



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 2008

VII LEGISLATURA

Núm. 171

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENTA: Doña Mercedes Alzola Allende

Sesión celebrada el día 9 de junio de 2008, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA:

1. Proposición No de Ley, PNL 323-I, presentada por los Procuradores D. Manuel Fuentes López, Dña. Ana Sánchez Hernández y D. José Ignacio Martín Benito, instando a la Junta de Castilla y León a restaurar el Puente de Requejo o Puente Pino (Zamora) y a modernizar la carretera ZA-231, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 66, de 19 de marzo de 2008.
 2. Proposición No de Ley, PNL 367-I, presentada por los Procuradores D. Ildefonso Sanz Velázquez, D. Fernando Benito Muñoz, Dña. Consuelo Villar Irazábal y Dña. Natalia López-Molina López, relativa a construcción de una rotonda en el cruce de las carreteras CL-619 y BU-130, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 78, de 18 de abril de 2008.
 3. Proposición No de Ley, PNL 389-I, presentada por los Procuradores D. José Miguel Sánchez Estévez, D. Emilio Melero Marcos y Dña. Ana María Muñoz de la Peña González, instando a la Junta de Castilla y León a establecer un convenio de colaboración con la Diputación Provincial de Salamanca para la mejora de determinadas carreteras de esa provincia, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 84, de 6 de mayo de 2008.
 4. Proposición No de Ley, PNL 393-I, presentada por los Procuradores Dña. María Blanco Ortúñez y D. Pascual Felipe Fernández Suárez, instando a la Junta de Castilla y León al desdoblamiento de la carretera VA-113 entre la N-620 y la autonómica VA-140, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 84, de 6 de mayo de 2008.
-

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las once horas cinco minutos.	3174	Tercer punto del Orden del Día. PNL 389.	
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre la sesión.	3174	El Secretario, Sr. Muñoz Expósito, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	3182
Primer punto del Orden del Día. PNL 323.		Intervención del Procurador Sr. Sánchez Estévez (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	3182
El Secretario, Sr. Muñoz Expósito, da lectura al primer punto del Orden del Día.	3174	Intervención de la Presidenta, Sra. Alzola Allende, para una aclaración.	3184
Intervención del Procurador Sr. Fuentes López (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	3174	En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Encabo Terry (Grupo Popular).	3185
En turno de fijación de posiciones, interviene la Procuradora Sra. Álvarez Sastre (Grupo Popular).	3175	Intervención del Procurador Sr. Sánchez Estévez (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	3186
Intervención del Procurador Sr. Fuentes López (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	3176	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	3188
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	3178	Cuarto punto del Orden del Día. PNL 393.	
Segundo punto del Orden del Día. PNL 367.		El Secretario, Sr. Muñoz Expósito, da lectura al cuarto punto del Orden del Día.	3188
El Secretario, Sr. Muñoz Expósito, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	3178	Intervención de la Procuradora Sra. Blanco Ortúñez (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	3189
Intervención del Procurador Sr. Sanz Velázquez (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	3178	En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Martín Pascual (Grupo Popular).	3189
En turno de fijación de posiciones, interviene la Procuradora Sra. Romeral Martín (Grupo Popular).	3180	Intervención de la Procuradora Sra. Blanco Ortúñez (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	3190
Intervención del Procurador Sr. Sanz Velázquez (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	3181	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	3191
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	3182	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, levanta la sesión.	3191
		Se levanta la sesión a las doce horas treinta y cinco minutos.	3191

[Se inicia la sesión a las once horas cinco minutos].

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Buenos días, señores Procuradores. Se abre la sesión. ¿Algún Grupo Parlamentario tiene alguna sustitución que comunicar? Por el Grupo Parlamentario Socialista, no. Por el Grupo Parlamentario Popular, tampoco.

Pues, por el señor Secretario, se dará lectura al primer punto del Orden del Día.

PNL 323

EL SECRETARIO (SEÑOR MUÑOZ EXPÓSITO): Gracias, señora Presidenta. Primer punto del Orden del Día: **“Proposición No de Ley, PNL 323-I, presentada por los Procuradores don Manuel Fuentes López, doña Ana Sánchez Hernández y don José Ignacio Martín Benito, instando a la Junta de Castilla y León a restaurar el Puente de Requejo o Puente Pino (Zamora) y a modernizar la carretera ZA-231, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 66, de diecinueve de marzo de dos mil ocho”.**

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Secretario. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, don Manuel Fuentes López.

EL SEÑOR FUENTES LÓPEZ: Gracias, señora Presidenta. Buenos días, Señorías. El río Duero fue, desde siempre, una frontera natural entre las comarcas zamoranas de Aliste y de Sayago, infranqueable durante siglos a causa de las fuertes crecidas y de los abruptos arribanzos por los que discurre su cauce camino del Océano Atlántico.

No fue hasta mil ochocientos cincuenta y tres cuando se comenzó a hablar de unir estas dos comarcas por un puente llamado Puente de Requejo, o puente pino -así le llaman los paisanos por la cercanía al municipio de Pino del Oro-. El Diputado zamorano Práxedes Mateo Sagasta encargó el primer estudio, que finalizó con la inauguración del puente el día quince de septiembre de mil novecientos quince.

El puente pino es una infraestructura en hierro, con el mayor arco de luz de los construidos hasta entonces, ciento veinte metros, una flecha de veinticuatro metros y una altura de ochenta metros sobre el río Duero, en la zona de los Arribes.

A punto de cumplirse los cien años, es sin duda uno de los ejemplos de arquitectura civil del siglo XX que debería ser conservado y declarado Bien de Interés Cultural en nuestra Comunidad.

La inauguración del puente fue acompañada de la construcción de la carretera ZA-321, que une las dos comarcas, facilitando la conexión entre el municipio alistaño de Pino del Oro y el sayagués de Moralina de Sayago.

El puente pino y la carretera ZA-371 no se han remodelado desde su inauguración, y, con casi cien años, están en una situación lamentable.

El puente pino tiene su estructura deteriorada por la corrosión y el abandono. Sus pilares están doblados por el exceso de peso, ya que, en ocasiones, ha soportado el paso de vehículos de hasta cuarenta toneladas, teniendo limitado el peso a dieciséis toneladas. Es urgente una remodelación total del mismo, sustituyendo las partes deterioradas, consolidando y reforzando su estructura, y garantizando la continuidad del paso por el mismo en un lugar emblemático desde el punto de vista paisajístico y medioambiental en la provincia de Zamora, un lugar protegido, como son los Arribes del Duero, que pueden observarse desde este mirador estratégico.

El artículo 24.1 de la Ley de Patrimonio Cultural de Castilla y León habla del deber que tiene la Junta de conservación, y dice lo siguiente: “Los propietarios, poseedores y demás titulares de los bienes integrantes del Patrimonio Cultural de Castilla y León están obligados a conservarlos, a custodiarlos y a protegerlos debidamente para asegurar su integridad y evitar su pérdida, su destrucción o su deterioro”. Ya va siendo hora.

Y, en cuanto a la carretera Zamora-321, que une las dos comarcas, está abandonada por la Administración Regional, es de su competencia, no se ha incluido en el Plan de Carreteras 2002-2007, y, por tanto, lleva sin remodelarse de una forma importante hace más de cincuenta años.

Considerando que es necesario remodelar el viejo Puente de Requejo para poder garantizar su utilidad en el futuro, y teniendo en cuenta el abandono de una carretera que une dos comarcas que está en el límite de la Raya con Portugal -y, por tanto, en una zona transfronteriza olvidada de fondos Interreg-, que transita por una de las zonas más pintorescas, bellas y abandonadas de nuestra Comunidad, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente propuesta de resolución:

“Primero. La Junta debe comprometerse a encargar el proyecto técnico de restauración del Puente de Requejo, o puente pino, garantizando la continuidad del uso de esta magnífica obra de... de arquitectura del siglo XX para vehículos de menos de dieciséis toneladas.

Segundo. Incluir la carretera ZA-321 como carretera a modernizar en el Plan de Carreteras, que creíamos que era 2007-2013 y que ahora es 2008-2020 de la Junta de Castilla y León.

Tercero. Iniciar el estudio para transformar en Bien de Interés Cultural, con la categoría de monumento, al Puente de Requejo.

Y por último, garantizar que las obras de restauración del Puente de Requejo y las obras de modernización necesarias de la carretera Zamora-321 comiencen antes de finalizar la presente Legislatura”. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Fuentes López. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña María del Pilar Álvarez Sastre.

LA SEÑORA ÁLVAREZ SASTRE: Muchas gracias, Presidenta. Buenos días, Señorías. Realmente, tiene razón el señor Fuentes en la primera parte de su intervención que traemos hoy a debate, una de las estructuras más audaces, más hermosas y más atractivas de las obras públicas legadas del siglo pasado, y ubicadas en uno de los parajes naturales más impresionantes de la provincia de Zamora. Se podría decir que es una perfecta conjunción entre la obra humana y el entorno natural.

Pero de todo lo que dice el señor Fuentes, pues, no todo es verdad. No es cierto que no se haya remodelado desde su inauguración, señor Fuentes; hace aproximadamente diez años, siendo Consejero el zamorano José Luis González Vallvé, fue restaurado, quedando en... en el estado correcto para el uso que tiene asignado, que -como usted muy bien ha dicho- es el paso de vehículos de... con tonelaje limitado a dieciséis toneladas. Por lo tanto, esa parte no es cierta.

Respecto a su propuesta, he de decirle que, estando totalmente de acuerdo, pues considero que una vez más llega tarde, y que una vez más lo que hace es aprovechar la coyuntura y solicitar algo que ya se conoce, que se va a cumplir, que ya está anunciado por el Consejero -en más de una ocasión, además-, encerrando la trampa de siempre, que a Su Señoría le encanta vender en Zamora, de argumentar que lo cumplido es fruto de su proposición.

Pero centrándome ya en... en los puntos de su resolución, respecto al primer punto, encargar el proyecto técnico de restauración del Puente de Requejo, o puente pino, le puedo informar que se está contratando el estu-

dio, ese que usted solicita, sobre la situación de la estructura del puente; y que, según los propios ingenieros de Zamora, el mismo viernes me han comentado que tienen prevista la visita de los técnicos esta misma semana. Dicho estudio aclarará las necesidades reales de actuación que necesita la estructura del puente para poder redactar el proyecto de ejecución de obra correspondiente a la conservación de la estructura. Por lo tanto, ese es un punto que usted solicita que podemos decir está cumplido.

Segundo, inc... el segundo punto dice: inclusión de la modernización de la carretera Zamora 321 en el próximo Plan de Carreteras. Pues tampoco esta iniciativa es una novedad, señor Fuentes. Hoy mismo, hoy, se puede ver ya el... el Plan de Carreteras en las oficinas de Fomento, y podrá comprobar usted mismo, en... en el periodo de exposición, que esta carretera que usted solicita está incluida. El Consejero ha dicho en más de una ocasión que, una vez alcanzado el objetivo de modernizar la red básica y complementaria preferente prácticamente en su totalidad en planificaciones anteriores, es la red complementaria local, entre las que se incluye esta carretera, las que estarán en el nuevo plan. Por tanto, le repito que esta misma tarde podrá usted comprobar que esta carretera aparece en el plan, 17,2 kilómetros, con más de 2,5 millones de euros para su ejecución. Digamos que otro segundo punto cumplido.

Con respecto al punto cuatro -me voy a saltar el punto tres-, con respecto al punto cuatro, garantizar que las obras de restauración del Puente de Requejo, o puente pino, y la modernización de la carretera Zamora 321 comenzarán antes de finalizar la presente Legislatura, le puedo decir que, aunque la sensibilidad de la Junta esté en acometerlo cuanto antes, todo va a depender de las conclusiones del estudio de la estructura del puente, que condicionará también la carretera; depende, realmente... de las condiciones que este estudio diga que tiene la estructura del puente, pues la decisión será una u otra, no... Entonces, condicionar ahora mismo un plazo no me parece prudente, aunque sí le puedo decir que la Junta está... tiene la intención de... de acometerlo cuanto antes.

Y respecto al... Por lo tanto, yo estos tres puntos, le... le pediría que los retirara de su proposición.

Respecto al cuarto punto... al tercer punto, iniciar el estudio para transformar en Bienes de Interés Cultural, con la categoría de monumento, el Puente de Requejo, pues creo que no corresponde a esta Comisión tratar este tema. Ya sabemos de la obligación que tiene la... la Junta de Castilla y León en... en mantener y salvaguardar los... las estructuras de este tipo, que yo considero que es absolutamente singular, y considero que... que podría ser declarada de interés cultural. Aunque también veo, señor Fuentes, que, tal como está en este momento, podría ser incompatible las dos cosas que solicita. Declarar este...

esta infraestructura, que a mí me parece realmente digna de ser un bien de interés cultural, con el mantenimiento del tránsito por... por la misma, podrían ser incompatibles; yo no lo sé; creo que dependerá del estudio y de... realmente, de los daños que tenga la estructura.

Pero, en cualquier caso, declarar un Bien de Interés Cultural considere... o sea, corresponde a la... a la Consejería de Cultura. Y, por lo tanto, yo le pediría que... que este punto, que a mí me parece de vital interés -también se lo digo-, pues, sea remitido de nuevo a la Mesa de las Cortes para que... para que se trate en la... en la Comisión que le corresponde.

Por lo tanto, yo le rogaría -ya para terminar- que, puesto que los... los puntos uno, dos y cuatro considero que están cumplidas las expectativas que usted pide, y este cuatro, le solicito sea remitido a la Comisión de Cultura, pues, retirara la iniciativa como tal, presentando una nueva para este punto, o que se remita este... este único punto, el punto tres, a la Comisión... a la Mesa de las Cortes para que sea remitido a la Comisión de Cultura. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Álvarez. Para cerrar el debate, tiene la palabra don Manuel Fuentes López.

EL SEÑOR FUENTES LÓPEZ: Muchas gracias, señora Presidenta. Señoría, siempre le escucho el mismo discurso, se nota que usted no tiene otro. Diez años... hace diez años fue restaurado. No es cierto. Hace diez años estuvieron algunos operarios en el puente, lo observaron, hicieron un estudio, hicieron un estudio de conclusiones y de propuestas -que se lo puedo enseñar-, y de esas propuestas todavía no se ha hecho absolutamente nada.

Sí es verdad que, para quedarlo bonito, se pintó el puente; pero fíjese si tendrían prisa que... si usted ha ido al puente, que usted lo conoce, y pasa por las dos aceras que van en los laterales de la carretera, pues hay unos agujeros para que, cuando llueva, evidentemente, pues eso se seque rápidamente y caiga el agua que se queda allí al río Duero, a los Arribes, que están a ochenta metros por debajo de este... de este puente. Y, curiosamente, pues, para no contaminar el río -imaginamos, y los vecinos de Pino también lo hicieron de esa manera-, pusieron unos tapones, y, cuando se secura la pintura, la idea era quitarlos; pues todavía están allí puestos los tapones. Fíjese si tendrían prisa en ponerlo bonito para que todo el mundo lo viéramos pintado. Eso sí se hizo, fue pintado el puente aproximadamente hace diez años.

Dice que una vez más llega... llega tarde. Ya lo veremos, ya lo veremos. Yo creo que ustedes van demasiado lento en la mejora de las infraestructuras y en el cumplimiento del Plan de Carreteras; y usted también lo sabe. Siempre dice que llegamos tarde y que está todo hecho,

pero la realidad es que queda casi todo por hacer, como le demostraré.

Dice que ya está anunciado por el Consejero en reiteradas ocasiones. No creo que me lo pueda demostrar usted con ningún... con ningún documento ni con ninguna hemeroteca. Sí es verdad, curiosamente, que a ustedes hay que centrarles para... y darle ideas para que sepan qué es lo que hay que hacer. Porque en el año dos mil cinco, presentó el Diputado de la zona, Alcalde de Villadepera, una propuesta a la Junta de Castilla y León -que no le han hecho ni caso- para... dice: "Villadepera pide a la Junta la construcción de un nuevo viaducto para unir Sayago con Aliste", y hablaba de la posible remodelación del puente, y hablaba de que iba a encargar un estudio, y tal. Es uno... es el Diputado del Partido Popular de la zona. Ni caso.

Un nuevo viaducto valdría un montón impresionante de dinero, y nosotros no queremos que... porque no creemos ahora mismo posible que la Junta habilite una partida económica muy importante de dinero para poder hacer otra estructura, otra infraestructura que comunique las dos comarcas por la zona de los Arribes, porque costaría mucho dinero. Y nos parece mucho más adecuado -es una respuesta... perdón, es una propuesta prudente, como creo que siempre hacemos- el remodelar este puente, que se puede hacer -está en los informes que obran en poder de la Diputación, de la cual usted ha sido presidenta-, se puede hacer perfectamente: se le puede eliminar la cantidad enorme de peso que le han puesto; porque, eso sí, han ido poniendo asfalto encima de asfalto. Y, claro, ese peso el puente no está diseñado, porque tiene casi cien años, para poder soportar ese enorme peso.

Entonces, eso es lo que habría que hacer: aligerar el puente; a lo mejor, ensancharlo, quitando una de las aceras y quedando otra -porque caminando pasa muy poca gente por ese puente-, y dejándolo perfectamente remodelado. Posiblemente, se podrían reforzar parte de sus infraestructuras o de su estructura. Y ese puente sería útil, aunque fuera declarado Bien de Interés Cultural, como hay otros puentes que son Bien de Interés Cultural -le invito a que los estudie- y, sin embargo, se puede pasar por ellos perfectamente, y son útiles en estos momentos. Para nada es incompatible, a no ser que hubiera un informe que dijera que en estos momentos el puente está en estado de ruina; que no lo hay, porque, si no, ustedes no dejarían que por allí pasaran camiones de un tonelaje bastante importante -que, aunque pone prohibición, alguno todavía sigue pasando-. Bien.

Dicho esto, usted sabe que los vecinos están permanentemente -y sí que hay hemerotecas- diciendo que hace falta la remodelación del puente y de la carretera, porque es muy peligrosa, porque hay muchos accidentes y porque mucha gente da rodeos muy grandes -usted conoce perfectamente la situación de la zona- por no pasar

por ese... por esa carretera y por ese puente todos los días, la gente que tiene que viajar bien a Aliste o bien a Zamora todos los días desde esa zona (Moralina, Villadepera, etcétera).

Y de los anuncios. Sí, ha habido un anuncio, como siempre que hacemos una propuesta concreta sobre alguna necesidad de la provincia de Zamora desde el Grupo Parlamentario Socialista. Dice -hace poco, además, después de presentar nosotros la iniciativa, después de estar con algún Alcalde presentándola públicamente, después de decirlo-: "La Junta ampliará la carretera entre la Nacional 122 y Moralina, y restaurará el puente pino". Este era los titulares, los titulares de una reunión que tuvo ese Diputado, al que no le han hecho todavía ni caso, y el Delegado Territorial de la Junta, diciendo esto en respuesta a la iniciativa que habíamos presentado desde el Partido Socialista; a la iniciativa y a la cantidad de pancartas que hubo expuestas diciendo que era una vergüenza cómo estaba el puente y la carretera cuando pasó la carrera ciclista del Trofeo Iberdrola, que usted conoce bien y que normalmente atrae a muchos medios de comunicación, y los vecinos aprovecharon para quejarse públicamente de una infraestructura que están sufriendo desde hace más de cincuenta años en malas condiciones, y entonces es cuando salió esto.

Y si usted lee el artículo... No hace falta muchos estudios, ya el Diputado de ustedes de la zona -que usted conoce bien- ha hecho un estudio y ha encargado, desde el Ayuntamiento de Moralina, un estudio técnico. Y en el estudio técnico dice que hay que remodelar el puente y que se puede perfectamente utilizar. Y en el estudio dice que es una vergüenza la carretera, que no tiene arcenes, que está llena de grava, que, los grandes baches que tiene, muchas veces lo único que se hace es echarle arena, arena, ¿eh?, ni tan siquiera se bachea -que algunas veces sí se ha bacheado la carretera-. Esto es lo que dice el estudio de... que ha encargado el Alcalde de Moralina, Diputado del Partido Popular de la zona. Y eso es lo que nosotros estamos planteando.

Usted me dice que ya está todo cumplido. Pues perfecto, vamos a verlo si está cumplido.

Nosotros pedimos, en primer lugar, algo como muy... me parece que es muy prudente: que se comprometan a encargar el proyecto técnico de restauración del puente tal. Me dice usted que ya está contratado. Y, curiosamente, hoy, que lo discutimos, esta semana me anuncia usted que los técnicos van a ir a ver el puente. Fíjese si no nos adelantamos, y si es útil, ¿eh?, el trabajo de la Oposición cuando es constructivo con propuestas concretas. Es decir, que hemos sido capaces de conseguir que lo que ustedes no han hecho en veintidós años los técnicos vayan a visitar el puente pino; así conocerán una obra de infraestructura muy interesante, sin duda. Pues esto no está cumplido; se cumplirá, posiblemente, cuando vayan a vi-

sitarlo y cuando hagan el informe. Pero que conste, que conste que eso ustedes lo han hecho y usted nos lo anuncia aquí, no lo han anunciado ni públicamente; o sea, que se lo habrán dicho esta mañana, que seguramente que habrán ido porque hoy se debate el tema en esta Comisión, en las Cortes de Castilla y León.

Dice que ya está incluido en el Plan de Carreteras. ¡Hombre!, y si ustedes ponen el Plan de Carreteras del 2008 al 2086, estoy seguro que ustedes pueden meter hasta la cantidad enorme de caminos rurales que están en una situación desastrosa. Entonces, lo que yo quiero que usted me anuncie es si es una prioridad, si se va a hacer en el dos mil ocho, dos mil nueve o dos mil diez. Ya le pongo tres años para hacer quince kilómetros de carretera que están en unas situaciones tercermundistas, tercermundistas.

O sea, usted no ha dicho eso; ha dicho: sí, está incluido en el Plan de Carreteras. Y usted sabe perfectamente que el antiguo Plan de Carreteras ha terminado el treinta y uno de diciembre, y hay un 30% que está incumplido en la provincia de Zamora. Con lo cual, ¿de qué me vale?, ¿de qué nos vale?, ¿qué garantía es que ustedes lo incluyan en el Plan de Carreteras 2008-2020 y más? Porque la Consejera... perdón, el Consejero ha dicho: hasta el dos mil veinte, todas estas obras de infraestructura estarán finalizadas, cuando ha habido muchos debates en esta Comisión y que usted ha dicho: no, no, en el dos mil siete, no; en el dos mil siete, en cuanto esté licitado o movido un papel, ya entra dentro del Plan de Carreteras. Es el truco del almendruco, Señoría, el truco del almendruco.

Dice usted que deberíamos de desviar... deberíamos de derivar a la Mesa de las Cortes el punto tres, es decir, proponer que sea un Bien de Interés Cultural. Y yo le digo a usted, que usted es Procuradora de Zamora: haga usted su trabajo. Nosotros lo hemos presentado, y la Mesa de las Cortes... lo presentamos como nos parece oportuno, porque estamos hablando de ese tema y hay muchos problemas relacionados con ello (y voy terminando, señora Presidenta), y usted debería de haber hablado con los responsables de Fomento, o con los responsables de la Consejería que fuera, para decirnos: sí, se va a iniciar el procedimiento para hacer Bien de Interés Cultural; que le recuerdo que en Zamora se ha iniciado el procedimiento de algunos hace veintiún años -o sea, que fíjese cómo corren ustedes, qué rápido gestionan las cosas-. Y eso es hacer su trabajo y pelear por la provincia de Zamora, y porque, si usted -como ha dicho- está realmente conforme, está de acuerdo con la propuesta que nosotros hacemos, que es como muy evidente, pues, debería usted haberse preocupado un poco más por que esto se agilizará.

Y, por último, lo que pedimos es una cosa extraordinaria (y termino, señora Presidenta), que haya un compromiso de la Junta de iniciar las obras, bien de la carre-

tera -quince kilómetros en estado tercermundista- o de las obras de remodelación del Puente de Requejo, o puente pino, antes de finalizar la presente Legislatura. Y usted no es capaz de sacar ni tan siquiera ese compromiso a los responsables de la Consejería. ¿Pero adónde vamos a llegar?

Me da la impresión... y voy a intentar hablar con mis compañeros para que, cuando concretemos alguna propuesta, le demos a ustedes cien años para cumplirla. Muchas gracias.

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

Votación PNL 323

¿Votos a favor? Seis. ¿Votos en contra? Diez. Por lo tanto, el resultado de la votación es el siguiente. Votos emitidos: dieciséis. A favor: seis. En contra: diez. Por tanto, queda rechazada la proposición no de ley debatida.

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

PNL 367

EL SECRETARIO (SEÑOR MUÑOZ EXPÓSITO): Segundo punto del Orden del Día: **“Proposición No de Ley, PNL 367-I, presentada por los Procuradores don Idefonso Sanz Velázquez, don Fernando Benito Muñoz, doña Consuelo Villar Irazábal y doña Natalia López-Molina López, relativa construcción de una rotonda en el cruce de las carreteras CL-619 y BU-130, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 78, de dieciocho de abril de dos mil ocho”.**

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Secretario. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, don Idefonso Sanz Velázquez.

EL SEÑOR SANZ VELÁZQUEZ: Buenos días. Muchas gracias, señora Presidenta. Yo la verdad es que me hubiera gustado que, en vez de haber intervenido yo, hubiese intervenido el... el pueblo de La Horra, que es lo que pretendía con la... la exposición de un vídeo, que ustedes saben que he intentado... Bueno, parece ser que no son los métodos a llevar a cabo en estas Cortes, pero yo considero que tampoco debemos de dar la espalda a las nuevas tecnologías. Y yo creo que en ese vídeo... que, por cierto, no lo hemos elaborado nosotros, ¿eh?, por si alguien tenía la más mínima duda, sino que es un reportaje... un reportaje sobre esta rotonda que hizo la televisión local, ¿eh?, donde se ven a ciudadanos del pueblo afectado, sobre todo, dando sus razones, sus razonamientos de por qué es imprescindible el construir una rotonda

en ese punto negro de la seiscientos... de la CL-619 con el cruce con la BU-130.

En ese vídeo hubiésemos podido ver -y lamento, de verdad, que no lo hayan querido- a ciudadanos de La Horra hablar del famoso accidente del año dos mil uno, cuando cuatro personas de una misma familia de Sotillo de la Ribera fallecieron en ese cruce, uno de ellos incluso habló de que ayudó en... en ese accidente. Hubiesen visto un accidente in situ, fíjate qué curioso: cuando estaba la televisión local haciendo el reportaje sobre la rotonda, ocurrió un accidente, y también salía el accidente. Lo hubiésemos visto... No había nada, no pasaba nada, solamente hubiésemos visto un Mercedes y un Renault 7 viejo, que los dos perdían aceite, y a la Guardia Civil cargándoles en una grúa. Eso se hubiera visto, in situ, para que todos nos hubiésemos hecho idea de la peligrosidad de ese cruce.

Y también hubiésemos visto cómo el pueblo de La Horra, ¿eh?, sale... bueno, tengo un re... un recorte de prensa, pero no se ve exactamente igual, cómo el pueblo de La Horra sale, todos, todos los ciudadanos de La Horra y muchos de Sotillo de la Ribera, a manifestarse y a cortar, durante las últimas fiestas de septiembre pasado del año... del año dos mil siete, la famosa... cruce o punto negro, o como le queramos llamar. Es enormemente peligroso. Y, de verdad, que me hubiera gustado que lo hubiesen visto porque, de esa manera, todos... Mira, hay un refrán que dice que vale más una imagen que mil palabras; no hubiese... no hubiese tenido que haber dicho nada yo... No, tranquila, si usted también seguro que le conoce, porque va con la carretera de Palencia. Por tanto, yo estoy convencido de que nosotros no... no hubiésemos tenido prácticamente que intervenir, porque se hubiese visto la problemática de verdad.

La carretera CL-619 es una carretera de carácter regional con un tránsito de vehículos cada vez más intenso, una carretera que une las localidades de Aranda de Duero y Magaz de Pisuerga, en Palencia. Por cierto, la Cámara de Comercio de Palencia, hace poco, ya ha pedido que se convierta en vía rápida, e incluso hay alguien que está planteando que pueda llegar a ser autovía. También podemos acceder por esa carretera directamente a Valladolid; o sea, es una vía directa desde Aranda de Duero a Valladolid, ¿eh? Lo único, en Tórtolas de Esgueva tomamos la desviación de la carretera de Renedo y venimos directos a Valladolid. Hay exactamente los mismos kilómetros de Aranda de Duero a Valladolid viniendo por la Nacional 122, que viniendo por la CL-619.

Por esta carretera cada vez son más los vehículos pesados que circulan, pues en todo ese tramo cada vez se están más construyendo más bodegas de la denominación de origen Ribera del Duero, y esta carretera tiene varios puntos conflictivos, cuando no negros (curvas muy cerradas, pronunciados cambios de rasante), y uno

de los puntos de mayor riesgo es el cruce en la localidad de La Horra de la... con la BU-130. La antigua BU-110 viene de la zona de la Nacional I, ¿eh?, sí que es bueno también decir que el cruce, la Nacional ciento... perdón, la BU-130 nace en la Nacional I y muere en la Nacional 122; por tanto, es la carretera de tránsito de todas las personas, de todos los... perdón, de... vehículos, evidentemente (autobuses, ambulancias, camiones, vehículos privados) que van de la Nacional I a la Nacional 122. Por tanto, es un tráfico muy denso. Pero, sobre todo, sobre todo, es muy transitada por todos los ciudadanos que viven en el margen de la BU-110: Cilleruelo de Abajo, Cabañas de Esgueva, y sobre todo y ante todo Sotillo de la Ribera, que era el pueblo de donde eran las cuatro personas que, en el año dos mil uno, tuvieron la desgracia de ese accidente. Todos esos ciudadanos de ese margen tienen que cruzar ese cruce cada vez que van a su... a Roa, al médico, al mercado, a hacer cualquier tipo de compra o a cualquier... a hacer cualquier tipo de papel que tengan que hacer en Roa. Por tanto, es imprescindible.

Cuando se llega al *stop*, precisamente para cruzar ese punto, hay un cambio de rasante tan pronunciado que sentados en el *stop* -y aquí tengo fotografías, para que lo com... para que ustedes lo puedan contemplar, pero yo estoy convencido de que la Procuradora de... de Aranda sabe perfectamente cómo... cómo es ese cruce- no se ve absolutamente nada en el cambio de rasante. Hasta que no tienes al vehículo que va desde Aranda de Duero hacia Palencia encima, no le ves, ¿eh? Solamente hay que ir y verlo.

Decir que, durante las pasadas fiestas patronales de La Horra, los vecinos cortaron la carretera todos los días, ¿eh?; niños, mujeres, todos con pancartas, todos con... bueno, pues peleando porque su pueblo tuviese algún tipo de... de cuestión.

Mira, me acaban de pasar ahora mismo el Plan de Carreteras 2008-2020, y tampoco lo contempla. Es curioso, ¿no? O sea, no contempla absolutamente nada en ese punto, porque las promesas que ha dado la Demarcación de Carreteras de la Junta de Castilla y León con sede en Burgos han sido totales; o sea, iban a La Horra y hablaban con el Alcalde, y cada vez que iban, iban a hacer diferentes actuaciones. Por cierto, ahora mismo están haciendo una, unos kilómetros antes, que sí que es verdad, en una raqueta de incorporación a una carretera nueva, que no va ni la mitad del tráfico que cruza por ese mismo... por ese mismo punto del cruce de la carretera.

Por lo tanto, hacemos esta propuesta de resolución: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a que construya una rotonda en el cruce de las carreteras CL-619 y BU-130, para así reducir las velocidades y que no corran peligro ni los vehículos ni las personas que transitan por la misma".

Termino diciendo que, aunque hablamos de los ciudadanos de Sotillo de la Ribera, es también... no es menos cierto que todos los que van desde Aranda de Duero y quieren ir hacia Roa o hacia La Horra tienen que hacer ese *stop* en esa rotonda, y que, ahora mismo, ya hay cinco bodegas de la denominación de origen de Ribera del Duero a ese margen de la carretera, que, cada vez que tienen que cruzar también hacia La Horra o hacia Roa, también tienen que hacer ese *stop*, que no se ve absolutamente nada en el cambio de rasante.

Por lo tanto, confío en que el Partido Popular apoye esta moción y que, entre todos, a la mayor brevedad posible, seamos capaces de hacer una rotonda para evitar la peligrosidad de ese cruce. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Sanz Velázquez. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña María Soledad Romeral Martín.

LA SEÑORA ROMERAL MARTÍN: Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días. Antes de entrar en el debate de la proposición no de ley que usted ha planteado, sí que quisiera matizar, respecto al comentario que usted ha hecho de la propuesta inicial que traía de, en vez de plantear usted y defender la proposición no de ley que ha presentado, que pudiéramos ver un... un DVD realizado por un medio de comunicación de... local de Aranda, decirle dos cosas: en primer lugar, la voz de todos los ciudadanos castellanoleonese se supone que se oye todos los días en las Cortes de Castilla y León, porque para eso estamos los Procuradores, que, en un sistema democrático como el que tenemos en España, somos los que, a través de unas elecciones democráticas, asumimos la representación. En otros Parlamentos, pues es... Senadores y Diputados. Y, por otra parte, decirle que tenemos un Reglamento, que aprobamos los dos Grupos Parlamentarios hace unos años, y que ahí fue donde todos planteamos y diseñamos cómo queríamos que fuera el debate en estas Cortes.

Dicho eso, y entrando ya en lo que es el debate de su proposición no de ley, bueno, pues efectivamente, usted lo que plantea es la construcción de una rotonda, concretamente, en la población de La Horra, en el cruce de carreteras de la CL-619 y la Burgos 130.

La CL-619 es una carretera que pertenece a la red regional básica que discurre entre las provincias de Burgos y Palencia, tiene setenta y seis kilómetros, y el tráfico asociado es de unos dos mil trescientos vehículos al día, desde el tramo inicial en Palencia hasta Villaviudas. Y, concretamente, en lo que es el tramo y en la población de La Horra -que... la que estamos hablando- hasta Aranda de Duero, el tráfico que tiene es de alrededor de unos mil trescientos vehículos diarios.

Por otra parte, la carretera Burgos 130 pertenece a la red complementaria preferente que conecta la Nacional I con la Nacional 122. El tráfico de este tramo es de unos cuatrocientos cuarenta vehículos al día, que no puede considerarse como un tráfico alto, sino que, más bien, se puede considerar un tráfico medio, si tenemos en cuenta que en la provincia de Burgos las cifras que oscilan de tráfico asociado en las carreteras de la red regional básica es de unos... de entre unos doscientos cincuenta y unos dos mil quinientos vehículos al día.

En cuanto a lo que usted hace... ha hecho referencia, en cuanto... bueno, pues, a la problemática que tiene ese cruce en... en la... de la carretera 619... de la carretera CL-619 con la Burgos 130 en el... en el cruce de La Horra, usted ha hablado para justificar, y ha fundamentado para justificar la proposición no de ley que usted trae aquí, que es la construcción de una rotonda en ese punto, ha hablado usted de contra... de conflictividad, o incluso habla de puntos negros.

Decirle, en primer lugar, que el término "punto negro" no es un término técnico que se utilice dentro de lo que es el análisis por parte de los técnicos de carreteras, sino que más bien es un punto... es un término que se utiliza... se ha empezado a utilizar por los medios de comunicación en aquellos... en aquellos lugares donde existen, bueno, pues, una mayor accidentalidad; pero que lo que sí... el término que se utiliza concretamente para referirse a la... a la siniestralidad acusada es el de "tramo de concentración de accidentes". Estos tramos se caracterizan por tener tres accidentes con víctimas en el último año. Y le puedo decir que la Junta de Castilla y León lleva bastantes años trabajando para eliminar de forma progresiva, a lo largo de nuestra Comunidad, esos puntos que existen en nuestra red de carreteras. Y, de hecho, tengo que decirle que, desde el año dos mil dos, se ha pasado de cuarenta y nueve tramos de concentración de accidentes a los veinte actuales... vamos, a los veinte que había en dos mil siete.

Ahora bien, cuando estamos hablando de siniestralidad, de accidentes, de puntos conflictivos, etcétera, hay que tener en cuenta muchos factores, no solamente las deficiencias de la infraestructura, que es en lo que usted ha fundamentado... -voy a beber un poco de agua- es en lo que usted ha fundamentado su proposición no de ley; existen otros... otros... otras causas que... bueno, que esas deben analizarse y deben ser tenidas en cuenta haciendo un análisis en profundidad de cuál es la situación y siniestralidad de esa carretera.

Sin embargo, usted, única y exclusivamente, centra como solución de los posibles accidentes de ese punto, de ese cruce en La Horra, en lo que... en las deficiencias de esa infraestructura, y plantea que la solución pasa por la construcción de una glorieta cerrada.

Como le decía antes, hay que analizar desde un punto de vista técnico, y por parte de especialistas y expertos en cuestiones de tráfico, la realidad, y abordar y ejecutar las obras que realmente vayan a mejorar y vayan a evitar que se vayan a producir los accidentes. Y le puedo decir que... usted hacía referencia a que en varias ocasiones desde la Junta de Castilla y León han hablado con el Alcalde y le han dicho que se iba... que... le han dicho que se iba a actuar; y, efectivamente, eso es así, ya que desde... por parte de la Junta de Castilla y León, se ha hecho ya ese estudio y se ha planteado la solución de las obras que hay que acometer en ese cruce, y le puedo decir que... y lamentándolo mucho, que no pasan por la construcción de la rotonda. El... Porque no, las rotondas no son siempre al solución idónea a los accidentes. Y existe, además, una amplia experiencia en ese aspecto, incluso, que desaconsejan en muchas ocasiones la cons... precisamente las desaconsejan, porque producen el efecto contrario, y, sobre todo, como... en puntos como el cruce este de La Horra, que no es un... no es un cruce urbano, sino que está... es... está ya a la salida de la... de la población.

Y, por tanto, en este caso, como le decía, y tras el estudio que se ha realizado por parte de la Junta de Castilla y León, se ha encargado ya la redacción de un proyecto para realizar todas las obras que mejoren la... la visibilidad del cruce, para que, una vez finalizado el proyecto y aprobado por los técnicos... o sea, aprobado por la Junta de Castilla y León, se pueda iniciar el proceso de licitación y la ejecución de las mismas, que se prevé con una inversión de alrededor de unos 250.000 euros.

Por tanto, como le decía, vamos a rechazar su proposición no de ley, pero no porque desde el Grupo Parlamentario Popular no entendamos que no hay que actuar y que no existe una necesidad de actuar en el cruce de La Horra, en la intersección de las carreteras CL-619 y Burgos 130, sino porque entendemos, a la vista del... de los estudios que se han realizado por parte de la Junta de Castilla y León, que la solución pasa por otro tipo de proyecto y por otro tipo de obras.

En cualquier caso, sí que me gustaría, ya para finalizar mi intervención, decirle que si... decirle que, si usted ha visto ya el Plan General de Carreteras que acaba de aprobar la Junta de Castilla y León, podrá observar que, precisamente, la CL-619 es una de las carreteras de la coma... de la Ribera en las cuales se contempla todo su acondicionamiento; y, además, no solamente eso, sino que en todas las poblaciones que van... vamos del... afectadas en la provincia de Burgos, desde Tórtoles de Esqueva a Villalba de Duero, se van a construir las variantes; y también en la provincia de Palencia, desde Palencia a Magaz, está prevista la construcción de variantes.

Por lo tanto, esa es una de las carreteras que, como usted decía, tiene... incluso se ha planteado la construc-

ción de una vía rápida, eso se planteará; pero lo que sí que está claro es que la Junta de Castilla y León ha tomado conciencia de la importancia de actuar sobre la misma, y se van a construir esas variantes. Nada más, muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Romeral. Para cerrar el debate, tiene la palabra don Ildelfonso Sanz Velázquez.

EL SEÑOR SANZ VELÁZQUEZ: La verdad es que, si ahora están empezando a hacer ese proyecto, yo creo que ya han tenido tiempo, ¿eh? Desde el accidente del dos mil uno, y desde mucho antes -que lo estaba pidiendo el Ayuntamiento de La Horra-, ¡anda que no han tenido tiempo!, solamente siete años para intentar hacer un proyecto, que no va a solucionar nada.

Porque, vamos a ver, usted me acaba de decir ahora mismo lo de las vías rápidas. Sí, claro, más velocidad. O sea, si ahora mismo, precisamente, una de las cuestiones que va controlando un poco a los coches es la travesía de Villalba, la travesía de La Ventosilla, o la travesía cercana que tenemos en Olmedillo. O sea, en el momento que eliminemos todas esas travesías, la velocidad, al ser vía rápida, va ser todavía muy superior. Por tanto, en ese cruce, si no se hace rotonda que reduzca la velocidad, haga lo que haga, haga lo que tenga que hacer, quiera lo que quiera la Junta, da igual: no van a adelantar nada, porque no van a reducir la velocidad. Ahora mismo, ya hay reductores de velocidad. Yo no sé si has venido alguna vez por ahí, yo acabo de venir esta misma mañana por ahí, desde Aranda hasta Valladolid. No, vete, estate un día, te quedas un momento, y ves de qué sirven las reducciones de velocidad: para nada.

Otro tema que yo creo que sería para que os lo planteaseis, ¿no?, desde el Partido Popular, a la hora del apoyo de esta rotonda es que la inmensa mayoría de los ciudadanos que cruzan de Sotillo de la Ribera hacia Roa para ir al médico son personas mayores, y bien lo sabes. Por lo tanto, los reflejos... o sea, cuando hay mucha velocidad, los reflejos que puedan tener, a la hora de mirar hacia un lado y hacia el otro, son enormemente mucho más... más deficientes que los de cualquiera de nosotros. Por tanto, la peligrosidad va a ser todavía mayor, porque la velocidad va ser todavía mayor. Porque precisamente ahora, si se reduce algo, es al estar el cambio de rasante, no se ve los vehículos que pueden venirte por el *stop* de la parte derecha -se podría decir-, de la parte Sotillo de la Ribera, de la parte de la Nacional I. Al no verles, precisamente, es cuando se reduce la velocidad. Si luego vas a hacer un cambio de rasante, eliminas parte del cambio de rasante, que es otra de las opciones que se barajan... Si es una de las opciones que la Junta lleva solamente ocho años diciéndole al Alcalde de La Horra que van a hacer, igual variar la... la... el cambio de rasante para que se

pueda ver bien desde el *stop*. Por lo tanto, yo considero que, con eso, no se arregla absolutamente nada.

Pero es que hay otro dato muy curioso. En esa carretera, entre el cruce de La Horra, de la CL-619 con la BU-130, y Aranda de Duero hay ya cuatro rotondas, cuatro. Por tanto, o sea, no... no pasaría nada porque se hiciera una más. Dos de ellas llevan directamente a empresas privadas, y se han hecho precisamente para reducir la velocidad de entrada en esas dos empresas. Y me parece muy bien, y yo no lo niego, que estoy de acuerdo con que estén; y, de hecho, me consta que han sido las propias empresas las que las han hecho después de haber pedido una solicitud a la... a la propia Junta de Castilla y León. Por lo tanto, si se pueden hacer a la entrada de dos empresas para reducir la entrada y salida de camiones de esas dos empresas, ¿por qué no se va a poder a hacer una...?

Mira, me imagino que saben Soti... perdón, La Horra tiene diez bodegas de la denominación de origen Ribera del Duero, diez, un pueblo de trescientos habitantes tiene diez bodegas; o sea, el tráfico y el tránsito de camiones y de tractores que hay en esa... en ese pueblo es muy por encima de cualquier... que no estamos de un pueblecito de trescientos habitantes y de esas ratios de tráfico que estabas comentando. Diez bodegas de la denominación de origen Ribera del Duero en un pueblo de trescientos habitantes, ¿eh? Por lo tanto, yo creo que la necesidad es inminente. No entiendo, de verdad, no entiendo que... que os opongáis a la construcción de esta rotonda, cuando la propia Demarcación de Carreteras de la Junta de Castilla y León en Burgos, más de una vez, han confirmado que estarían dispuestos a hacerla. Lo que pasa que -por los motivos, que no sabemos cuál-, durante más de ocho años, no se actúa, no se trabaja, no se hace. Es que ni siquiera van a desbrozar la parte de las hierbas que se ven, de más de un metro, ¿eh? -y ya te digo, si hubieras venido hoy por ahí, lo hubieses comprobado, de más de un metro de altura-, para que se pueda tener algo más de visibilidad. No lo hacen.

Por lo tanto, de verdad, me resulta increíble que os neguéis a la construcción de esta rotonda. Y, bueno, me imagino que el pueblo, que la Ribera y que los demás algo más tendremos que decir, porque cuando, desde las Administraciones, desde el poder, no se nos quiere escuchar, no se quiere atender peticiones enormemente razonables de... del pueblo, porque nos hartamos la boca aquí de hablar del pueblo, el pueblo, el pueblo, escuchamos al pueblo, ganamos por el pueblo; pero luego no queremos ver lo que el pueblo nos dice, no queremos ver las demandas. Porque, si hubiésemos visto, hubieseis visto que las demandas no son más, no son de este Grupo; las demandas son de los propios ciudadanos de La Horra, que ven peligrar su vida cada vez que cruzan por ese cruce. Eso es lo que os habéis negado, a hacer esa rotonda. Y

yo solamente espero, y estoy convencido de que no lo hacéis por eso, ¿eh?, de verdad, estoy convencido de que no tenga nada que ver de qué partido es el Alcalde de La Horra, de qué partido es el Alcalde de Sotillo o de qué partido es el Alcalde de Olmedillo, los tres pueblos más afectados por este cruce. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Sanz Velázquez. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votación PNL 367

¿Votos a favor? Seis. ¿Votos en contra? Diez. Por lo tanto, votos emitidos: dieciséis. Seis a favor. Diez en contra. Queda rechazada la proposición no de ley debatida.

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

PNL 389

EL SECRETARIO (SEÑOR MUÑOZ EXPÓSITO): Tercer punto del Orden del Día: **“Proposición No de Ley, PNL 389-I, presentada por los Procuradores don José Miguel Sánchez Estévez, don Emilio Melero Marcos y doña Ana María Muñoz de la Peña González, instando a la Junta de Castilla y León a establecer un convenio de colaboración con la Diputación Provincial de Salamanca para la mejora de determinadas carreteras de esa provincia, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 84, de seis de mayo de dos mil ocho”.**

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, don José Miguel Sánchez Estévez, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR SÁNCHEZ ESTÉVEZ: Gracias, señora Presidenta. Señorías, uno de los... cuestiones y problemas que más nos preocupa a todos es... son los desequilibrios territoriales y el desarrollo asimétrico en nuestra Comunidad, con acentuadas brechas entre comarcas, y que, en muchos casos, pues, es un serio obstáculo para el progreso, no solo de esas comarcas, sino para el progreso y la convergencia conjunta de Castilla y León, y para nuestra cohesión social y territorial.

En las localidades del valle del río Yeltes, Salamanca, desde hace varios años, la inflexión demográfica por los efectos del envejecimiento y la pérdida de activos jóvenes, la debilidad del tejido productivo y las deficiencias en infraestructuras y servicios han conducido a la progresiva despoblación y a una situación económica y social delicada.

El Estatuto de Autonomía de Castilla y León, entre los principios rectores de las políticas públicas, incluye la modernización y desarrollo integral de las zonas rurales de Castilla y León, dotándolas de infraestructuras y servicios públicos suficientes (Artículo 16.10).

También, en las medidas contra la despoblación, podemos leer -digamos- medidas semejantes o propuestas semejantes. Precisamente, la mejora de las comunicaciones y la articulación de una red viaria que permita la circulación en condiciones óptimas y sus enlaces con otras redes de gran capacidad, regionales, nacionales y europeas, son elementos fundamentales para el desarrollo económico, el progreso social y la proyección cultural de nuestros pueblos y comarcas rurales, como constataba el Plan de Desarrollo Regional, las previsiones de Ordenación del Territorio, los informes presentados y debatidos en la Comisión Permanente de Evolución de la Población y los propios Acuerdos del Diálogo Social.

En el Plan Regional de Carreteras 2002-2007 -en el nuevo también lo... lo... suponemos que lo dicen, y más, y se insiste más- se señalaba la importancia de las carreteras como infraestructura fundamental para la vertebración del territorio. Y, entre los objetivos básicos, se destacan: primero, mejorar la calidad de vida de sus habitantes, favoreciendo el... el desarrollo de pueblos y comarcas; potenciar el desarrollo económico y social, incrementando la competitividad en el marco nacional e internacional -por ejemplo, en el caso que nos ocupa, la permeabilidad del oeste de esta Comunidad con Portugal y Arco Atlántico es vital para nuestra economía y para equilibrar los vectores de desarrollo, ¿eh?, que hoy giran más en torno a la diagonal continental-; colaborar a disminuir los desequilibrios territoriales, mejorando la accesibilidad de las áreas peor comunicadas; mejorar las comunicaciones de... de las denominadas “áreas periféricas”, potenciando la cohesión con el resto de la Comunidad y la conexión con los territorios limítrofes; y favorecer las condiciones de circulación y seguridad vial.

En la comparecencia, ante esta Comisión, del Consejero de Fomento para... en el... para plantear el desarrollo del... o las propuestas de actuaciones de la VII Legislatura, habla de contar con unas infraestructuras al servicio de las personas, de la calidad de vida y de la cohesión social, de la prestación de los servicios públicos en el territorio, de la garantía a nuestros ciudadanos de unas adecuadas condiciones de movilidad, especialmente en el mundo rural, y del crecimiento económico y la localización empresarial.

Hoy, las comunicaciones no solo se miden por tiempos, ¿eh?, sino también por el tiempo, más o menos, que se tarda en una distancia; es decir, distancias y tiempos... -antes estábamos más acostumbrados a... a las distancias-distancias y tiempos hoy marcan en muchos casos, pues,

las posibilidades de desarrollo de muchas poblaciones y de muchas comarcas.

La riqueza y diversidad de estas tierras, pues, las convirtieron siempre en objeto de... de asentamiento de diferentes culturas que habitaron la zona del oeste de la provincia charra, y desde los tiempos paleolíticos las riberas de Yeltes y Huebra fueron lugar habitual de asentamientos. Y estas tierras, pues, tienen una gran riqueza... una gran riqueza en recursos naturales, en biodiversidad, en parajes de gran belleza. Son de economía agroganadera, tradición artesanal, con algunas industrias y servicios emergentes, y están dotadas de ese inmenso legado cultural que les comento, y tienen, indudablemente, potencial turístico. Pero, prácticamente, se encuentran incomunicadas desde hace años por el pésimo estado de sus carreteras.

En el año dos mil cinco, tuve ocasión de defender en... en esta Comisión una propuesta en... no en la línea similar de esta, porque era sobre dos... sobre dos viales -un vial que era de la Junta y... y que actualmente perte... es competencia de la Junta, y otros que eran competencia de Diputación-; hice unas fotos, ¿eh?, que estoy seguro que, si ahora vamos a las mismas carreteras, hacemos fotos, exceptuando que donde habían bacheado se rompía la raya continua y era una amenaza tremenda y un peligro tremendo, porque, claro, había gente que se creía, de noche, que la raya era discontinua, y era continua, exceptuando alguna que han pintado la señalización horizontal, estoy seguro que las orillas, totalmente degradadas, los baches, las curvas mal peraltadas siguen allí, siguen allí, porque lo he comprobado no hace mucho.

Entonces, esas poblaciones prácticamente se encuentran incomunicadas, por el pésimo estado de esas carreteras, que además las tienen que enlazar con los viarios fundamentales del mayor flujo de personas y mercancías, que son la 620 y la A-62 y la carretera autonómica 517, de Salamanca al Puerto de Vega Terrón.

El turismo, pues, en muchos casos, entra hasta el castro de... de Yecla de Yeltes y no sigue adelante; o, por el otro lado, por el lado de la A-62, entra al... al balneario de origen romano de Retortillo; pero realmente, digamos, están en una situación que impide el progreso de esa comarca.

Y, mire usted, el Plan Regional de Carreteras insiste en la funcionalidad: “La red de carreteras autonómicas debe facilitar la accesibilidad a la red de alta capacidad que discurre por el territorio”. Y una grave problemática de esa comarca es esta: no tiene buenos viales para acceder a redes de alta capacidad.

En la carretera autonómica de la red complementaria 325, desde La Fuente de San Esteban a Cerralbo -cuarenta kilómetros, que es un eje transversal-, pues va o está

empezando a actuar la Junta de Castilla y León, después de haberlo pedido nosotros innumerables ocasiones, haberse recogido firmas, más de un millar de firmas entre los vecinos, y también haber firmado, prácticamente, todos los Alcaldes de los municipios, menos uno. Y, sin embargo, esas actuaciones van con notable retraso.

Pero las otras carreteras, 321, 322, que eran, con este título, de la Junta de Castilla y León, y que enlazan Vitigudino-Yecla de Yeltes, Villavieja de Yeltes-Balneario de Retortillo, hasta seguir a Castillejo, por las cuales pueden, hipotéticamente, circular los cinco mil habitantes que suman esas poblaciones, pasaron de ser de antigua titularidad autonómica a la red adscrita a la Diputación Provincial a finales del año dos mil tres (ahora se llaman DSA 460, DSA 450 y DSA 451), y se encuentran en un estado pésimo, con un trazado y firme que resulta una amenaza seria para la seguridad vial -un antiguo Alcalde las calificaba de caminos de cabras-; y, desde luego, que la Junta de Castilla y León, que, en su tiempo, prometió y dijo tener o haber iniciado un proyecto de... de posible acondicionamiento, o intentar hacer un proyecto, lo cierto es que las traspasó a la Diputación, cambiaron la titularidad, y no se hizo nada ni se ha hecho nada todavía.

Las previsiones que parece que tuvo la Junta para su reforma en el mil novecientos diecisiete, se prometieron, pero lo único que se hizo fue actuar en el tramo más fácil, Vitigudino-Yecla, y desde Yecla a Villavieja y desde Villavieja hasta la salida a la A-62, pues, realmente, o a la Nacional 620, realmente, las carreteras están en pésimo estado.

Y este viario es un viario intercomarcal, resulta esencial para mantener la... la centralidad y potencialidad de Villavieja como núcleo de referencia de La Charrería, articular mejor la red de municipios del valle de Yeltes, comunicar con Vitigudino, cabecera comarcal y centro de comunicaciones hacia el Noroeste y Oeste, que presta múltiples servicios.

Las personas de esta comarca tienen que ir a Vitigudino por la carretera de Villavieja, Vitigudino-Villavieja, al centro comarcal de salud, al instituto, al servicio agrario comarcal, a industrias, a comercios, a bancos, al mercado tradicional de los martes. Y, miren ustedes, se han dado casos de enfermos graves, en una ambulancia, tarda cuarenta minutos. Sí, dicen "bueno, son veinte kilómetros"; es que se tardan cuarenta minutos, porque no pueden, no pueden correr, sobre todo, cuando se trasladan enfermos graves. Y en esa situación llevan los vecinos de esta comarca, y sobre todo de Villavieja, años y años.

Y, evidentemente -para ir terminando-, la mejora de la se... de la accesibilidad interna de este Valle de Yeltes y de... con las zonas limítrofes es fundamental para el progreso, para impulsar el progreso. Y el mismo Conse-

jero de Fomento también ha señalado que hay que mantener la colaboración con Ayuntamientos y Diputaciones, concediendo ayudas para la mejora de la red local y provincial de carreteras.

Y esos viales, insisto, Vitigudino-Yecla, Yecla-Villavieja, Villavieja-Retortillo, fueron de titularidad autonómica; no se hizo nada. Y actualmente pertenecen a la red provincial de carreteras, y las previsiones de la Diputación, en su nuevo plan, pues, no están claramente definidas en el tiempo, se remontan allá para el dos mil once-dos mil quince.

Por ello, ante la urgente necesidad de habilitar en buenas condiciones un eje de comunicaciones Sur-Norte, desde la 620 hasta la 517, que pase por esas poblaciones del Valle de Yeltes, la Junta de Castilla y León debería concertar actuaciones de colaboración con la Diputación Provincial para el acondicionamiento integral de los viales citados.

En virtud de ello, presentamos la siguiente propuesta de resolución:

"Las Cortes de Castilla instan a la Junta de Castilla y León a establecer un convenio de colaboración con la Diputación Provincial de Salamanca para planificar la realización de actuaciones inmediatas en la rectificación del trazado, mejora de firme y renovación, ensanchamiento y señalización en las carreteras provinciales de Vitigudino a Yecla de Yeltes (DSA 460), de Yecla de Yeltes a Villavieja de Yeltes (DSA 450) y de Villavieja de Yeltes a Retortillo, enlace a la N-620, y a los polígonos, lógicamente, que hay en esa carretera, de Martín de Yeltes y de Sancti Spíritus".

Termino diciéndoles que en la página web de Villavieja de Yeltes dice: "Por Villavieja de Yeltes no se pasa, hay que ir". Efectivamente, son poblaciones que no están ubicadas en los grandes viales. Por ello, estas poblaciones no pueden seguir en "tierra de nadie", debido a esas pésimas comunicaciones. Agradecería la sensibilidad del Grupo Parlamentario Popular sobre esta cuestión. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):
Gracias, señor Sánchez Estévez.

Antes de proseguir con el debate de esta proposición no de ley, quisiera rectificar la votación del... del punto segundo.

A favor, que era el Grupo Parlamentario Socialista, eran cinco votos, no seis. Faltaba un miembro de la Comisión.

Bien, seguimos con el debate del tercer punto del Orden del Día. En turno de fijación de posiciones, por el

Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Jesús Jaime Encabo Terry.

EL SEÑOR ENCABO TERRY: Muchas gracias, Presidenta. Tenemos una mañana, yo creo que muy audiovisual, muy... Estamos hablando de medios de comunicación, de hemerotecas; y yo, por supuesto, también haré referencia a los medios de comunicación, Internet y a la prensa más reciente de estos días, incluso de esta misma mañana.

Sabe, señor Sánchez Estévez, que le aprecio muy sinceramente, y creo que es uno de los Procuradores que hacen un importante trabajo en esta Cámara. No hace mucho tiempo, el pasado doce de mayo, estuvimos debatiendo, pues, una proposición no de ley, pues muy similar a esta, por no decir coincidente: si bien se modificaban las identificaciones de las carreteras, estábamos hablando, al igual que en la mañana de hoy, de carreteras de titularidad de la Diputación Provincial.

Y, en ese sentido, yo creo -y se lo digo con todo el respeto del mundo- que usted ha hecho una exposición plagada y trufada de sofismas. Porque usted está sacando los que son los criterios, y que, por supuesto, tiene que conformar toda la actividad de la Junta de Castilla y León, en función del Estatuto recientemente aprobado como principios rectores -y los suscribo íntegramente-, y usted hace ya un salto en el vacío cuando está imputando a que la Junta de Castilla y León tiene la responsabilidad de efectuar los arreglos, las reparaciones de carreteras de titularidad provincial.

La cuestión, la cuestión es centrarse. Vamos a ver si nos damos cuenta que cada Administración tiene sus competencias. Y, si estamos hablando de que hay que respetar la Constitución, y el Artículo 141, que consagra las competencias de las Diputaciones Provinciales, y la autonomía de las Diputaciones Provinciales (Artículo 141.2), debemos de ser coherentes cuando hablemos en este Parlamento, y no hacer lo que yo le decía, en la situación precedente, a su compañera, de intrusismo político. ¿Y por qué digo intrusismo político? Pues, ni más ni menos, porque ustedes están ejercitando actividades profesionales que, en estos momentos, yo creo que están desempeñadas por sus compañeros de la Diputación Provincial.

Porque ustedes tendrán que saber -usted debería de saber- que existe un Plan Provincial de Carreteras, con el período dos mil seis-dos mil quince, pero que usted no ve bien en Internet -y yo sé que usted es un gran amante de Internet-, porque, si usted fuese a la página del Plan Provincial de Carreteras, podría conse... observar que están previstas intervenciones muy importantes, muy importantes -y están periodificadas, señor Sánchez Estévez, y están periodificadas-, en el caso concreto de la DSA 450, que va de Yecla de Yeltes a Villavieja de Yel-

tes, que tiene una extensión de veinte kilómetros, y hay presupuestados ni más menos que un 1.500.000 euros; y está periodificado. Y también está establecido de que se efectuará dicha intervención entre los años dos mil nueve y dos mil diez.

Mire, lo que nosotros no podremos aceptar nunca es que estemos interfiriendo en lo que son las competencias de otras Administraciones. Lo que nosotros jamás podemos aceptar es que ustedes se erijan en los representantes de todos los salmantinos. Los representantes de los salmantinos, desde el punto de vista provincial, están en estos momentos en la Diputación Provincial, para ejercer las competencias de la Diputación Provincial. Ustedes sufrieron un varapalo importante en las pasadas elecciones del año dos mil siete, pasaron de once Diputados Provinciales a diez Diputados Provinciales; eso es señal de que quizás su... su mensaje no llega, como le gustaría a usted, a los ciudadanos de Salamanca. Y lo que le estoy diciendo es que ustedes están proponiendo a... lo que tiene que hacer la Diputación Provincial, al margen de los cauces de la Diputación Provincial. Es decir, permitan ustedes que sea la Diputación Provincial la que marque sus prioridades; no sean ustedes los que vengan aquí a decir lo que tiene que establecer la Diputación Provincial.

Pero yo, además, le decía, en relación a su propuesta, otra serie de... de crasos errores en los que incurre. Mire, el Plan Regional de Carreteras por supuesto que también está hablando de una manera rigurosa y exhaustiva de que hay que mejorar todas las conexiones con las vías de alta capacidad, pero se refiere, evidentemente, a aquellas vías de titularidad regional, no al conjunto de los caminos locales, provinciales, que pueden confluir en las vías de alta capacidad. Porque sería responsabilizar a la Junta de Castilla y León, no de los once mil y pico kilómetros que tiene en estos momentos competencia en el conjunto del territorio de nuestra Comunidad Autónoma, sino que sería cargarles con todas las carreteras de titularidad provincial; lo cual, evidentemente, es algo que no prevé ningún tipo de normativa.

Mire, es cierto -y, por ejemplo, lo habrán visto ustedes recientemente- que, en la presentación del nuevo Plan Regional de Carreteras, hay una partida sin provincializar -y si no recuerdo mal, del orden de 312 millones de euros-, que, a partir de ahí, y según las prioridades que marquen las respectivas Diputaciones Provinciales... -señor Sánchez Estévez, serán las Diputaciones Provinciales, no será el señor Sánchez Estévez, con todo el respeto que usted me merece-; es decir, las Diputaciones Provinciales, que tienen... -por si usted no ha mirado bien en Internet- tienen dos mil quinientos kilómetros de responsabilidad en la provincia de Salamanca, será la que tenga que decir dónde tiene que incidir de una manera más importante esas inversiones, en función de un convenio con la Diputación Provincial. Pero será la Diputación Provincial -ór-

gano soberano en lo que son sus competencias, y que no tiene que estar tutelado ni por ustedes ni por la Junta de Castilla y León, ni por las Cortes de Castilla y León- las que determinarán esas necesidades.

Por eso, será posible, siempre y cuando se determine por la Diputación Provincial, efectuar convenios de colaboración. Mire, se han hecho históricamente, e incluso hay que recordar que también con el Gobierno de la Nación, exactamente con el Ministerio de Fomento, que permitió la ejecución de la Autovía Tordesillas-Zamora. Y se anticipó la ejecución de esa importante vía de comunicación para nuestra Comunidad Autónoma. Pero se hará en un plano de igualdad, y se hará desde la Diputación Provincial, que analiza cuáles son sus responsabilidades en el ámbito de la provincia, cuáles son las necesidades, y hará una propuesta a la Junta de Castilla y León, Consejería de Fomento, para poder formalizar ese convenio; pero no, evidentemente, de una manera que vulnera los más mínimos principios democráticos.

Yo también estoy de acuerdo con usted de que es una responsabilidad del conjunto de los poderes públicos acabar con los desequilibrios territoriales. Por supuesto que sí; pero si eso viene ya... es bastante antiguo, es desde el año mil novecientos setenta y ocho, y lo establece claramente el Artículo 158, y el famoso párrafo que establece que hay que mantener el principio de solidaridad mediante la creación de un Fondo de Compensación. Pues mire, esa misma responsabilidad, si se predica de la Junta de Castilla y León, se predicará del Gobierno de la Nación, porque estamos hablando de la responsabilidad que tiene el Gobierno de España de crear un Fondo de Compensación que luche contra los desequilibrios territoriales.

Por lo tanto, no podemos, en estos instantes, estar imputando a la Junta de Castilla y León responsabilidades sobre carreteras que no son de titularidad suya; que no han sido valoradas como tales por la Diputación Provincial para efectuar un convenio; que, además -y le insisto-, tiene establecido importantes obras de inversión en el caso concreto de la DSA 450 -como decía antes-, de 1.500.000 euros, que va a suponer una mejora del trazado y ampliación de plataforma; y, además, también, otra importante inversión, del orden de 231.000 euros, en la otra carretera, exactamente la DSA 460, que va a suponer un importante refuerzo de firme.

Y eso es lo que hay que ser conscientes. La Diputación Provincial tiene un Plan Provincial de Carreteras, que está aplicando y que ya ha efectuado importantes inversiones. Y, desde luego, la Junta de Castilla y León tendrá que valorizar la propuesta que en su caso le haga la Diputación Provincial, pero fruto del diálogo, del entendimiento y de las prioridades que marque la Diputación Provincial, no usted, señor Sánchez Estévez.

Después, por otro lado, también... y resulta hoy, pues, un auténtico sarcasmo que ustedes estén imputando responsabilidades a la Junta de Castilla y León en materia de carreteras que no son de su titularidad, cuando, por ejemplo, ustedes, en... mantienen un silencio, pues, complaciente, y que está suponiendo, pues, un auténtico agravio para toda la provincia de Salamanca, cuando ya la misma Ministra de Fomento ha dicho públicamente que no vamos a disponer de AVE en el año dos mil diez; que lo único que se ha hecho en relación al AVE -y eso hoy lo puede usted confrontar en los distintos medios de comunicación de Salamanca- se hizo por el Ministro Álvarez Cascos, en el año dos mil uno, cuando encargó el proyecto para la ejecución de dichas obras. Y hoy mismo viene en los distintos medios de comunicación como, juntamente con Salamanca, las provincias de Ávila y Soria son marginadas del AVE.

Eso es lo que produce un sarcasmo a todos los ciudadanos de Castilla y León, que ustedes hoy se estén preocupando, pues, por unas carreteras cuya intervención está prevista y que mantengan un silencio sospechoso -lo que diría el poeta una... una... "un silencio muy sonoro"- en relación al compromiso de obras de infraestructuras, que son deseadas, anheladas y queridas por el conjunto de los ciudadanos de Castilla y León.

Por eso, Señorías, yo creo que, en estos momentos, lo primero que se tiene que establecer por el Partido Popular: que cada Administración tiene que asumir sus responsabilidades, cada Administración tiene que asumir sus compromisos, y que cada uno de los Parlamentarios que representamos a los ciudadanos de Castilla y León y a nuestras respectivas provincias debemos de luchar y de pelear para que aquellos compromisos que se hacen en campaña electoral se cumplen cuando se gobierna. Nada más y muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Encabo. Para cerrar el debate, tiene la palabra don José Miguel Sánchez Estévez.

EL SEÑOR SÁNCHEZ ESTÉVEZ: Muchas gracias, señora Presidenta. Pues como... comenzando por el final, ustedes piden constantemente al Gobierno de la Nación desde estas Cortes convenios... Junta, convenios Junta-Gobierno... [Murmulllos]. ¿Eh? No, no, convenios Junta-Gobierno desde estas Cortes, desde estas Cortes, ¿eh? Y están pidiendo... están hablando de la... están pidiendo la cofinanciación del Plan Plurianual de Convergencia Interior, que ni siquiera han presentado, y es una obligación marcada en el Estatuto, ¿eh? Y ya quieren hablar en la Comisión de colaboración Estado-Comunidad Autónoma -que nosotros la suscribimos totalmente- sobre estos asuntos.

Respecto al... al AVE, pues, mire usted, en el Plan Viaria, busque usted a ver si está... estaba la línea Sala-

manca-Ávila-Madrid. No estaba ahí, era por Medina. No, no había nada, la... la potenciación de la vía Salamanca-Ávila no existía. Y me remito a las declaraciones que efectuó el Presidente del Gobierno, señor Rodríguez Zapatero, en León este fin de semana. Todas, todos los tramos del AVE del dos... del AVE en Castilla y León estarán en obras y realizándose, ejecutándose, en el dos mil diez, ¿eh?, en el dos mil diez. Sabe usted, además, que son obras complejas. ¿Cuándo pensaban hacerlo ustedes?, eso hubiera sido otra cuestión.

Respecto a las competencias, pues, mire usted, usted que conoce... conoce muy bien el tema de las competencias impropias, que cuestan muchos dineros a las Diputaciones y Entes Locales, y, efectivamente, tendría... la Junta -porque eso sí lo dice la Ley de Carreteras-, por lo menos, tenía que haber entregado un balance de situación, ¿eh?, de cómo estaban esas carreteras cuando se transfirieron a la Diputación; o, por lo menos, haberlas transferido con proyecto o con dotaciones, ¿eh? Y lo que estamos pidiendo es un convenio. Eso no es intrusismo; es decir, es decirles que hablen Junta y Diputación, que hablen Junta y Diputación sobre esta cuestión. Y lo basamos, por ejemplo, en que el señor Consejero de Fomento dice: "Se mantendrá la colaboración con Ayuntamientos y Diputaciones, concediendo ayudas para la mejora de la red local y provincial de carreteras".

No se preocupe, que el Grupo Socialista de la Diputación es perfectamente sensible a estas peticiones, y... y las hará. Las hará, porque hay una serie de carreteras en... no solo en la provincia de Salamanca, sino otras provincias también, que son viales que perfectamente pueden vertebrar territorio. Y, en el momento que se apruebe, ¿eh?, la Ley de Directrices Esenciales de Ordenación del Territorio, esas carreteras van a ser corredores, como las que le estoy... como la que le estoy, precisamente, planteando; y, al ser corredores, son viales que, aunque sigan siendo de competen... competencia de las Diputaciones, es importante, es importante que la Comunidad las tenga en cuenta, las tenga en cuenta porque son viales de comunicación muy importantes, ¿eh?

Y, mire, pues léase los objetivos del Plan Regional Sectorial de Carreteras -aparecen ahí-: mejorar la calidad de vida, potenciar el desarrollo económico, etcétera, etcétera. En eso tenemos que colaborar todas las Administraciones.

Y si entramos en la Ley 2/90, de dieciséis de marzo, la Ley de Carreteras -ahora hay un proyecto nuevo-, ¿eh?, pues habla de que, en fin, "El Plan Regional de Carreteras incluirá el análisis, diagnóstico de la red actual". Claro, se transfirió a las Diputaciones y no se hizo ninguna previsión.

Después habla, en el Artículo 8.2: la elaboración, redacción y aprobación inicial de los planes provinciales a

que se refiere el apartado, así como las modificaciones, corresponden -efectivamente, como usted dice- a las respectivas Corporaciones Provinciales, que podrán contar para ello con la colaboración de la Consejería de Fomento -¿eh?-. La aprobación definitiva de estos planes, siempre que en su financiación intervenga la Junta de Castilla y León, corresponderá a esta, a propuesta del Consejero de Fomento. Es decir, perfectamente se pueden hablar, que es lo que estamos pidiendo, que hablen, que hablen; y, sobre todo, basándonos en que es... son unos viales que pertenecían a la Junta, a la titularidad de la Junta, que los transfirió en unos estados tremendamente lamentables -aquí tienen las fotos, ¿eh?-, y que son... ¿eh?, y que son viales.

Y luego, en el Artículo 15, dice la Ley: la financiación de las actuaciones en la red de carreteras de titularidad regional se efectuarán mediante la consignación que a tal efecto se incluya en los Presupuestos de la Comunidad Autónoma, mediante recursos que provengan de otras Administraciones. Es decir, se pueden concertar recursos con otras Administraciones.

Y después, en las Adicionales, dice: asimismo, se promoverá la incorporación a la red de carreteras de la Junta de aquellas vías provinciales y municipales que formen parte del itinerario de interés regional. Vuelvo a repetirlo: no hace falta incorporarlas, pero es un itinerario importante -luego le vamos a dar alguna cifra-.

Y mire, yo tengo por aquí cartas de anteriores Alcaldes de Villavieja, pues en los que incluso... en los que incluso, en alguna de ellas, se dice lo siguiente: "Ya conocemos que, desde hace tiempo...". Es una carta dirigida a la Junta de Castilla y León al Jefe de Servicio, el veintisiete de octubre de mil novecientos noventa y siete, fecha de registro. Dice: "Ya conocemos que, desde hace tiempo, existe el proyecto para la reforma de la misma; asimismo, que las palabras del Consejero -era sobre la 321, sobre una de estas, no la 325-, en el sentido de que saldría a licitación en el noventa y siete, pero sabemos que no se van a cumplir". Y habla, dice: sin embargo, en ese escrito, respuesta del Presidente, señor Aznar, al Ministro Rajoy, que se había interesado por el problema, dice: se asegura que se piensa mejorar el tramo más fácil, o menos costoso, hasta Yecla -que fue lo que se hizo- y que se irá manteniendo practicable el resto. Mire, el resto, pues, son carreteras que no merecen figurar en el mapa, no porque no sean muy necesarias, sino porque están en malas... están en malas condiciones.

Y, claro, evidentemente -usted las conoce-, evidentemente, re... digamos, aplazar actividades en esas carreteras -ahora vamos a ver las fechas- hasta el dos mil diez a dos mil once, ¿eh?, o dos mil quince, ¿eh?, cuando son carreteras que están sin tocar desde hace treinta o treinta y tantos años, sin tocar de verdad, ¿eh? Y me remito a las comparencias del... del Consejero de Fomento, im-

portante papel de la red de infraestructuras en Castilla y León, red de carreteras de la Comunidad. No son de la Comunidad, pero, evidentemente, más población, más crecimiento económico y más equilibrio -dijo el señor Herrera, ¿eh?-, y, entonces, eso, tenemos que colaborar desde todas las Administraciones, avanzar hacia la mejora de de las infraestructuras, infraestructuras al servicio de las personas.

Y vuelve a insistir el señor Consejero en la comparecencia: el nuevo plan seguirá siendo la accesibilidad, y ello en un doble... seguirá siendo la accesibilidad, y en una doble vertiente: por un lado, para los ámbitos territoriales que carezcan de adecuadas comunicaciones, se mejorará su accesibilidad interna y con las zonas limítrofes. Este es el caso de estas carreteras, este es el caso de estas carreteras. Y coinciden muchas de estas cuestiones -porque no podía ser menos-, coinciden con el plan... con lo que dice el Plan Provincial de Carreteras de Salamanca: coordinar actuaciones sobre las carreteras de la Diputación con la... con las planificadas por otras Administraciones -aquí el problema es que es increíble que no hubiese una planificación de actuaciones de estas carreteras, cuando se pasaron en las condiciones en que se transfirieron a la Diputación Provincial-; favorecer el equilibrio territorial, facilitar las comunicaciones entre distintos núcleos de... de población y sus centros comerciales y sus comarcales.

Mire usted, ¿sabe lo que va a pasar en esa comarca? Pues que, si se terminan las obras de la 325, ¿eh?, que es la salida a La Fuente de San Esteban y a la... y a la A-62, Vitigudino, que es el centro comarcal, y al cual los habitantes de esa comarca van a múltiples gestiones -y ya se lo he dicho antes, al centro de salud, al instituto, al mercado-, pues, va a ser una comarca que se va a desequilibrar, se va a desequilibrar porque no va a haber buenas comunicaciones con la cabecera comarcal que es Vitigudino, es decir... Y, mire, la red de carreteras, tanto provincial como regional, tiene que tener un carácter estructurante, ¿eh?, un carácter estructurante, y mejorar la accesibilidad a los núcleos centrales, y apoyo a las políticas de desarrollo provincial y su coordinación territorial.

Y, mire, efectivamente, le voy a decir los datos, en... hay unos datos del dos mil uno -que hoy es mucho más trágico- de la DSA 451, que lo incluye el Plan Provincial de Carreteras, dice: cruce 620, a Villavieja de Yeltes por Retortillo, lo que era la SA-322. Entonces contabilizaban doscientos setenta y un vehículos diarios, hoy deben ser trescientos, ¿eh?, doscientos sesenta y seis ligeros, 1,80 pesados, un 5, 5 pesados. Pero, mire usted, Vitigudino a Yecla -que es casi tráfico, prácticamente, hasta Villavieja-, Vitigudino a Yecla: setecientos setenta vehículos; hoy serán cerca de mil, diarios, ¿eh?: setecientos treinta y dos ligeros, treinta y ocho pesados, un 5% de vehículos pesados. [Murmullos]. No, no, si usted repasa el Plan

Provincial de Carreteras son de las cifras más altas que hay, de las cifras más altas... [Murmullos]. No, no...

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Señor Miguel Sánchez Estévez, vaya acabando, por favor.

EL SEÑOR SÁNCHEZ ESTÉVEZ: (Voy terminando). Respecto a la financiación, pues habla de la DSA-450, de Yecla de Yeltes a Villavieja de Yeltes. Habla no de 1.500.000, empieza hablando de 3.000.000 de euros, pero en el dos mil nueve, cero... o sea, 775.000 euros; en el dos mil diez 775.000; y dejan dos mil once-dos mil quince, 1,4 millones de euros. [Murmullos]. Sí, sí, sí, Plan Provincial de Carreteras, Proyecto del Plan.

Entonces, eso es lo que... eso son las cifras que hay. Lo cual quiere decir que las actuaciones de la Diputación previstas en esa carretera, pues, pueden finalizarse allá por el dos mil quince, que eso es lo que nos tememos.

Por ello, insistimos en la propuesta, no cuesta nada hablar: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a establecer un convenio de colaboración con la Diputación Provincial de Salamanca para planificar la realización de actuaciones inmediatas en la rectificación del trazado, mejora del firme, renovación, ensanchamiento y señalización a las carreteras provinciales de Vitigudino a... a Yecla de Yeltes, de Yecla de Yeltes a Villavieja y de Villavieja de Yeltes a Retortillo".

Incluimos las tres porque entendemos que es un viario comarcal que, evidentemente, es muy importante para... para la provincia de Salamanca, y que es un corredor... puede ser perfectamente un corredor subregional, o un corredor entre comarcas. Nada más es esto. Muchas gracias.

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

Votación PNL 389

¿Votos a favor? Cinco. ¿Votos en contra? Diez. Por tanto, votos emitidos, quince. Cinco a favor. Diez en contra. Queda rechazada la proposición no de ley debatida.

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

PNL 393

EL SECRETARIO (SEÑOR MUÑOZ EXPÓSITO): Cuarto punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 393-I, presentada por los Procuradores doña María Blanco Ortúñez y don Pascual Felipe Fernández Suárez, instando a la Junta de Castilla y León al desdoblamiento de la carretera VA-113, entre la N-620 y la autonómica VA-140, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 84, de seis de mayo de dos mil ocho**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, doña María Blanco Ortúñez.

LA SEÑORA BLANCO ORTUÑEZ: Gracias, señora Presidenta. Buenos días. La carretera Valladolid 113, con una longitud de 12,6 kilómetros, une la ciudad de Valladolid y las localidades de Santovenia de Pisuerga y Cabezón de Pisuerga, entre la carretera autonómica Valladolid 140 y la Nacional 620, y forma parte de la red complementaria preferente definida en el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007 de la Junta de Castilla y León.

En dicho Plan se contemplaba una actuación de modernización de la misma, consistente en el desdoblamiento de la carretera en dos kilómetros, con un coste total de 2.000.000 de euros.

Con fecha veintisiete de julio de dos mil cuatro, se adjudicó la asistencia técnica para la redacción del proyecto de desdoblamiento de dos kilómetros de calzada en el tramo Ronda Este-intersección acceso a Santovenia, por importe de 29.810 euros.

Los Presupuestos de la Junta de los años dos mil seis y dos mil siete contemplaban 100.000 euros y 50.000, respectivamente, para la ejecución del desdoblamiento de dicho tramo de la carretera, que no se han realizado.

El Presupuesto del año dos mil ocho no contempla ninguna actuación en dicha carretera, incumpliendo absolutamente las promesas de la Junta y el propio Plan Regional de Carreteras ya vencido.

Mientras tanto, el tráfico que soporta la carretera se ha incrementado de forma importante, hasta el punto de producir, en diversas horas, retenciones y problemas de tiempo en el desplazamiento de los ciudadanos. Ya en el año dos mil uno la Junta estimaba en diez mil vehículos diarios el tráfico soportado por la carretera.

Hay que destacar que en ese tramo se produce un tráfico intenso de camiones con transportes tóxicos y peligrosos, derivados de la implantación de la planta de residuos de Cetransa y de combustible de CAMPSA.

Además, la base militar de El Empecinado ha multiplicado su actividad, y lo va a hacer aún más en el futuro, al igual que la expansión urbana prevista en los municipios de Santovenia y Cabezón (más de ocho mil viviendas nuevas en ambos municipios).

Por lo tanto, el retraso en la construcción del desdoblamiento de la carretera y las actuaciones urbanísticas que se están desarrollando en los municipios de Cabezón

y Santovenia, y, en Valladolid, en los suelos de la antigua fábrica de Nicas, va a multiplicar el ya complicado tráfico de la misma, haciendo obsoleto el desdoblamiento previsto de solo 2 kilómetros. Es necesario acometer el desdoblamiento de los 12,6 kilómetros de la carretera.

Por lo expuesto, se formula la siguiente propuesta de resolución: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León que realice sin demora los trámites necesarios para la realización del proyecto y ejecución del desdoblamiento de los 12,6 kilómetros de la carretera Valladolid 113, entre la Nacional 620 y la autonómica Valladolid 140, que comunica los municipios de Valladolid, Santovenia de Pisuerga y Cabezón de Pisuerga". Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Blanco Ortúñez. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Crescencio Martín Pascual.

EL SEÑOR MARTÍN PASCUAL: Gracias, Presidenta. Esta carretera, de 12,6 kilómetros, pertenece, efectivamente, como aquí se acaba de decir, a la red complementaria preferente de las de titularidad autonómica, y está ya previsto su desdoblamiento en el Plan 2002-2007, con 2 kilómetros de actuación.

El proyecto previsto en el plan regional fue redactado, y se tramitó su información pública en julio del dos mil cinco, ya que, dadas sus características, era necesario su sometimiento a evaluación de impacto ambiental.

Señora Blanco, nos habla de que hay retraso en la construcción del desdoblamiento de la carretera y de incumplimiento de las promesas de la Junta. Retraso hay, es evidente, pero está más que justificado por las diferentes causas que ahora mismo le diré. Pero, desde luego, lo que no hay es incumplimiento.

Causas de retraso. Primero: evolución de esta zona del entorno de Valladolid: expansión de Santovenia, de Cabezón, una expansión urbanística importante; una base militar, la del Empecinado. Pero también tenemos en esa zona la incertidumbre de qué es lo que va a pasar con la azucarera: ¿se va a cerrar?, ¿no se va a cerrar? También hay una repercusión importante de la construcción de la Ronda Este de Valladolid, exterior, que conlleva en cuanto a un tráfico de esos municipios; eso es importante también, despejar esta incógnita. Y cuarto, las precisiones que el Ayuntamiento de Valladolid formuló sobre cuestiones urbanas; entre ellas, por ejemplo, los carriles bici que puso sobre la mesa.

Todo ello ha tenido como consecuencia el replanteo de la actuación y el consiguiente retraso, puesto que es mejor, muchísimo mejor, retrasarse que precipitarse y adoptar decisiones sobre la misma que traigan luego,

después, como consecuencia, la ejecución de unas obras que pueden quedar perfectamente obsoletas antes de haberse terminado.

Esto ha supuesto que hay que replantearse el proyecto; tal replanteo va a quedar reflejado en el próximo plan de carreteras, en donde está previsto que figure dentro de un subprograma de acceso a ciudades, concretamente, este tramo entre Valladolid y Cabezón, con un presupuesto de 16 millones de euros.

Por todo lo anteriormente expuesto, y como conclusión, se tiene que la Junta de Castilla y León ya considera como algo necesario el aumento de la capacidad de esta carretera, puesto que en el documento del Plan Regional 2008-2020, que pronto saldrá a información pública, así ya se contempla.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que las actuaciones en materia de carreteras que se caracterizan por una fuerte inversión -como esta, con 16 millones de euros, como acabo de decir-, han de abordarse de manera ordenada y programada, a fin de racionalizar la gestión de los recursos, y más aún en momentos, como el presente, en los que el crecimiento económico no pasa precisamente por la mejor situación.

De todo lo anteriormente expuesto, se deduce que no procede tomar en consideración la proposición planteada, puesto que ya se están dando los pasos precisos para mejorar la capacidad de la carretera VA-113; algo que comienza por su inclusión en la próxima planificación de carreteras que está en fase de tramitación.

Además, no se trata de una actuación de menor entidad, sino de un proyecto que supone una fuerte inversión; algo que requiere de una programación desde el punto de vista del conjunto de toda la red de carreteras de titularidad regional. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Martín Pascual. Para cerrar el debate, tiene la palabra doña María Blanco Ortúñez.

LA SEÑORA BLANCO ORTÚÑEZ: Gracias, señora Presidenta. Señoría, la petición del desdoblamiento de esta carretera no es desconocida para la Junta de Castilla y León; se trata de una zona que ha visto incrementada de manera sustancial sus habitantes por la cercanía con la capital, por ofrecer viviendas más asequibles que la ciudad, además de por la implantación de empresas en la zona.

Además, el vertedero de residuos peligrosos de Santovenia, con el tráfico de productos tóxicos que genera, aconseja una vía más desahogada y segura; y más teniendo en cuenta los numerosos accidentes que se producen en dicha vía. Además de las importantes retenciones a las que he hecho alusión en mis antecedentes, hay días en que los

vecinos que vienen de Cabezón o Santovenia a Valladolid, o de Valladolid a cualquiera de estos municipios, tienen retenciones de este... desde... hasta de una hora.

Le recuerdo, señor Crescencio, que, en el año dos mil tres, desde la Diputación de Valladolid ya se instó al desdoblamiento de esta carretera. También le quiero recordar que, en el año dos mil cuatro, se adjudicó la asistencia técnica para la redacción del proyecto del desdoblamiento en 2 kilómetros, Pero, Señoría, la cruda realidad es que ni se... el proyecto, no hay desdoblamiento, que es la realidad.

Le quiero recordar, también, que en el año dos mil seis se emitió un informe por parte de la Junta de Castilla y León en el que se reflejaba el claro compromiso del Gobierno Autonómico de acometer el desdoblamiento desde la Ronda Este hasta la entrada de Santovenia, y se fijaba el presupuesto en 5.876.401 euros, estando prevista la contratación de la obra y el inicio de su ejecución para ese ejercicio, y aplazando la decisión del desdoblamiento de esta carretera, de la Valladolid 113, hasta el año dos mil ocho, tal y como se le comunicó al Alcalde de Cabezón de Pisuerga desde la Delegación Territorial de la Junta de Castilla y León.

Es curioso que en el año dos mil siete, año electoral, sí que se consigna en el Presupuesto una cantidad de 50.000 euros, con la que presumiblemente se iba a redactar el proyecto, en dos mil siete, último año de ejecución del Plan Regional de Carreteras, pero ninguna actuación ejecutada en la misma.

La actitud de la Junta con respecto a esta carretera la verdad es que ha sido, pues, lamentable. Primero, aparece como una infraestructura prioritaria en el plan, el desdoblamiento se queda en 2 kilómetros, a la fecha de hoy no hay nada, ni 2 kilómetros ejecutados, ni siquiera 1 euro habilitado en el Presupuesto del año dos mil ocho.

Desde la Diputación Provincial de Valladolid, a finales del año dos mil siete, en el Pleno de octubre, se vuelve a pedir el desdoblamiento de esta carretera porque es una de las más transitadas de la Región, pero la Junta siguió demostrando una gran desidia al respecto y tomando el pelo a los ciudadanos de Valladolid y a la propia institución provincial, que venía reclamando el desdoblamiento de la misma desde hacía más de cuatro años; poniendo de manifiesto, pues, una vez más, la maestría que tiene la Junta de Castilla y León, pues, a la hora de elaborar planes, no cumplirlos; con los incumplimientos, elaborar nuevos planes; y así, pues podemos seguir hasta el infinito. Esta es la pescadilla que se muerde la cola.

Estoy de acuerdo con usted en que las actuaciones en materia de carretera han de abordarse de manera ordenada y progresiva. Usted me dice que, en el nuevo plan, que hay que volver a replantearse el proyecto, y que en

el nuevo plan de carreteras -que, por cierto, hemos tenido desde el Grupo Socialista más acceso y más información por las notas de prensa que por la que se nos ha facilitado como Grupo-, pues que ya va a aparecer esta carretera porque hay una preocupación por parte de la Junta. Pero es que en ningún momento usted me ha dicho si se va a realizar en la primera fase del plan, en la segunda o en la tercera; o sea, no... lo desconozco totalmente. Y, Señoría, doce años... son muchos años; tantos años, pues que quizás ustedes sean los que elaboren este plan y lo aprueben, pero no tengan tiempo de rematarlo -vamos a ser claros-.

Entonces, pues lamento que no se apruebe la iniciativa, porque realmente lo que se pide es que se realicen sin demora los trámites para realizar el proyecto de ejecución. Y si estamos redactando un proyecto que se tiene que aprobar en el nuevo plan, que lo que tenemos únicamente es una propuesta de actuaciones, pues no... no entiendo por qué no se... por qué no se aprueba.

Entonces, pues bueno, pues lamento muchísimo que no se apruebe la iniciativa, y lamento que se siga tomando el pelo a los ciudadanos de la provincia de Valladolid con esta... en este asunto. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señora Blanco Ortúñez. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votación PNL 393

¿Votos a favor? Cinco. ¿Votos en contra? Diez. Por lo tanto, quince votos emitidos. Cinco a favor, diez en contra. Queda rechazada 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 doce horas treinta y cinco minutos].