones que temporalmente se inicien, aunque estemos en el marco temporal del siguiente plan de carreteras, pero todavía perteneciente al plan vigente. Porque, como todos los planes, pues, tienen sus deslizamientos temporales, tienen sus deslizamientos por encarecimiento de los... de los productos, y no digamos nada en una cuestión como las carreteras, donde están terriblemente afectadas, pues por el... por el alza de los productos petrolíferos. Y, a modo de ejemplo ilustrativo, pues le podré decir que el precio actual de la materia prima con la que hacemos nuestras carreteras, que es el betún, en este momento vale exactamente el doble de lo que valía a principios del año pasado.

Por tanto, no es un crecimiento que vaya vinculado al IPC, etcétera, etcétera. El crecimiento de los costes de las actuaciones en las carreteras es... está muy por encima del crecimiento normal de los precios y, por tanto, se producen unos incrementos respecto a los presupuestos inicialmente previstos, cuando se confeccionan los planos; lo cual dará lugar a que seguramente haya actuaciones del Plan de Carreteras vigente que no puedan quedar iniciadas la contratación de las obras en el marco temporal del dos mil siete, pues se harán en el marco temporal del dos mil ocho. Todo eso se hará de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias.

Lo que sí le confirmo es que esta actuación, la modernización y el ensanche de esta carretera, está prevista en el vigente Plan Regional de Carreteras, y que, por

tanto, antes que la... que la actuación sobre otras carreteras no incluidas en este plan, se iniciará la modernización de este eje. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Director General, agradeciéndole su comparecencia y las explicaciones dadas en esta Comisión. Muchas gracias.

Por el señor Secretario se dará lectura del quinto punto del Orden del Día.

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Quinto punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley 716, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a no cierre de edificaciones de varias estaciones de tren en la provincia de Ávila, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 188, de veinte de septiembre de dos mil cinco**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación del Grupo Parlamentario Popular, don Federico Sumillera.

EL SEÑOR SUMILLERA RODRÍGUEZ: Muchas gracias, Presidenta. Bien. Esta proposición no de ley la hemos presentado con el objetivo... con el ánimo de fomentar, incluso, si me permiten, más bien de mantener el uso del transporte público, y más concretamente del ferrocarril. Y yo creo que ese es... resume muy bien, y para conocimiento de todos los Procuradores, leer la parte dispositiva. En ella solicitamos a la Junta de Castilla y León a que haga... a que haga todas las gestiones necesarias ante el Gobierno de la Nación y ante el ADIF para que la situación originada tras la separación entre ADIF y Renfe Operadora no suponga el cierre de los edificios de las estaciones de Las Navas del Marqués, El Herradón-La Cañada y Navalperal de Pinares, dentro del tramo entre Madrid y Ávila, de la línea Madrid-Hendaya, para los viajeros. Bien.

¿Cuál es la razón, la causa que nos hace traer a esta Comisión esta propuesta? Pues miren, en estas tres estaciones de la línea Madrid-Hendaya -como he dicho, tramo Madrid-Ávila-, había personal de circulación, había personal de circulación hasta la instalación de un sistema de... de control de tráfico centralizado; sistema que ha hecho innecesario el mantenimiento en ellas de este personal, y, por lo tanto, a partir del uno de enero de dos mil cinco esas estaciones, al no haber personal, quedaron bajo la competencia de ADIF y no ya de Renfe Operadora, en tanto -como he dicho- que no había personal.

Sabemos que ADIF, con un... con un planteamiento, pues, más bien de cuenta de resultados, con un plantea-

miento empresarial, que deja en segundo lugar el interés público, pues pretende cerrar... tiene la pretensión de cerrar los edificios de estas tres estaciones.

¿Qué va a suponer el cierre de los edificios? Parece fácil que todos tengamos una idea clara de lo que ello puede suponer, pero va a suponer, fundamentalmente -como se dice en los antecedentes de la proposición no de ley-, el cierre para los viajeros de las salas de espera y de la venta de billetes manual, así como cualquier posibilidad de acceder a una información personalizada: posibles retrasos o cancelaciones de servicios, situaciones de los trenes en las vías, o cualquier otra incidencia de interés. Todo ello redundaría en un profundo malestar de los usuarios que diariamente utilizan el tren para desplazarse, bien a Ávila, bien a Madrid, a estudiar o a trabajar, máxime cuando estamos hablando de estaciones que se encuentran a una altitud considerable, cuyas condiciones climatológicas no son siempre, mucho menos en invierno, precisamente las más favorables para estar a primera hora de la mañana al raso esperando al tren.

Este tipo de medidas agravan más el equilibrio creciente de los modos de transporte y suponen un freno a las tendencias europeas de revitalización del ferrocarril, plasmadas en el Libro Blanco de la Comisión Europea.

Las estaciones, o mejor sus edificios, no deben de tener su sentido exclusivamente en función del personal de circulación o de mantenimiento de infraestructuras que en ellas sean necesarias, sino que también son lugares de atención a los viajeros.

También... todos saben o todos sabemos que, respecto al ferrocarril, el Gobierno Regional prácticamente no tiene competencias, solo puede proponer, puede impulsar negociaciones, e incluso apoyar económicamente la adopción de las medidas que se pongan en marcha, porque al que le corresponde la decisión última es al Ministerio de Fomento, que es el titular de las competencias, y que las ejerce a través del ADIF.

Por eso solicitamos que la Junta proponga, que la Junta proponga; pero, ¡jojo!, hay que leerlo bien, no decimos nada en la propuesta sobre la forma concreta de mantener ese edificio abierto, no decimos nada en esa propuesta sobre la forma... o sobre quién debe de contribuir a financiar los costes que esto produzca, que esa decisión produzca. Pero... dejamos, por lo tanto, abierta la posibilidad de un convenio o un acuerdo de financiación de los costes que conlleve. Hay precedentes de que la Junta no escurra el bulto, hay precedentes de que la Junta no escurra el bulto: la potenciación... la Junta siempre ha colaborado con el Gobierno Central en la potenciación y en la mejora del transporte ferroviario. Ha habido... se han firmado tres convenios, o ha habido un convenio marco que ha dado lugar a tres... a la mejora de tres itinerarios en convenios de la... el Gobierno Regional con

Renfe: tenemos Ávila-Salamanca, la línea Ávila-Salamanca, la línea Ávila-Medina del Campo y, por último, la Medina del Campo-Salamanca-Fuentes de Oñoro. El transporte ferroviario ha representado en la liquidación de... vamos, en la liquidación... sí, sí, efectivamente, en las obligaciones contraídas con cargo al Presupuesto del ejercicio de dos mil cinco algo más de 2.387.000 euros, casi 2.400.000 euros.

¿Qué quiere decir? Nosotros dejamos esta posibilidad abierta en la propuesta... en la propuesta de resolución. No hablamos de la financiación, decimos que tenemos una preocupación, que queremos mejorar el transporte público ferroviario. Y yo creo que esa preocupación creo que se puede anticipar que ustedes la comparten, que creo que tenemos que apostar desde estas Cortes por mantener... por mejorar, pero en este caso por mantener los servicios públicos existentes que disfrutaban los ciudadanos. Y, por lo tanto, sabiendo que dejamos abierta esa posibilidad de... de un convenio, confiamos en que ustedes apoyen esta propuesta. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Sumillera. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra doña Mercedes Martín Juárez.

LA SEÑORA MARTÍN JUÁREZ: Gracias, señora Presidenta. Yo, señor Sumillera, le felicito; realmente, me quedo sorprendida. Yo también he leído con mucha atención su propuesta, y, desde luego, me quedo... me quedo maravillada de esa disciplina y esa maestría que tienen ustedes para utilizar, sin que se les mueva un músculo, el doble lenguaje, el... el olvido selectivo y las teorías de confusión.

Permítame, señor Sumillera, usted, aquí, en el desarrollo de la iniciativa, hablan de la implicación de la Junta de Castilla y León en la mejora de las infraestructuras -que yo no lo dudo; en algunas cuestiones sí que me plantea muchas dudas, pero si ustedes lo dicen, ustedes sabrán-, y, desde luego, no es un mérito, es su obligación. Están gobernando la Junta, en el ejercicio de sus responsabilidades, pues, tiene que asumirlas.

Hablan de la colaboración y la predisposición siempre de la Junta de Castilla y León para colaborar con Renfe, con el Ministerio de Fomento. Bueno, pues habrá sido a partir de la Semana Santa, por alguna penitencia concreta, porque no les caracteriza a ustedes, precisamente, un espíritu de colaboración desinteresada, generosa y sin ningún problema con el Gobierno actual.

Porque, mire, hablan y menciona que ha colaborado la Junta con... con Renfe en la mejora de los tramos Ávila-Salamanca, Ávila-Medina, etcétera, etcétera -sí es verdad-, y será, pues, la responsabilidad cada uno de la parte que le toca y un espíritu de colaboración por todos.

Y lamento que ponga gestos de sorpresa, pero es que, después de felicitarle y quedarme maravillada, no queda más remedio que responderles a ustedes, porque es que... como Hermanitas de la Caridad, o sea, presentan una iniciativa aquí que está cargada de confusiones, y esa es claramente su intención. Porque lo que ahora llaman "cierre", señor Sumillera, hay que decirles con contundencia que ya estaba decidido por el anterior Gobierno del Partido Popular, con la diferencia, con la diferencia de que en aquel momento no se mantenían en sus puestos a los trabajadores y se les abandonaba a su suerte.

Por lo tanto, esto, que ahora tanto les preocupa, es una herencia que ha recibido el Gobierno actual, pero con una salvedad: está aportando soluciones y va a mantener a los trabajadores y va a evitar un conflicto laboral.

Esta situación del control de tráfico ferroviario centralizado sabe usted que... que ya estaba, que es así, que no se lo acaba de inventar nadie; y si ustedes lo sabían, ¿por qué no han dicho nada en los ocho años de Gobierno del Partido Popular, Señorías? Porque es que esto ya, la verdad, pues pues pues... pues no sé qué... qué sensaciones tiene que producir en los demás. Porque, permítame, ustedes tienen esa memoria selectiva y ese olvido para olvidar lo que quieren, pero yo tengo que recordarles, con el político tan apreciadísimo por ustedes, oriundo de la provincia de Ávila, el señor Acebes, que él fue el responsable de dejar fuera de la alta velocidad a esa ciudad que tanto quiere, y ese corredor que proponía por Santa María de Nieva, Madrid, etcétera, dejaba fuera del recorrido a todos estos pueblos que a... ustedes ahora se rasgan las vestiduras, henchidos de preocupación. Sin olvidar las lanzaderas que lanzaba a diario, lanzaderas para comunicar Ávila con el mundo mundial: el señor Acebes las lanzaderas las lanzaba en la prensa, porque lanzaderas, ni trenes, ni nada de nada, no hay ninguna.

Y, Señoría, yo tengo que aclararles que, desde luego, desde este Gobierno actual se ha defendido el mantenimiento de las plantillas existentes en las estaciones de trenes de la provincia de Ávila, ni más ni menos que en los términos que han expresado los agentes sociales, que hicieron llegar sus propuestas poco después de iniciarse la Legislatura. Y su lógica preocupación -digo, la de los sindicatos, no esas preocupaciones que les surgen a ustedes de repente, pero que no les han surgido en esos ocho años anteriores- estaba justificada por las intenciones del anterior Gobierno, que había dejado... sí, había decidido dejar sin personal las estaciones de trenes; una circunstancia que fue rechazada -y supongo que usted lo conoce- de manera unánime por el Comité de Empresa de Renfe en Ávila.

Era un acuerdo que ya estaba tomado, y se había derivado de la implantación en la línea Madrid-Irún de ese sistema de control de tráfico centralizado, que ustedes

parece que acaban de descubrir, pero que supongo que tendrían que conocerlo de antes. Ustedes, interesadamente, conocen o desconocen lo que quieren. Por tanto, es verdad, no era nada fácil conseguir que ADIF diera marcha atrás, pero se han realizado gestiones y ha dado sus frutos, y se ha conseguido paralizar el... el dejar a los trabajadores a su... a su suerte y, por lo tanto, el cierre de estaciones.

Y no solo eso, porque el preacuerdo que se ha alcanzado -y supongo que usted lo conoce- entre ADIF y los... y los sindicatos contempla mejoras en la... en la situación de la plantilla adscrita a las estaciones de la línea Madrid-Irún a su paso por la provincia de Ávila; y se está garantizando la estabilidad de los trabajadores que se demandaba. Y únicamente -como usted imagino que conoce-, debido a la ausencia de paradas comerciales, no de ahora tampoco, sino de hace décadas, un acuerdo unánime de la empresa y los sindicatos se ha acordado el cierre de las estaciones de Mingorría y Velayos, pero en ningún caso se va a dejar a los trabajadores fuera, porque estos trabajadores, al de Mingorría, se les va a facilitar el trabajo al destino que han solicitado, y los de Velayos van a pasar a la plantilla de Arévalo.

Por las... por lo tanto, en... en estas estaciones, el futuro que preocupaba a todos los ciudadanos era el futuro de los trabajadores, y Las Navas del Marqués, Navalperal de Pinares y Herradón-La Cañada van a contar con un trabajador que no coincidirán en los turnos, y, para cualquier incidencia, pues, desde luego, van a poder atender a los viajeros las veinticuatro horas del día. Y en el caso de Las Navas, la estación, que había quedado sin personal y sin trabajadores, el pasado... desde el pasado uno de enero, se ha recuperado ese puesto que se había perdido.

Por lo tanto, permítame que le diga que, en este caso, el Gobierno Central actual ha dado muestras de su compromiso con la provincia de Ávila, a pesar del mensaje que ustedes se empeñan reiteradamente en transmitir, que solo ustedes se preocupan por la provincia de Ávila -y, desde luego, a los hechos nos remitimos-, cómo los hechos han venido a dar la razón en contra de quienes de forma interesada y sin ningún fundamento sólido, como demuestra esta iniciativa, estaban insistiendo en atribuir al Gobierno actual y a los responsables de ADIF una supuesta clausura de las estaciones.

Por lo tanto, no se puede sostener esto de forma interesada, no existe tal cierre de las estaciones, y la... las exigencias derivadas de la implantación del sistema de control de tráfico centralizado -como usted bien sabe-, desde luego, no son nuevas. Por lo tanto, el servicio ferroviario que se presta a los ciudadanos no sufre menoscabo alguno con respecto a la situación que ya venía ocurriendo desde hace años, y, es más, desde

luego, ha mejorado el servicio, el trayecto de Salamanca, Ávila y Madrid, con nuevos trenes regionales, y, desde luego, el acuerdo que han adoptado los sindicatos y ADIF está desmintiendo todas esas manifestaciones, que no tampoco con esta iniciativa que vienen ustedes y todo el Partido Popular haciendo reiteradamente.

Por lo tanto, nosotros no podemos aprobar, no podemos apoyar esa dedicación exclusiva que tienen ustedes a la confusión y a confundir permanentemente a los ciudadanos con mensajes que, desde luego, no tienen nada de cierto. Nosotros no vamos a apoyar -puede tener la seguridad- esta iniciativa, porque para confundir ya están ustedes. Pero los ciudadanos pueden tener la tranquilidad que, desde luego, los cierres de estaciones no tienen que tener ninguna inquietud, porque no se han cerrado. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Martín Juárez. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra don Federico Sumillera.

EL SEÑOR SUMILLERA RODRÍGUEZ: Muchas gracias, Presidenta. Bueno, yo, la verdad, que de su intervención hay algo que no... no entiendo bien, y es, quizás, su... su exceso de agresividad, ¿no?, en las formas para defender... para defender algo. Usted ha... ha utilizado el sistema de... de atacar, por la forma de... un tanto, yo entiendo, demagógica de felicitar y etcétera, etcétera, ¿no?

Mire usted, lo que es verdad -no hay que irse a la historia de hace ocho años atrás, si fue el Gobierno del Partido Popular o no-, lo que es verdad, y eso es muy tozudo, es que el día uno de enero de dos mil cinco esas estaciones estaban abiertas; y lo que es verdad y lo que se intuye desde Castilla y León es que la pretensión de ADIF es cerrar esas estaciones. Si, efectivamente, no es esa la pretensión del Gobierno Regional, qué fácil es apoyar esta proposición no de ley por parte de ustedes, es facilísimo, porque es decir: "Miren, ustedes me están solicitando algo que va a ser una realidad". Pues ya está, pues vamos a apoyarlo, que no pasa nada, absolutamente nada.

Usted me habla de la plantilla. Yo no le estoy hablando de la plantilla, yo le estoy hablando de los usuarios, yo le estoy hablando de la... de la Plataforma para la Defensa del Ferrocarril en Ávila, le estoy hablando de la inquietud de cinco municipios afectados por estas tres estaciones, que incluso están planteándose, están planteándose a través... con la coordinación de la Diputación Provincial de Ávila, de suscribir un acuerdo con ADIF, un convenio con ADIF, para que se ponga personal municipal con el fin de que no se

cierren esos edificios. Yo no le estoy hablando de la plantilla de cuatro trabajadores o de seis; yo le estoy hablando de los usuarios que se pasan las mañanas al raso, en invierno, en esas estaciones, que a usted, unas veces, parece -y a su Grupo- le importan mucho los usuarios, le importan mucho los ciudadanos, y, en este caso, pues parece que no le importa, y es echar balones fuera diciendo que aquí las... la culpa o la decisión estaba adoptada. Mire, el uno de enero eso estaba abierto, por lo tanto, la decisión no estaba adoptada, se ponga usted como se ponga; eso tendrá que adoptarlo en estos momentos el Gobierno Socialista, eso lo tendrá que adoptar el Gobierno Socialista. Yo creo que esta... esta proposición no de ley, a mí me decepcionan ustedes profundamente, porque estaba muy facilona para ustedes, muy facilona.

Aquí no se habla de costes, y en mi primera intervención lo he reiterado. Aquí, la Junta de Castilla y León, que no tiene las obligaciones en materia del ferrocarril, porque no tiene las competencias, señora, no escurre el bulto -se lo he dicho así, con esas palabras, en mi primera intervención-, y si tiene que pagar, paga; si tiene que hacer una aportación, lo hace, como lo viene haciendo, para que el ferrocarril no desaparezca de Castilla y León, o no se reduzca, no se debilite ese sistema de transporte público.

Por lo tanto, lo tenían ustedes muy fácil. Si realmente, si realmente, la voluntad del Gobierno Central es mantener esas... esos... los edificios de esas estaciones abiertos, si yo le estoy hablando de que el coste se puede hablar, se puede negociar, ¿cuál es la razón para que ustedes no apoyen esta proposición no de ley? Tendrán que ir a esos municipios de Ávila, tendrán que hablar con la Plataforma para la Defensa de Ávila, y tendrán que explicarlo; pero de verdad que no lo tienen ustedes nada fácil, por mucho que usted utilice aquí la terminología, el léxico, el ataque o la... o la agresividad con la que usted ha actuado en esta primera intervención, ¿de acuerdo? Muchas gracias.

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

¿Votos a favor? Nueve. ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Cuatro. Por tanto, queda aprobada la proposición no de ley debatida.

Y, no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión. Muchas gracias.

[Se levanta la sesión a las trece horas treinta minutos].