



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 2010

VII LEGISLATURA

Núm. 454

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENTA: Doña María de las Mercedes Alzola Allende

Sesión celebrada el día 1 de febrero de 2010, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA:

1. Proposición No de Ley, PNL 981-I, presentada por las Procuradoras Dña. María Blanco Ortúñez y Dña. Ana María Muñoz de la Peña González, instando a la Junta de Castilla y León a impulsar un plan para la instalación de reductores de velocidad en travesías de titularidad regional, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 229, de 21 de septiembre de 2009.
 2. Proposición No de Ley, PNL 987-I, presentada por los Procuradores D. José Miguel Sánchez Estévez, D. Emilio Melero Marcos, Dña. Ana María Muñoz de la Peña González y Dña. María Rosario Gómez del Pulgar Múñez, relativa a acondicionamiento y modernización de carreteras en Salamanca, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 234, de 1 de octubre de 2009.
 3. Proposición No de Ley, PNL 997-I, presentada por los Procuradores Dña. María Sirina Martín Cabria, Dña. María Luz Martínez Seijo y D. Francisco Ramos Antón, relativa a obras de mejora de la carretera CL 627 en el tramo del puente de Vañes, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 240, de 14 de octubre de 2009.
 4. Proposición No de Ley, PNL 1013-I, presentada por los Procuradores Dña. María Ángela Marqués Sánchez, D. Alfredo Villaverde Gutiérrez y Dña. María Inmaculada Jesús Larrauri Rueda, relativa a actuaciones en la carretera de Ambasmestas hasta el cruce de Laballós, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 244, de 22 de octubre de 2009.
-
-
-

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las once horas cinco minutos.	8850	Tercer punto del Orden del Día. PNL 997.	
El Vicepresidente, Sr. Martín Pascual, abre la sesión y comunica que no hay ninguna sustitución.	8850	El Secretario, Sr. Solares Adán, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	8859
Primer punto del Orden del Día. PNL 981.		Intervención de la Procuradora Sra. Martín Cabria (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	8859
El Secretario, Sr. Solares Adán, da lectura al primer punto del Orden del Día.	8850	En turno de fijación de posiciones, interviene la Procuradora Sra. Armisen Pedrejón (Grupo Popular).	8860
Intervención de la Procuradora Sra. Blanco Ortúñez (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	8850	Intervención de la Procuradora Sra. Martín Cabria (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	8861
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Rodríguez Lucas (Grupo Popular).	8851	Intervención de la Sra. Armisen Pedrejón para una aclaración. Es contestada por la Sra. Martín Cabria.	8863
Intervención de la Procuradora Sra. Blanco Ortúñez (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	8852	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	8863
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	8853	Cuarto punto del Orden del Día. PNL 1013.	
Segundo punto del Orden del Día. PNL 987.		El Secretario, Sr. Solares Adán, da lectura al cuarto punto del Orden del Día.	8863
El Secretario, Sr. Solares Adán, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	8853	Intervención del Procurador Sr. Villaverde Gutiérrez (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	8863
Intervención del Procurador Sr. Sánchez Estévez (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	8853	En turno de fijación de posiciones, interviene la Procuradora Sra. González Pereda (Grupo Popular).	8864
En turno de fijación de posiciones, interviene la Procuradora Sra. García Cirac (Grupo Popular).	8855	Intervención del Procurador Sr. Villaverde Gutiérrez (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	8866
Intervención del Procurador Sr. Sánchez Estévez (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	8857	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	8866
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	8859	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, levanta la sesión.	8866
		Se levanta la sesión a las doce horas treinta y cinco minutos.	8866

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

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PASQUAL): Bien, buenos días. Vamos a dar comienzo a la sesión. Los Grupos Parlamentarios han comunicado a esta Presidencia que no hay ninguna sustitución, así que, por lo tanto, empezamos por el primer punto del Orden del Día, y por el señor Secretario se dará lectura al mismo. Señor Secretario.

PNL 981

EL SECRETARIO (SEÑOR SOLARES ADÁN): Gracias, buenos días. Primer punto del orden del día: **"Proposición no de ley 981-I, presentada por los Procuradores... o por las Procuradoras doña María Blanco Ortúñez, doña Ana María Muñoz y... y doña Ana María Muñoz de la Peña, instando a la Junta de**

Castilla y León a impulsar un plan para la instalación de reductores de velocidad en travesías de titularidad regional, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, en el número 229, el veintiuno de septiembre de dos mil nueve".

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PASQUAL): 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 ORTÚÑEZ: Gracias, señor Presidente. Buenos días, Señorías. La seguridad vial debe ser el objetivo de nuestra Comunidad Autónoma en toda su red de carreteras, y debe presidir todas las actuaciones que la Junta de Castilla y León lleve a cabo

sobre las mismas, tales como construcción de nuevas autovías y carreteras convencionales, acondicionamiento en la red de infraestructuras viarias existentes, actuaciones de conservación ordinaria, extraordinaria y de conservación integral de las mismas, mejoras en la señalización y balizamiento, actuaciones para eliminación de tramos de concentración de accidentes, etcétera. Y todas ellas deben tener como fin último la mejora de la seguridad vial de las infraestructuras y, por lo tanto, una mayor seguridad para el tráfico.

En las carreteras que forman parte de la red de carreteras de Castilla y León, existen determinados tramos y puntos singulares en los que es preciso, por razones de seguridad vial, mantener velocidades de circulación reducida y una especial atención a la conducción. El problema se plantea en aquellos municipios por los que discurren travesías autonómicas, con el consiguiente riesgo para los vecinos de estas localidades, que ven como diariamente los vehículos transitan por sus pueblos a gran velocidad, con el riesgo que esto conlleva. Para minimizar ese riesgo, además de la señalización vial, existen otros medios adicionales orientados a la mejora de la seguridad en la conducción, como son los reductores de velocidad, cuya instalación puede coadyuvar a conseguir los objetivos de mejora de la seguridad vial pretendidos.

Mejorar la seguridad vial de los peatones en los municipios de nuestra Región debe ser un objetivo de la Administración Regional, y un modo de dar un paso adelante en la seguridad vial es la elaboración de un plan de reductores de velocidad con ese objetivo; algo que ya está siendo demandado para mejorar esta seguridad en los tramos de la red de carreteras autonómicas que tienen el carácter de travesías o tramos cuyo régimen de circulación, tráfico y uso sean similares a ellas.

Por ello, se formula la siguiente propuesta de resolución: "Las Cortes de Castilla y León, instan a la Junta de Castilla y León a que impulse un plan para la instalación de reductores de velocidad en las travesías de titularidad regional". Gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PASCUAL): Bien, en un turno de fijación de posiciones, y por el Grupo Parlamentario Popular, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el Procurador señor Rodríguez Lucas.

EL SEÑOR RODRÍGUEZ LUCAS: Gracias, Presidente. Buenos días, Señorías. La proposición no de ley planteada por el Grupo Socialista nos plantea impulsar un plan para la instalación de reductores de velocidad en las travesías. Señoría, es evidente que el origen de esta proposición está en la Orden del Ministerio de Fomento de octubre del dos mil ocho, por lo que se aprueba la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de

velocidad y bandas. De hecho, aparecen algunas copias literales de las frases del texto introductorio de esta Orden para justificar esta proposición. Resulta cuando menos un poco apropiado, Señoría, emplear partes del texto publicado en el BOE como argumento técnico, pues deben ser las argumentaciones técnicas las que hagan elaborar cualquier tipo de plan que tenga que ver con la seguridad en nuestras carreteras, porque si no, si se hace de esta forma, poco fruto podremos sacar de un futuro plan, y de poco podrá beneficiarse la seguridad de nuestras carreteras.

Si por plan entendemos un trabajo ordenado, empleando los medios técnicos y humanos disponibles por la Administración, que entienda la seguridad vial desde todos sus ámbitos y contemplando sus factores, que priorice cuál son las necesidades desde una perspectiva del conocimiento de la red de carreteras y sus características, y, en definitiva, si se entiende como abordar la implantación de estos u otros sistemas de manera responsable, no hay más remedio, Señoría, que se siga trabajando en la dirección que lo está haciendo la Consejería de Fomento.

El progresivo descenso en los índices de accidentalidad, de peligrosidad y de mortalidad, la reducción en el número de tramos identificados como tramos de concentración de accidentes -de cincuenta en el año dos mil uno a dieciséis en el dos mil ocho-, pone de manifiesto que la puesta en servicio de las actuaciones específicas de seguridad vial, conjuntamente con la mejora de las infraestructuras viarias de la Comunidad, ha incidido positivamente en la seguridad de nuestras carreteras regionales. Señoría, la seguridad vial de Castilla y León funciona mejor, y la mejora de sus infraestructuras también, y las cifras así lo demuestran.

Por lo tanto, Señoría, entendemos que no se requiere un plan nuevo para abordar actuaciones, ya que el Plan Regional de Carreteras 2008-2020, dentro del Subprograma de Conservación, existen líneas destinadas a la seguridad vial donde tienen cabida este tipo de actuaciones; actuaciones de seguridad vial para las que el Plan Regional de Carreteras prevé una inversión de 260 millones de euros y que tienen como objetivos principales el tratamiento de los tramos de concentración a... de accidentes, reducir las zonas de conflicto potencial -como son las travesías y las intersecciones que usted menciona en su proposición no de ley-, proporcionar las mejoras... las mejores condiciones posibles a la visibilidad, facilitar la operación y el control del vehículo en caso de condiciones meteorológicas adversas. En definitiva, Señoría, este tipo de plan que usted pretende ya existe dentro de un subpro... subprograma, dentro del Plan Regional de Carreteras.

Y a todo esto, Señoría, habría que añadir la inversión de 735 millones de euros que prevé el Plan Regional de

Carreteras y que permitirá actuar sobre ciento veinticuatro variantes de población para eliminar los conflictos en las travesías.

Señoría, en definitiva, después de analizar su proposición y, por supuesto, agradeciéndole sinceramente su interés -que seguro coincide con el que tenemos todos los que estamos aquí presentes hoy, que es mejorar la seguridad en nuestras carreteras, -créame, Señoría, después de agradecerle esta o cualquier otra iniciativa con la que usted pretenda mejorar la seguridad vial, tengo que decirle que votaremos en contra. Pero porque no pensamos que sea necesario la elaboración de un plan, porque sabemos que ese plan existe dentro del Plan Regional de Carreteras, dentro del Programa de Subconservación, donde existen esas líneas que nos van a permitir continuar avanzando con la seguridad vial, donde técnicamente, después de ser informadas, se incluyen este tipo de actuaciones.

Señoría, normativa al respecto existe; planes existen sobre seguridad vial, elaborados por los técnicos, que son quien tienen que elaborarlos. Señoría, lo que necesitamos... lo que necesitan los técnicos para reducir la siniestralidad son medios, y estos, Señoría, son los que está destinando el Gobierno Herrera de Castilla... del Gobierno de Castilla y León: 260 millones de euros en medios para seguir reduciendo, como se está reduciendo, los tramos de concentración de... de accidentes y para ofrecer, por supuesto, las mejores condiciones en seguridad vial. Esto, Señoría, es lo verdaderamente necesario: los medios. Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PASCUAL): Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que se propone, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, doña María Blanco Ortúñez.

LA SEÑORA BLANCO ORTÚÑEZ: Gracias, Presidente. Ustedes nos están diciendo que tienen interés en mejorar las carreteras, al igual que nosotros. Nosotros seguiremos presentando todas las iniciativas que consideremos que son necesarias para mejorar la seguridad vial. Lo que tienen que hacer ustedes no es decir que tienen solamente interés, sino demostrar realmente ese interés del que tanto... del que tanto presumen. Estamos todos de acuerdo en que son necesarias estas medidas para que los conductores... para disuadir a los conductores que no respeten los límites de velocidad y supongan un riesgo para los peatones. Y por eso nosotros hemos considerado pertinente presentar una iniciativa en la que la Junta tenga su propio plan para colocar reductores de velocidad en las carreteras que son de su competencia.

Usted me dice que hemos tomado parte de... del texto de la Orden del Ministerio de Fomento. Pues sí. Y la Orden del Ministerio de Fomento también tiene usted

que saber que surge como consecuencia de las denuncias que se producen en determinados municipios, en determinados Ayuntamientos, provocado porque cada uno estaba colocando badenes de velocidad de un tipo u otro, que provocaban alteraciones; y era para unificar criterios a la hora de colocar los mismos con el fin de adaptar... de adaptar esto, ¿no?

Y también es cierto -y usted también conocerá- que desde determinadas dipu... instituciones, como es la Diputación Provincial de Valladolid, también se ha instado a la Administración Regional a que haga un plan regional de carreteras... -¡Huy! Un plan regional de carreteras... Perdón-, un plan de... de badenes de... de reductores de velocidad en sus... en sus travesías. Y es más, yo se le voy a poner de ejemplo el plan que tiene la Diputación desde el año dos mil ocho, y les digo que incluso ustedes podían hasta copiarlo, ¿no?, porque realmente tiene ese objetivo y ese carácter de reducir la velocidad de los vehículos que treves... que circulan por esas travesías, y se está viendo que hay un interés real, no como el que está mostrando la Junta de Castilla y León. Con el plan que tiene la Diputación, además, lo que se pretende ya no es solo colocar los pasos de peatones elevados, sino, además, que en todas estas vías se puedan dotar de pasos de peatones. Porque es cierto -y solamente hay que dar una vuelta por la Comunidad- que todas estas travesías que atraviesan diferentes municipios de nuestra Región han ido sur... alrededor de estas travesías han ido surgiendo, como consecuencia de las políticas urbanísticas desarrolladas dentro de los municipios y aprobadas por la Administración Regional, han ido surgiendo en torno a ellas multitud de viviendas, y esto está generando un problema importante para los vecinos que residen en esas zonas.

Usted dice que no se requiere un plan nuevo para hacer actuaciones, ya que en el Plan no tienen cabida este tipo... tienen cabida este tipo de actuaciones. Lo que ocurre con el Gobierno de la Junta de Castilla y León es que hay un dicho por ahí que dice que nadie ofrece tanto como el que no lo va a cumplir, y eso es lo que hacen ustedes. Se remiten al Plan de Carreteras. Ustedes ofrecen mucho en el Plan de Carreteras porque no lo van a cumplir. De hecho, si ustedes hubiesen cumplido el Plan de Carreteras 2002-2007, muchas de estas carreteras que están atravesando la mayoría de los municipios de estas travesías en las que es necesario mejorar la seguridad, no... no sería necesaria esta propuesta de resolución, porque muchas ya no existirían, se habrían hecho los desvíos y entonces, pues no sería necesario mejorar la seguridad.

Usted nos está diciendo... dice también que es que dentro de la Estrategia de Seguridad Vial está contemplado, pero es que la Estrategia de Seguridad Vial -le recuerdo- 2004-2008 está finalizada y no se ha aprobado ninguna nueva. Esa es toda... ese es todo el interés que

ustedes demuestran. Y, además, no se han valorado ni los resultados ni el nivel de cumplimiento. Así es como se ve lo que le preocupa a la Junta la seguridad vial. Ustedes lo están demostrando día a día. Y es que, además, este... este Plan -le vuelvo a repetir- demuestra en ustedes que tienen realmente el interés por mejorar las carreteras de la Comunidad. Demuéstrenlo cumpliendo sus propios planes, alguna vez sean capaces de cumplir los que ustedes mismos han propuesto y entonces, pues ahí veremos el interés real que tienen ustedes.

Y... y decir, pues nada, pues que lamento que nuevamente ustedes no aprueben una iniciativa y, sin embargo, nos digan que están de acuerdo con ella. Cambien de... alguna vez el criterio y cuando estén de acuerdo con lo que les estamos planteando, al menos, tengan la deferencia de aprobarnos las propuestas. 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 981

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

Por el señor Secretario se va a dar lectura del segundo punto del Orden del Día.

PNL 987

EL SECRETARIO (SEÑOR SOLARES ADÁN): Segundo punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley 987-I, presentada por los Procuradores don José Miguel Sánchez Estévez, don Emilio Melero Marcos, doña Ana María Muñoz de la Peña González y doña María Rosario Gómez del Pulgar Múñez, relativa a acondicionamiento y modernización de carreteras en Salamanca, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, en el número 234, del uno de octubre de dos mil nueve**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra don José Miguel Sánchez Estévez.

EL SEÑOR SÁNCHEZ ESTÉVEZ: Buenos días, Señorías. Gracias, señora Presidenta. Con motivo del debate en esta Comisión de Transportes e Infraestructuras de la Proposición No de Ley 725-I el siete de septiembre de dos mil nueve, relativa a modificación... a la petición de modificación del proyecto de obras planteado por la Junta de Castilla y León en la carretera autonómica SA-300, eje viario que transcurre desde Salamanca a Ledesma y se prolonga por la SA-302

hasta la localidad de Trabanca, entrando en espacio de Arribes del Duero, y que tiene su continuidad por la carretera provincial SA-560 hacia las poblaciones... o DSA-560 hacia las poblaciones del oeste de la provincia de Salamanca, ya les adelantábamos que ante la notable incidencia de este corredor para el progreso de las tierras de Ledesma y Arribes del Duero, y incluso su influencia sobre las comarcas vecinas de Zamora, consideramos oportuno y necesario formularles una propuesta de actuación concertada Junta de Castilla y León y Diputación de Salamanca para el acondicionamiento integral de las carreteras reseñadas, como un eje complementario, estructurante y vertebrador del norte y noroeste de la provincia de Salamanca; y este es precisamente el objetivo de la iniciativa que les presentamos.

Permítanme, Señorías, que desarrolle los fundamentos de esta proposición. En la política regional de la Unión Europea, la cohesión y el equilibrio territorial ocupa un lugar primordial, y la estrategia Agenda Territorial Europea... consideran que en cada espacio interactúan factores medioambientales, económicos, sociodemográficos y humanos específicos que le otorgan características determinadas; por lo tanto, las políticas de desarrollo, las políticas de infraestructuras, deben abordarse en las escalas geográficas comarcales y provinciales adecuadas. El papel de las infraestructuras es determinante en el acompañamiento e impulso al desarrollo territorial, no solo por los servicios que proporciona, sino por las capacidades de compensar desventajas de localización o de estimular factores de aglomeración, y, en especial, de mejora de la competitividad de los sistemas productivos, empresas y redes empresariales.

El Estatuto de Autonomía, 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. Y, 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 o europeas son los elementos fundamentales para el desarrollo económico, el progreso social y la proyección cultural de nuestros pueblos y comarcas rurales, como constata el Plan de Desarrollo Regional (o constataba el Plan de Desarrollo Regional), las previsiones de la ordenación del territorio, los informes debatidos en la Comisión no Permanente sobre la Evolución de la Población, etcétera, etcétera.

La Ley 3/2008, de diecisiete de junio, de aprobación de Directrices Esenciales de Ordenación del Territorio de Castilla y León, habla de que el modelo... de entre los soportes al modelo territorial, pues, están los corredores territoriales, que sirven de fundamento a estrategias de localización a partir de sinergias locales; habla de fortifica-

lecer los sistemas públicos de infraestructuras; y habla de estrategias evidentes para fomentar la interacción en la red regional de ciudades o mejorar la malla de carreteras que relacionan los núcleos menores con los centros urbanos de referencia. Y, entre los objetivos específicos, también habla de desarrollar un sistema urbano y territorial más estructurado y equilibrado, de fomentar políticas integra... integradas de transporte y comunicación, facilitando un acceso equitativo a las infraestructuras y servicios de transportes y a las nuevas tecnologías, de forma que puedan desplegar su potencial integrador en los medios menos desfavorecidos. Y habla también de que se mejorarán las redes regional de carreteras para optimizar la comunicación del conjunto de los núcleos con la red de municipios prestadores de servicios a las capitales de provincia, así como el acceso a las vías de gran capacidad, red de autovías. Esto, Señorías, exigirá también, dice, una intervención concertada de las Diputaciones Provinciales en la red de carreteras provinciales.

En Castilla y León, el desarrollo asimétrico, con accentuadas brechas entre comarcas, es un serio obstáculo para el progreso integral y la cohesión socioterritorial. En las localidades del norte, noroeste y norte-noroeste de la provincia de Salamanca, la inflexión demográfica, la debilidad del tejido productivo y las deficientes infraestructuras han conducido a una progresiva despoblación, y así las dificultades para afianzar por este desarrollo. Por ejemplo, en... en el vial... o en los viales que les voy a comentar tan solo los núcleos urbanos más próximos a Salamanca, como es Villamayor, ha incrementado su población; los demás sufren atonía demográfica y escasa diversificación del tejido empresarial.

Según la propia Ley 3/2008, de diecisiete de junio, se deben fomentar las sinergias de localización de actividades empresariales. El CES plantea la ampliación de la red de infraestructuras por parte de diversas Administraciones como elemento sustancial para vertebrar nuestro territorio y mejorar el bienestar de la ciudadanía. Les recuerdo que el propio Plan, el anterior Plan Regional Sectorial de Carreteras, hablaba de la importancia de las carreteras como infraestructura funda... fundamental para la vertebración del territorio, y marcaba una serie de objetivos. Que el nuevo Plan señala que la red viaria cumple con una importante función estratégica en el desarrollo del territorio, y habla de una adecuada red de carreteras de titularidad de la Comunidad que complete el sistema de comunicación interregional, y que permite mejorar la competitividad económica... económica y la fijación de población en la Región, elemento fundamental para el progreso. Tal red, dice, debe constituir una unidad funcional, lo que obliga -entendemos- a la coordinación de actuaciones entre las Administraciones.

Y en el Plan Sectorial de Carreteras 2008-2020 se establece, o se incide, en la especial atención a la Red

Complementaria Local, dada su extensión, y a que es una... tiene una función de permitir la comunicación de núcleos de población de menor entidad entre sí y con las vías principales. Y habla de una serie de objetivos de la red, ¿eh?, que no les quiero cansar porque les conocen.

Y paso ya a comentarles que, en la comparecencia del señor Consejero de Transportes e Infraestructuras para desarrollar para... para presentar los programas de actuaciones en la séptima Legislatura, pues, se hablaba de avanzar en la mejora de la acce... de la de nuestro territorio, la mejora de las infraestructuras de comunicación, como instrumento que contribuye de manera decisiva a la cohesión social, económica y territorial. Y anunció que el nuevo Plan seguiría siendo para los ámbitos territoriales que carezcan de adecuadas comunicaciones, la mejora de la interna y con las zonas limítrofes, que es lo que pretendemos con esta proposición no de ley.

La Ley 10/2008, del nueve de diciembre, de Carreteras, insiste en la red complementaria, constituida por las carreteras no incluidas en la red básica, y habla de la misión de unir los núcleos de población, bien directamente, o a través de carreteras estatales o de red básica.

La carretera SA-300 de Salamanca a Ledesma, con un total de 30,4 kilómetros, comunica los municipios de Salamanca, Villamayor, Varverdón, Almenara de Tormes, Juzbado y Ledesma. En esta carretera quedaron actuaciones pendientes -lo recordábamos en la proposición no de ley que les comenté- del 2002-2007, y el nuevo Plan de Carreteras contempla tres actuaciones en la referida carretera: una nueva que comunicaría Villamayor con la nacional 630, y, por otro lado, obras de refuerzo en el tramo Salamanca-Almenara, y, en un segundo tramo, de Almenara a Ledesma.

Sin embargo, entendemos necesario un planteamiento estructurante mucho más ambicioso de acondicionamiento y modernización de este eje viario, para que se acondicione mucho mejor esta carretera, la SA-300; se acondicione su continuidad Ledesma-Trabanca, Salamanca 302; y plantear un corredor más funcional y de mayor capacidad que contribuya al desarrollo de las tierras de Ledesma y de la ribera... y de las Arribes del Duero.

Lógicamente, la vertebración del norte y noroeste salmantino exige, precisamente, la continuidad y prolongación de ese corredor por la carretera provincial DSA-560, desde Trabanca a Villarino-Pereña, hasta el entronque con la autonómica SA-314, Vitigudiño-Aldeadávila, en las proximidades del municipio de Masueco de la Ribera (les hemos pasado un fotocopia del... de... del mapa).

Resultaría así una vía complementaria con más capacidad, funcionalidad, seguridad y accesibilidad; esencial

para la corrección de los desequilibrios entre territorios y vital para contribuir a la recuperación de la población y las actividades en aquellas localidades que hemos citado.

La Diputación de Salamanca –quiero ir ya terminando– desarrolla actualmente el Plan Provincial de Carreteras 2006-2015; la Junta de Castilla y León, el Plan Regional de Carreteras 2008-2020. Aunque a cada ámbito o Administración corresponden las actuaciones competenciales en su... lógicamente, pues en... en sus ejes viarios, es evidente –y lo dicen los propios documentos regionales y lo afirma la Consejería– que varios de sus objetivos respecto a las infraestructuras viarias son coincidentes y compartidos, y que, obviamente, la concertación de actuaciones y la modernización del corredor viario de Salamanca a Ledesma, SA-300, Ledesma-Trabanca, SA-302, y DSA-560, Trabanca le... Trabanca, el entronque con la SA-314, se impone para dotar al norte y al noroeste, tierras de Ledesma y Arribes del Duero salmantinos, de mejores comunicaciones.

En concordancia con los antecedentes expuestos, los firmantes formulan la siguiente propuesta de resolución:

"Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a:

Uno. Que en el marco del Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020 se programe una intervención integral de modernización y acondicionamiento en las carreteras autonómicas SA-300, de Salamanca a Ledesma, y SA-302, de Ledesma a Trabanca.

Segundo. Que, con la finalidad de prolongar este corredor complementario regional y aumentar su funcionalidad, establezca con la Diputación Provincial de Salamanca las actuaciones concertadas oportunas en la carretera DSA-560, Trabanca-Villarino-Pereña, hasta la SA-314, para favorecer la comunicación y el desarrollo del noroeste de la provincia de Salamanca."

Confiamos en la sensibilidad del Grupo Parlamentario Popular hacia la necesidad de mejores comunicaciones y más desarrollo para las localidades y comarcas del norte y noroeste de la provincia de Salamanca. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Sánchez Estévez. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Josefa García Cirac.

LA SEÑORA GARCÍA CIRAC: Gracias, Presidenta. Señor Sánchez Estévez, comienzo manifestando no solo la sensibilidad, sino el compromiso del Grupo Popular con las zonas norte y noroeste de la provincia de Salamanca; nuestro compromiso y nuestra preocupacion

por que las zonas de Ledesma y Arribes del Duero tengan las mejores comunicaciones, todo lo cual redundará en beneficio de sus habitantes y de un mayor progreso de nuestra provincia.

Y, como le digo, no es solamente un... un compromiso desde el Grupo Popular, sino que es un compromiso del Gobierno Popular de la Junta de Castilla y León, que se manifiesta, como usted ha puesto de... de relieve, con la aprobación de diferentes normas, de diferentes planes.

Vemos por su intervención, y también por los antecedentes de su PNL, que tiene un conocimiento perfecto de lo que es la teoría, de lo que es el marco en el cual se encuadran las actuaciones de la Junta de Castilla y León en materia de carreteras. Entendemos que comparte los objetivos; entendemos que.. que usted piensa, y su Grupo piensa, que los objetivos y los medios que la Junta se presenta como... como factibles para conseguir esta mejora de la comunicación de la provincia de Salamanca son las acertadas y, por ello, bueno, pues, nos sentimos gratificados.

Pero de la misma manera que le digo que usted demuestra un conocimiento teórico entendemos que perfecto, sí quiero darle algunos datos sobre la práctica que entiendo que usted desconoce, porque de otra manera, y en aras de la buena fe que... que entiendo que preside todas sus actuaciones, no hubieran presentado la PNL que hoy traen aquí.

Por ello, después de... de poner sobre la mesa algunas cuestiones que ya han sido debatidas en esta Comisión de... de Transportes, en esta sede parlamentaria, y algunos otros datos que entiendo que, a lo mejor, pues, por su cercanía en el tiempo usted desconoce, le invito –y ya se lo anticipo– a que retire la PNL que hoy... que hoy presentamos.

Como usted ha señalado, el Plan Regional de Carreteras 2008-2020 es... aprobado por la Junta de Castilla y León, es el principal instrumento con el que cuenta el Gobierno Autonómico para la vertebración de las carreteras. Entendemos que en materia de infraestructuras viarias, pues, hemos de trabajar por una... un progreso en nuestro territorio, por una modernización de nuestras carreteras, por la mejor conservación de las mismas, por la seguridad vial y por el desarrollo sostenible. Y en este camino se trabaja, y en concreto, como ya hemos puesto de manifiesto, el Plan Regional de Carreteras contempla para la provincia de Salamanca 463 millones de euros, algunos de los cuales se van a destinar, ya se están destinando de hecho, a algunas de las carreteras que usted hoy ha puesto sobre la mesa. Las actuaciones que se van a llevar a cabo con estos 463 millones de euros beneficiarán a mil trescientos trece kilómetros de la red autonómica de carreteras. Como usted sabe, Salamanca

será la tercera provincia en el *ranking* de las nueve de la Comunidad que se beneficiará en mayor medida de actuaciones de la Junta.

Como ya señalábamos en nuestra intervención del pasado mes de febrero en esta sede, cuando usted nos planteaba las actuaciones en la carretera Salamanca-Ledesma le señalábamos que ya están contratadas, ya se están llevando a cabo diversas actuaciones por un montante total de 5.000.000 de euros en la Salamanca-Ledesma, entendiéndolo como usted ha puesto de manifiesto que es una de las... de los ejes viarios más importantes de comunicación hacia el norte y noroeste de... de nuestra provincia. Incluso hacíamos referencia, pues, a algunas modificaciones operadas en el entorno de Juzbado que creemos, sinceramente, que... que mejoran el proyecto.

Por tanto, en esa zona ya se va a ampliar la carretera hasta los seis metros; se está mejorando en la señalización de todo el tramo, tanto vertical como... como horizontal. El proyecto, en definitiva, cumple con todos los requisitos técnicos y con toda la normativa en la materia. Las actuaciones ya se están llevando a cabo, pues en estos meses se está procediendo a la... a la zahorra, etcétera, etcétera, ¿no? Entonces, estas obras ya están comprometidas y pronto, pues, se verán finalizadas.

Por lo que respecta a la... al segundo tramo que usted nos plantea entre... entre Ledesma y Trabanca, con una longitud de casi treinta y ocho kilómetros, que pertenece a la Red Complementaria Local, tengo que decirle que esta carretera está en buen estado, que son buenas las condiciones entre Ledesma y Trabanca, y lo son gracias, también, a una actuación de la Junta de Castilla y León, que en los años dos mil siete y dos mil ocho llevó a cabo las actuaciones necesarias, ¿eh?, para favorecer las comunicaciones entre estas dos provincias.

Por tanto, actuaciones que están previstas -ya tienen una dotación presupuestaria- o actuaciones que ya se están llevando a cabo en cuanto a la primera parte de su proposición no de ley.

En cuanto a la segunda, tenemos que señalarle que usted nos invita a que se establezca un convenio con la Diputación de... de Salamanca para la DSA-560, para favorecer la comunicación y el desarrollo del noroeste de la provincia de Salamanca. Efectivamente -y usted lo ha dicho-, es la Diputación de Salamanca quien tiene que actuar en sus carreteras de acuerdo con sus prioridades. Efectivamente, es la Administración, que es titular y es responsable de las carreteras, quien tiene que tomar la iniciativa. En algunos casos puede ser vía convenio o, en otros, asumiendo ella misma todo el coste.

Y por eso comenzaba mi intervención diciéndole que entiendo que usted desconoce, probablemente

desconoce, que en el pasado mes de diciembre la adjudicación de la Diputación de Salamanca ya llevó a cabo la adjudicación definitiva, ¿eh?, de la... Y le puedo facilitar el... el decreto de... la Diputación de Salamanca por el cual se adjudica a la empresa Gecocsa, ¿eh?, precisamente, por procedimiento abierto y tramitación urgente, las obras de refuerzo y ensanche de firme de la carretera DSA-560, Salamanca 315 a Salamanca 314 por Villarino, el tramo final desde el término municipal de Trabanca al inicio de la travesía de Villarino, por un montante total de 377.100 euros y un plazo de ejecución de tres meses.

Por tanto, señor Sánchez Estévez, su iniciativa -como ven- hubiera tenido sentido hace unos meses; ahora mismo está superada por las circunstancias. La Diputación de Salamanca ya ha tomado cartas en el asunto y está procediendo a... a ejecutar estas obras. Entiendo que en estos... en estos días, probablemente, la empresa ya esté comenzando a su... a su ejecución.

Y, bueno, ya para finalizar, quisiera destacar -y usted mismo lo hace en su... en su PNL-, pues, la invitación que hace el CES, más que la invitación la exigencia a la implicación de las diferentes Administraciones Públicas en materia de... de carreteras. Postura del CES que usted suscribe, usted incluso ha hablado de... de la necesidad de la implicación del papel de las diferentes instancias en las infraestructuras. Resulta curioso el que usted nos establezca... intente establecer obligaciones para la Administración Territorial Autonómica, lo cual creemos que... que es acertado, pero ya ve que la Administración ya está actuando. Intenta, también, implicar a las Administraciones Locales, en este caso a la Diputación de Salamanca -también hemos visto que está actuando-, pero se olvida de que la Administración del Estado -o por lo menos no hace referencia a ello- también tiene que tomar cartas en el asunto.

Y, desde luego, le invito a que ya que la Administración Autonómica y la Administración Local están actuando, le invito a que mire a la Administración Estatal, que también tiene una responsabilidad importante en materia de carreteras; que el Ministerio de Fomento, que el Gobierno de España tiene un papel importante que jugar en materia de infraestructuras, y que hay cuestiones que se plantearon en el Plan del Oeste que están siendo papel mojado y, quizás, sería conveniente que la Administración del Estado impulsara. De alguna manera el Partido Popular, el Grupo Popular, desde luego, suscribiría y apoyaría todas y cada una de las actuaciones desde la Administración del Estado para el impulso de las zonas norte y noroeste de nuestra provincia.

Sin más, reiterar mi invitación a que ustedes retiren la PNL por las consideraciones que he expuesto; en caso contrario, señora Presidenta, este Grupo votaría en contra de la PNL en sus dos apartados. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora García Cirac. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra don José Manuel Sánchez Estévez.

EL SEÑOR SÁNCHEZ ESTÉVEZ: Gracias, señora Presidenta. Pues el Grupo Parlamentario Socialista, y respondiendo a la sensibilidad de... de vecinos y poblaciones... y vecinas y poblaciones de la zona, pues, evidentemente, no va a retirar esta proposición no de ley, sino a insistir en su defensa.

El señor Consejero, precisamente, ante la Comisión de Transportes e Infraestructuras para presentar el programa de Legislatura hablaba de contar con una serie de infraestructuras de servicio a 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 de nuestros ciudadanos de unas adecuadas condiciones de movilidad, especialmente en el mundo rural, y del crecimiento económico en la localización empresarial. Y subrayaba que todos conocemos el importante papel de una adecuada red de infraestructuras para Castilla León debido a sus peculiaridades geográficas, demográficas, orográficas y de ubicación.

Precisamente ese vial que va paralelo al río Tormes y después penetra en Arribes, pues, tiene todas esas características. Y no podemos olvidar que la red local es de transcendencia fundamental para el desarrollo del medio rural, y que se corre un riesgo cierto de descapitalización -y se lo ha dicho la Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista en una interpelación- si se descuida estos sistemas viarios locales.

Y no me puede usted decir que están actuando, ¿eh?, cuando, cuando, por ejemplo, de... el anterior Plan de Carreteras 2002-2007, en la provincia de Salamanca dejaron pendiente el 50% de los proyectos de modernización sin ejecutar. Y, por ejemplo... en la Salamanca-300; y, también, en refuerzos, el 33,3% en la provincia de Salamanca.

Entonces, no me puede usted decir que están cumpliendo, ¿eh? Sí, está muy bien esa teoría, ¿eh?, y la suscribimos... los objetivos de las infraestructuras viarias, pero, desde luego, que la práctica y la ejecución de la Junta, pues dejan mucho que desear.

Y le remito también al Discurso de Investidura del señor Herrera, y le remito a los expertos que... siempre hablan de una adecuada colectividad territorial que sitúa los espacios más aislados con comunicación suficiente, ¿eh?, o que debe situar a los espacios más aislados con comunicación suficiente.

Mire usted, en el Marco Comunitario de Apoyo, allá por los años noventa, ya se leía que el impulso de una

red moderna de infraestructura de transporte y de comunicaciones debe permitir la superación de los estrangulamientos de la región, facilitando la integración de todo el territorio regional en el proceso de desarrollo.

Y le he insistido bastante sobre la Ley 3, de aprobación de las Directrices Esenciales de Ordenación del Territorio, precisamente, para hablar del desarrollo del subtema urbano y territorial equilibrado, para hablar de esa... de lo que marca hacia una Comunidad estructurada; y, en esa legislación, pues, sobre todo cuando habla de hacia una Comunidad del bienestar, plantea en el... en el punto 4.1, todo lo relativo a la red de carreteras. La red de carreteras, ¿eh?, que, evidentemente, tiene, digamos, que mejorarse, de acuerdo, ¿eh?, de acuerdo, en este caso, con la Diputación de Salamanca, en el planteamiento que estamos haciendo. Y no eche usted balones fuera, porque se han hecho más de trescientos kilómetros de autovía por parte del Estado en nuestra Comunidad Autónoma desde... perdón, en Salamanca, solo en Salamanca, desde que lleva el Gobierno Socialista; se han convertido -quedan unos tramos mínimos- las tres carreteras nacionales en autovías y, sin embargo, ya le he puesto en manifiesto los déficit y los retrasos en las actuaciones de la Junta de Castilla y León, y si no vayan ustedes también a comparar la licitación de obra pública en el tema infraestructuras, ¿eh?, en el tema infraestructuras.

Por lo tanto... por lo tanto, en la carretera Salamanca-Ledesma. Pues sí, sabemos que la Salamanca... en la SA-300 se están haciendo actuaciones de mejora. Pero le he insistido bastante en mi intervención que nosotros lo que queremos es un acondicionamiento integral, un vial de mayor capacidad, un vial mucho más, digamos, funcional, que potencie todo ese eje norte-noroeste de la provincia de Salamanca. Y, entonces, entendemos que esas actuaciones que habla usted de 5.000.000 de euros, que eran las que estaban... algunas estaban pendientes y otras, pues, las han incluido ustedes en el... o las ha incluido la Junta de Castilla y León en el Plan Regional Sectorial de Carreteras, pues no son suficientes; y, lo mismo sucede con las actuaciones que se hicieron en la 302, desde Ledesma-Trabanca. Y yo les invito a que ustedes recorran esa carretera, y después cojan... cojan las condiciones del Plan Regional Sectorial de Carreteras, del Decreto 24/2009, y vean: capacidad, pues capacidad insuficiente; accesibilidad, pues carencias de accesibilidad; geometría inadecuada, por supuesto, por supuesto, si no miren ustedes las curvas, miren los escasísimos arcones; y también les recuerdo que hay necesidad, también, de actuaciones, digamos, medioambientales, en la carretera DSA-560 que... de la Diputación Provincial de Salamanca, que recorre el parque Arribes.

Les ahorro el leerse los planteamientos del Plan Provincial de Carreteras de Salamanca, donde incide y

coincide en muchos aspectos, en muchos aspectos, con las condiciones del Plan Sectorial Regional: deficiencias de trazado, radios de curvatura, distancia de visibilidad de parada, estado de los firmes, integración paisajística, factor de conectividad de la red, continuidad de itinerarios, accesibilidad de población, etcétera. Todos estos problemas, pues los tienes ese viario. Y... y, también, los accidentes, ¿eh?, los accidentes y la seguridad del vial. E incluso hay también travesías de población, ¿eh?, hay travesías de población.

Por lo tanto... por lo tanto, nosotros remitimos -y lo pueden ustedes comprobar- a las hemerotecas, cuando la Junta de Castilla y León, pues acuerda -y nos parece muy bien- con Diputaciones de la Comunidad Autónoma, pues, la mejora o las intervenciones en carreteras que no son de titularidad de la Junta de Castilla y León, pero que apoya intervenciones en carreteras provinciales e, incluso, locales.

Y mire, las poblaciones situadas en el entorno de este eje viario -ya le hemos dicho- disponen de buenos recursos naturales, de notable biodiversidad, de parajes de gran belleza, de una economía agroganadera, de tradición artesanal, con algunas industrias y servicios emergentes, están dotadas de un gran legado humano y cultural. A través de esa... de ese viario se puede comunicar, pues, con las comarcas de Zamora -por ejemplo con Famoselle- e, incluso, más adelante, siguiendo las carreteras de Zamora, alcanzar el eje del Duero -como Famoselle, como Bermillo de Sayago-; y, por eso, nosotros insistimos en que se incremente la funcionalidad del eje viario, que no consiste en mejoras puntuales o en arreglos puntuales, sino en un acondicionamiento integral.

Y, lógicamente, si se acondiciona integralmente las dos carreteras, titularidad de la Comunidad Autónoma -las A-300 y las A-302, ¿eh?, Ledesma-Trabanca-, desde Trabanca hay un vial, que lo pide el propio mapa, que es de la Diputación Provincial, las A-560. Que le voy a decir, usted me dice que la Diputación va a hacer actuaciones hasta Villarino por valor de 377.000 euros; si usted conoce la carretera, y pueden visitarla -¡qué lástima no haberles traído unas fotos!-, me pueden decir que, efectivamente, menos es nada, pero me pueden decir que ese dinero no va a dar lugar para mucho, no sé si para quitar algunas curvas y poco más, o para mejorar el firme, ¿eh? Y claro, esas poblaciones... y, necesitan, digamos, de una mayor funcionalidad, de una mayor accesibilidad; y entendemos que es urgente ese eje, este-suroeste-oeste-noroeste, de comunicaciones en Salamanca, paralelo al río Tormes, y después para entrar en los Arribes del Duero.

Y, claro, les iba a decir que si usted mira el Plan Provincial de Carreteras de Salamanca 2006-2015, resulta que esa carretera de la que estamos hablando

tiene un IMD de quinientos veinte vehículos, de ellos, veintiuno... veintiuno pesados. Es un porcentaje bastante más relevante que otras carreteras en las cuales tiene previstas intervención la Diputación. Y, mire usted, resulta que después buscamos las carreteras en las que va a intervenir de verdad la Diputación de Salamanca -cuando digo intervenir de verdad no estoy diciendo que no vaya a intervenir aquí, estoy diciendo que va a hacer intervenciones de acondicionamiento, de mejora y demás-, y resulta que no está -perdone que le diga-, no está DSA-512, DSA-570. No está. Plan Provincial de Carreteras de Salamanca 2006-2015. No está en el proyecto del Plan. ¿Que se esté interviniendo ahora? Pues nos parece bien, pero, ya digo que, desde luego, que va a ser una intervención, pues que no va a aumentar demasiado la capacidad de este viario, y que nosotros entendemos que este viario -y vuelvo a insistir, ya no quiero aburrirles- es fundamentalísimo para el desarrollo de toda esa comarca. Y, además, que el mapa lo pide, Señorías, el convenio.

Entonces, en concordancia con los antecedentes expuestos, les reiteramos la siguiente propuesta de resolución: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a que, en el marco del Plan General Sectorial de Carreteras 2008-2020, se programe una intervención integral de modernización y acondicionamiento en las carreteras autonómicas SA-300, de Salamanca a Ledesma, y SA-302, de Ledesma a Trabanca. Segundo, que, con la finalidad de prolongar este corredor complementario regional y aumentar su funcionalidad, establezca con la Diputación Provincial de Salamanca las actuaciones concertadas oportunas en la carretera DSA-560, Trabanca-Villarino-Pereña, hasta la SA-314, que es la de Vitigudino a Aldeadávila, para favorecer la comunicación y el desarrollo del noroeste de la provincia de Salamanca".

Le insistimos que la misma Consejería, pues siempre dice que como el Plan de... Regional Sectorial de Carreteras es a largo plazo, es hasta el dos mil veinte, pues permite modificaciones y permite incorporaciones de proyectos. Claro, usted ha hablado de 473 millones de euros para Salamanca, hasta el año dos mil veinte; pues, mire usted, pueden parecer muchos, pero luego no parecen tantos si los distribuimos en todo ese periodo de tiempo y a la vista de las actuaciones que la Junta de Castilla y León tiene pendientes.

Entonces, por eso le reitero que entendemos que se debe reconsiderar no solo las actuaciones que se van a hacer en las dos carreteras de titularidad autonómica, SA-300 y SA-302, que lo ideal sería un acondicionamiento para aumentar su capacidad, sino, también, digamos, llegar a ese acuerdo con la Diputación de Salamanca para dar la lógica continuidad a ese vial regional a través de la carretera provincial DSA-560. 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 987

¿Votos a favor? Seis. ¿Votos en contra? Diez. 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 tercer punto del Orden del Día.

PNL 997

EL SECRETARIO (SEÑOR SOLARES ADÁN): Tercer punto del Orden del Día: **"Proposición No de Ley 997-I, presentada por los Procuradores doña María Sirina Martín Cabria, doña María Luz Martínez Seijo y don Francisco Ramos Antón, relativa a obras de mejora de la carretera Castilla y León 627, en el tramo del puente de Vañes, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes, en el número 240, de catorce de octubre de dos mil nueve"**.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Secretario. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra doña María Sirina Martín Cabria.

LA SEÑORA MARTÍN CABRIA: Gracias, señora Presidenta. Buenos días a todos los Procuradores. La carretera Castilla y León-627 es una carretera autonómica que discurre por el norte de la provincia de Palencia, desde Cervera hasta el límite de la Comunidad de Cantabria, en el término de Piedrasluengas. Dicha carretera, pendiente de remodelación y mejora, incluida, aunque no ejecutada, en el Plan de Carreteras 2002-2007 de la Junta de Castilla y León, tiene una importancia estratégica para el desarrollo de la Montaña Palentina, y podría ser, una vez mejorada con una vía rápida, un importante corredor de la Comunidad de Castilla y León con salida hacia el mar.

Por esta carretera transitan unos ochocientos vehículos diariamente, a pesar del actual precario estado de la misma. A pesar de no haber aprobado aún ni siquiera el proyecto de la reforma de esta carretera, el grado de deterioro de la misma, en términos casi intransitables, ha llevado a la Junta de Castilla y León a realizar una mejora de firme y cunetas, realizándose, además, una intervención puntual en el puente de la localidad de Vañes, cuyas barandas se encontraban en situación de riesgo para los peatones.

La solución dada a este puente, ya de por sí estrecho para coche y peatones, ha sido la de instalar unas nuevas barandas metálicas por dentro de las antiguas, a ambos lados del puente, lo que ha supuesto un considerable estrechamiento de la carretera, que ahora solo permite el

paso de un vehículo, provocando graves inconvenientes a los vecinos, peatones y vehículos que se transitan por esta carretera autonómica 627. Estos inconvenientes serían: primero, la imposibilidad de transitar en doble dirección, lo que ha supuesto la instalación de un semáforo... de un semáforo fijo que permite el paso alternativo en dirección contraria, con las molestias y esperas que esto supone a vecinos y visitantes que transitan por el lugar; segundo, este estrechamiento ha incrementado la peligrosidad para peatones, que se ven obligados a transitar por la carretera sin ningún tipo de arcén ni protección (este inconveniente ha sido superado recientemente con la instalación de una baranda adosada al margen derecho del puente, lo que sí es cierto que minimiza este problema actualmente); es previsible que durante la época invernal las máquinas quitanieves, que utilizan un sistema de desplazamiento lateral de la nieve, no puedan actuar en dicho puente, dado que no hay lugar donde arrinconar la nieve, lo que producirá, casi con toda seguridad, su cierre al tránsito, este es un grave problema en tanto que la zona es una zona muy montañosa donde nieva mucho; y en cuarto lugar, esta reforma ha supuesto un deterioro de las ya de por sí precarias infraestructuras de esta zona periférica de Palencia, que ha sido considerada por la población como falta de interés y de auténtico abandono por parte de la Administración Autonómica.

Siendo sensibles al descontento de la población y a los graves inconvenientes que tiene la actual reforma de este puente para los vecinos de toda la comarca, el Grupo Socialista presenta la siguiente propuesta de resolución:

"Proceder a la ampliación del puente de la carretera autonómica 627, a su paso por Vañes, a fin de que esta permita el desplazamiento de peatones de forma segura, así como la circulación normalizada de vehículos en doble dirección, como corresponde a una carretera de su categoría, que enlaza dos Comunidades Autónomas. Y en segundo lugar, en tanto se realiza la ampliación de dicho puente, sustituir la baranda actual por otro sistema que permita el trabajo de las quitanieves, delimite un arcén mínimo para permitir el paso de peatones sin riesgos, y además de minimizar los inconvenientes del semáforo fijo".

Aunque entendemos que parte de este segundo punto está cumplido con esa pasarela que recientemente ha instalado la Junta de Castilla y León en el puente, entendemos que el resto del punto no se cumple, y por lo ma... y por lo tanto, vamos a mantenerlo en... en los mismos términos. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Martín Cabria. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña María Ángeles Armisén.

LA SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN: Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días. En primer lugar, hoy decir que venimos de nuevo a hablar de esta carretera. Digo de nuevo porque ya hemos debatido hace muy poco, justo antes de Navidad, con otro compañero del Grupo Socialista, con don Francisco Ramos Antón, una iniciativa que afecta a esta carretera, pero no... no afectaba de una manera tan puntual al puente de Vañes, que es fundamentalmente al que se dirige esta iniciativa.

Sin embargo, dados los antecedentes, que yo creo que, si se acude al Diario de Sesiones de la anterior iniciativa, pues creo que quedaba clarísima toda la información que dimos en la iniciativa 925 sobre la carretera 627, pues hacer tres aclaraciones a los antecedentes de la iniciativa de hoy. Y es que, efectivamente, no está ejecutada, pero que sí que está aprobado el proyecto; que el proyecto se ha aprobado con un presupuesto superior a 17 millones de euros; y que, como ya anunciamos en su momento, estaba prevista... está prevista la contratación para el año dos mil diez. Que hubo distintas modificaciones del proyecto, casi podíamos hablar de casi tres proyectos nuevos -estoy resumiendo mucho toda la información que dimos en la anterior iniciativa-, puesto que la declaración de impacto ambiental fue publicada el catorce de noviembre del dos mil ocho con un contenido y unas prescripciones de tal calado que han supuesto, o supusieron en su momento, desde el año dos mil ocho, casi la redacción de un nuevo proyecto dado -y de forma muy resumida- para informar a la Comisión que esta carretera se encuentra dentro del Parque Natural de los Espacios de Fuentes Carrionas y Fuente Cobre, y, por lo tanto, las prescripciones en su caso de la declaración ambiental supusieron una modificación sustancial del proyecto.

Por otro lado, señalar que esta carretera se encuentra dentro de los... se encuentra dentro del presupuesto de la empresa PROVILSA para este año, y, por lo tanto, existe presupuesto comprometido autonómico, y existe -vuelvo a decir lo mismo- un proyecto aprobado y adaptado a la declaración de impacto ambiental con un plazo de ejecución de treinta y nueve meses.

Pero, bien, dicho esto, para situarnos en la carretera y en la situación de los antecedentes a los que alude la iniciativa que hoy vemos, hoy se centra, fundamentalmente, en un pues... en un puente que está sobre el embalse de Requejada, y que se ubica en la localidad de Vañes. Queremos decir que la solución definitiva para la... acometer la reforma de esta infraestructura es una solución singular; es decir, que mi intervención no es para decir que se va a incluir dentro del proyecto de remodelación de la carretera, sino que, lógicamente, puesto que es la única comunicación por encima del embalse de Requejada, y que es la única ruta para comunicar estas dos zonas de la Montaña Palentina, por lo tanto, es preciso redactar un proyecto de construcción

específico, lógicamente, para este puente que va por encima del embalse.

Decirles que no se ha descartado que se realice un puente nuevo; y tanto no se ha descartado -y lo digo aquí, porque creo que no se incluye en la iniciativa, y no sé si mi compañera lo conoce- que existe ya una orden de... y una resolución de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras, de diecinueve de mayo del dos mil nueve, por el que se encarga claramente una orden de estudio para encargar el proyecto y la solución para el puente de Vañes. Esta orden y este proye... de estudio del proyecto para el puente de Vañes significa la posibilidad -porque casi técnicamente es la única- de acometer un puente nuevo; y decimos que acometer un puente nuevo, porque es que en su propuesta de resolución habla de una ampliación del puente, técnicamente la ampliación del puente es imposible. Es imposible porque supondría el cierre del puente. Y, por lo tanto, no podemos dejar... -porque no hay ruta alternativa- no podríamos dejar esas dos comunicaciones... esa comunicación inviable para la población de la montaña.

La solución que se está estudiando es estudiar una solución sobre un nuevo puente sobre el embalse de Requejada -le digo que la orden de estudio es de diecinueve de mayo del dos mil nueve-, y que, desde luego, su propuesta de resolución, en todo caso, no podríamos aceptarla porque ustedes proponen una solución técnica que ya le digo desde aquí que es inviable.

Sin embargo, dada la situación en la que se encontraba el puente, sí que es verdad -como usted ha reconocido- que se han realizado una serie de actuaciones sobre el puente existente; fundamentalmente para garantizar el paso de los peatones. Esta acometida de esta remodelación se ejecutó ya el otoño pasado, y fue con un presupuesto de unos 100.000 euros.

Usted alega hoy -y ya la alegaban- en su... para fundamentar esta proposición el tema de las nevadas, de las máquinas, etcétera. Mire, los hechos superan su argumento: ha habido nevadas este año de importante calado y no ha habido ningún cierre ni ha habido ningún problema con la máquina quitanieves en el cierre de Vañes. Desde luego no lo ha habido -ya le digo yo desde aquí-, la prensa no se ha hecho ningún caso... Bueno, yo no sé si pasa usted todos los días. Yo sí que le digo es que, desde luego, no ha habido ninguna denuncia ni ningún cierre -¡Gracias a Dios!, iba a decir- para poder utilizar ese puente tan importante en la comunicación de la montaña.

Decirle que la obra que se ha acometido para las pasarelas, sobre todo para los peatones, en estos momentos -como usted ha reconocido- garantiza el paso de los peatones por el puente, y -como le he dicho- no es una solución definitiva que el Gobierno de la Junta de Castilla y León adopte para el puente de Vañes, puesto

que estamos y se está estudiando la construcción de un nuevo puente con la anchura suficiente. Ya le digo desde aquí que la ampliación del puente sobre el embalse, tal y como está, sería de imposible ejecución sin cortar al tráfico la comunicación. Y, por lo tanto, al no existir ruta alternativa, la decisión a tomar es de mucho más calado que el pretender aquí, hoy, ni usted ni yo... que yo, desde luego, no tengo formación fi... técnica, ni me considero preparada para decidir si la solución técnica de... ni soy ingeniero de caminos para decir si la solución técnica tiene que ser esa. Y, por lo tanto, creo que, en estos momentos, sinceramente, no procede decidir que la solución sea la ampliación del puente existente. Lo que sí que procede es haber hecho lo que se ha hecho, que es garantizar el paso de los peatones por el puente existente y, lógicamente, acometer una infraestructura que suponga la posibilidad de la doble circulación dentro del puente; pero que en el puente existente, los peatones y la doble circulación es imposible -como usted conoce-, o sea, no hay espacio suficiente en el puente para hacer la doble circulación y garantizar con las barandillas la... el paso de los peatones.

Por lo tanto, sí que le digo que la Junta de Castilla y León tiene comprometido el presupuesto para la remodelación de la carretera, está publicada la orden de estudio de la Dirección General de Carreteras para acometer la nueva infraestructura; por lo tanto, ahí está, y está la decisión tomada, y es necesario un proyecto independiente no incluido dentro del proyecto de la carretera.

Y decirle que creo que, sinceramente, con la información que yo la estoy dando, en ningún caso deberíamos -como no lo va a hacer el Grupo Popular- aprobar los dos puntos. En primer lugar, el primero, porque para garantizar el desplazamiento de peatones de forma segura, ya se ha acometido la... la iniciativa urgente con los 100.000 euros -como ya le he dicho- para garantizar a los peatones. Y, en segundo lugar, porque ustedes piden una ampliación del puente en que, desde luego, ya le digo desde aquí que es de ejecución en estos momentos imposible y que se está estudiando una alternativa viable para no dejar en ningún caso incomunicadas las dos zonas de la montaña, al tener que cortar el puente del embalse.

Por lo tanto, yo no le voy a decir que la retire porque sé que no la va a retirar, pero usted entenderá que no vamos a votar una cosa que ya se ha hecho y otra que es de imposible ejecución. Y creo que en estos momentos la posición razonable sería esperar a la orden de estudio y ver cómo se va a ejecutar ese nuevo puente sobre el... el embalse de Requejada, sobre todo en estos momentos en que se ha garantizado la circulación sobre ese puente. Por lo tanto, ya le anuncio que mi Grupo va a votar en contra de esa proposición.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señora Armisén Pedrejón. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo, tiene la palabra doña María Sirina Martín Cabria.

LA SEÑORA MARTÍN CABRIA: Gracias, señora Presidenta. Señora Armisén, en primer lugar, el Diario de Sesiones de esa... proposición no de ley no está aún disponible. El presupuesto comprometido... el presupuesto de la Comunidad Autónoma comprometido con esta carretera, pues perdone que le recuerde -aunque no he leído sus explicaciones de la proposición de ley anterior, a la que se ha referido-, es que, según tengo entendido, hay 53 millones de euros para... comprometidos para cincuenta obras, sin determinar la cuantía que corresponde a cada uno de esos proyectos. O sea, que ustedes venden aquí este proyecto y... esta carretera y igual venderán esos 53 millones en otra carretera de otro punto de la Comunidad Autónoma.

No entiendo por qué no se ha incluido en el proyecto el puente de Vañes si su intención era modificarle, no lo entiendo. Y tampoco entiendo que la orden de... la orden de estudio del puente no se haya finalizado. Yo creo que sí se ha finalizado; sí que se ha dado. La orden era de mayo del año pasado y fue posteriormente cuando se realiza la... la modificación del puente; es cuando se realiza la modificación del puente con... [murmulló] ... bueno, del nuevo puente. En principio... en principio, yo no conozco, desde luego, la orden, pero sé que la reestructuración del puente se ha realizado después de... igual es que esa... esa modificación del puente se ha hecho sin ningún tipo de... de estudio, cosa que... que no entendería y que no sería justificable. De cualquier forma, así es como actúa la Junta de Castilla y León, señora Armisén: después de incumplir el Plan de Carreteras 2002-2007, donde sabe... debería de haber... de haberse ejecutado esta carretera que, como usted sabe -usted y yo-, es una carretera muy, muy necesaria para Palencia y para esta zona. Y así es como hace las cosas la Junta de Castilla y León: adquiere compromisos políticos, adquiere compromisos temporales y adquiere... adquiere compromisos financieros con esta carretera que, después, no ejecuta. Y lo más triste es que los Parlamentarios del Partido Popular de Palencia consienten otra vez -como en otras tantas ocasiones- con esta falta de compromiso con Palencia cuando... como... cuando usted sabe que -como le he dicho antes- es una carretera estratégica para la comarca perniana y también para Palencia.

Y, bueno, pues es verdad, es normal hablar de la carretera, puesto que el puente de Vañes forma parte de ella. Esta carretera que, como usted bien ha dicho, atraviesa el embalse de Requejada con un gran puente que, con buen criterio, la Junta de Castilla y León, antes o después de... de evitar esa... esa orden, decide arreglar por... por el... el peligro que suponía, digo que a partir de ahí, a partir de aprobar el arreglo, los disparates se han ido produciendo en cascada.

Primero, a la falta inicial de paso para los peatones se le da la solución inicial de poner una señal de "Peligro, peatones". [Murmullas]. (Sí, sí, ahí le falta el... el puente. Ahí, eso es la pasarela, ¿no? Bueno, da igual). Digo que a la falta inicial de paso de peatones se le da la respuesta inicial de poner "Peligro, peatones", una señal de "Peligro, peatones". Así, un poco, se da el mismo trato a los vecinos de Vañes que a los ciervos que, por tanto... que, por cierto, abundan en la zona. A fin de evitar esa coincidencia de vehículos y peatones transitando a la vez por la misma calzada, recientemente, la Junta de Castilla y León ha instalado una pasarela de peatones que ha tenido un coste no de 100.000 euros, 100.000 euros ha sido lo que se aprobó en ese Consejo de Gobierno, pero el coste de la pasarela ha sido de 350.000 euros. Además de un despilfarro es un parche que los vecinos temen que se convierta en una solución definitiva. La pasarela dota a la infraestructura de un impacto visual horroroso al añadir al puente de piedra y cemento una estructura metálica de grandes dimensiones que hace juego con el armazón de las barandas que... que han disminuido en... en su interior el puente.

En segundo lugar, además... Bueno, además, es... esto es solo una parte de la solución del problema, no solo el problema... no soluciona el problema en su conjunto. En segundo lugar, en vez de mejorar y facilitar -como tanto ha anunciado el Presidente Herrera- las relaciones con otras Comunidades limítrofes, pues tenemos que para mejorar las infraestructuras hacia Cantabria, la Junta de Castilla y León, lejos de hacer circunvalaciones o vías rápidas o aumento de los márgenes de carreteras con arcones, va y crea este cuello de botella y disminuye la calzada hasta tres metros y medio, y pone un semáforo que es un poco más pequeño que la torre de Pisa en un... en un sitio que -como usted ha dicho- es parque natural. Y ya sabían antes de hacer el proyecto y antes de hacer este semáforo que... que ese territorio forma parte, exactamente, de un parque natural, del Parque Natural de Fuentes Carrionas.

Digo que el estrechamiento de esta carretera convierte en unidireccional ese tramo (igual es para darles tiempo a los visitantes de la zona a conocer un poco más La Pernía). Desde luego, no sabemos qué problema tiene la Junta de Castilla y León con Cantabria, la única Comunidad periférica... que... que limita con Castilla y León, con la que la Junta de Castilla y León no ha firmado ningún tipo de convenio. Y lo que es peor, el Presidente Herrera ha anunciado firma de nuevos convenios con Galicia y Valencia y tal, y no así con Cantabria. Estos van a tener difícil... difíciles las comunicaciones con Castilla y León. Desde luego, desde luego, incidir aquí en que, la parte de la carretera que corresponde a Cantabria, ahí sí que se está ejecutando con rapidez una... una vía rápida de comunicación con Castilla y León.

En tercer lugar, como todos... todos estábamos acostumbrados a... a oír en... pues en la prensa, en los medios, el corte de la... de la carretera a la altura del puerto de Piedras Luengas. Usted dice que no. Ya han empezado los problemas en esta nevada, que no ha sido de las más copiosas en esa zona, han empezado los problemas; ha habido dificultades para abrir con las palas este... este puente, dado que el desplazamiento de la nieve es lateral y no hay sitio donde arrinconar la nieve debido a esas macrobarandas que se han instalado en la parte interior del puente.

En cuarto lugar, si por cualquier razón es necesario que transiten por esa carretera, pues, camiones tipo góndola -grandes-, pues habrá que preguntarle a la Junta por dónde van a pasar, porque por allí, desde luego, no pueden; igual es que, pues, botan algún barco o algo así para cruzar el pantano. Supongo que la Junta lo tendrá previsto.

La reforma de este puente, que la gente califica... la gente de la zona califica de "chapuza nacional", ha provocado graves inconvenientes a los vecinos, peatones y vehículos que transitan por la carretera 627; que ha supuesto un deterioro de las ya de por sí precarias infraestructuras de esta zona. Es necesario restaurar la circulación normalizada de vehículos en doble dirección en el puente, como corresponde a una carretera de este nivel -a una carretera que une dos Comunidades Autónomas-; el estrechamiento de dos a un carril ralentiza el tráfico, y lo hace insufrible para los vecinos, que utilizan esta vía continuamente -y no me mire así, porque usted sabe que es verdad-. Y, mientras esta obra se acomete, es necesario sustituir la actual baranda -una, como he dicho antes, megabaranda- por otro sistema de protección que posibilite el trabajo de las quitanieves, y permita minimizar los inconvenientes del semáforo fijo que se ha instalado.

Este Grupo Parlamentario teme que el remiendo de la reciente pasarela de peatones consolide la modificación del puente, sustituyendo su imprescindible... -iba a decir ampliación, pero como usted dice que la ampliación es imposible- pues sustitución... sustitución es... sustitución del puente.

De verdad que no entendemos cómo el Partido Popular, que además gobierna en la mayoría de... de los municipios por los que transita esta carretera, no demandan una mejora de la misma, pero ya, ya. Es que eso de que hay un proyecto y que ya hay presupuesto... Ni presupuesto ni... y el proyecto lo llevan esperando ocho años los habitantes de la zona. La ampliación del puente de Vañes es absolutame... la ampliación o la sustitución del puente de Vañes, o crear otro puente de Vañes, es totalmente imprescindible para el desarrollo de esta zona.

Si el veintidós de octubre el Consejo de Gobierno de la Junta de Castilla y León fue capaz de aprobar la construcción de la referida pasarela, por un importe total de 350.000 euros, en poca estima tienen ustedes su función si no son capaces ahora de cumplir con los vecinos de La Pernía, con los visitantes que discurren por ese corredor entre la Montaña Palentina y el mar Cantábrico, y con los palentinos que ven como sus infraestructuras viarias van siendo relegadas, una tras otra, por parte de la Junta de Castilla y León, y no apoyan la sustitución o... de este puente -voy a decir sustitución-.

Si hablan de equilibrio territorial, si hablan de despoblación, si hablan de desarrollo y de sostenibilidad, están hablando de apoyar territorios tan deprimidos como la comarca de La Pernía, donde el desarrollo, la repoblación y la sostenibilidad tienen que ir acompañados por la mejora de los servicios y de las infraestructuras. Su incongruencia, la verdad, es que no tiene límites. Determinan que esa zona debe de ser objeto del Plan de Desarrollo Rural Sostenible, y, a la vez, ustedes mismos colaboran en su involución con el estrechamiento de su única carretera en enlace con Palencia, creando ahí un cuello de botella sin precedentes en la reforma de una carretera autonómica que, lejos de colaborar con el desarrollo de la zona, colabora con su deterioro.

Finalmente, entendemos que la segunda parte del segundo punto de la propuesta de resolución -como he dicho antes- se cumple. Pero, puesto que la primera no lo hace, pues no vamos a retirarla. Y estaríamos encantados, señora Procuradora, de que ustedes, dado que consideran inviable -aunque, realmente, inviable hay pocas cosas, la técnica hoy en día casi lo supera todo- la ampliación del puente, usted nos haga una propuesta, en los términos que ha dicho aquí, del compromiso de instar a la Junta a que se sustituya -como ha dicho usted-, sustituya el puente de Vañes por otro puente que facilite esa doble direccionalidad de la carretera, permita el paso de peatones y facilite el desarrollo y las comunicaciones de esta... de esta zona y de esta carretera.

Y después, bueno, a usted le parece razonable que se siga esperando. Los habitantes de esta zona, los visitantes y todo lo... la Montaña Palentina lleva esperando la mejora de esta carretera ocho años, ¿eh? Y no hay visos de que esta siga adelante. Por lo demás, pues mantémos, si no hay una propuesta alternativa, mantenemos la propuesta de resolución en los términos que estaban descrita. Nada más.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señora Martín Cabria. Concluido el debate, procedemos...

LA SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN: Señora Presidenta... entiendo que mantiene todo, ¿no? No cambia ni

ampliación ni sus... nada. Mantiene como está en los términos del escrito. Vale.

LA SEÑORA MARTÍN CABRIA: Si usted no dice otra cosa, sí.

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

Votación PNL 997

¿Votos a favor? Seis. ¿Votos en contra? Diez. 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 al cuarto punto del Orden del Día.

PNL 1013

EL SECRETARIO (SEÑOR SOLARES ADÁN): Cuarto punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley 1013-I, presentada por los Procuradores doña María Ángela Marqués Sánchez, don Alfredo Villaverde Gutiérrez y doña María Inmaculada Jesús Larrauri Rueda, actuaciones en la carretera de Ambasmestas hasta el cruce de Laballós, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, en el número 244, en fecha veintidós de octubre de dos mil nueve**".

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 Alfredo Villaverde Gutiérrez.

EL SEÑOR VILLAVERDE GUTIÉRREZ: Gracias, señora Presidenta. Buenos días, Señorías. Esta proposición es mucho más sencilla. Yo creo que con un poco de voluntad, podremos llegar a un acuerdo. La presentación de esta proposición no de ley tiene como objeto poner de manifiesto las múltiples denuncias y peticiones que, al respecto, han sido formuladas por la actual regidora del Ayuntamiento de Vega del Valcarce.

Esta iniciativa es fruto de una visita realizada a El Bierzo oeste por los cargos públicos y orgánicos del Partido Socialista de León, entre los que se encontraban los Procuradores firmantes. In situ, pudimos comprobar que la situación de las infraestructuras de la zona -en especial las viarias- adolecían de las mínimas condiciones exigibles que deberían ofrecer en los tiempos que vivimos, si tenemos en cuenta de que estamos a punto de cerrar la primera década del siglo XXI.

Y es que unas infraestructuras adecuadas no solo son necesarias para los actuales habitantes de la zona... para que los actuales habitantes de la zona dispongan de

plena seguridad en sus desplazamientos o paseos cotidianos, sino que, también, son necesarias para garantizar el futuro y el desarrollo de estos pueblos, ya que su principal riqueza –que son sus recursos naturales– precisa de las mejores comunicaciones viarias, al objeto de dinamizar, en torno al turismo, un movimiento económico como base de un desarrollo sostenible para la zona. Sin embargo, trazados inseguros y deficientes –como los que en estos momentos estamos tratando– convierten a estas infraestructuras en barreras disuasorias más que en auténticos viales de comunicación.

Nosotros queremos resaltar la urgencia de estas actuaciones en el trayecto que hoy nos ocupa, puesto que el mismo constituye parte de la última etapa del Camino de Santiago a su paso por nuestra Comunidad Autónoma. El Camino de Santiago atraviesa la Comarca de El Bierzo en un trayecto de más de setenta kilómetros, buscando la salida de Castilla y León hacia tierras gallegas. Se entra en El Bierzo por el pico del Monte Irago, un lugar solitario e inhóspito cubierto de piornos y brezales, en cuya cumbre se encuentra la Cruz del Ferro, un gran montículo de piedras y guijos que los peregrinos, a lo largo de los años, han ido acumulando. Y se abandona la comarca por el O Cebreiro.

El Camino de Santiago ha influido en El Bierzo de diferentes maneras: creando o desarrollando ciudades, cambiando ritos religiosos, facilitando el comercio, o trayendo simplemente noticias. En definitiva, el Camino de Santiago fue decisivo para que El Bierzo... Bierzo mantuviese un contacto constante con el resto de Europa y formase parte de una cultura más universal.

En la zona de El Bierzo este, el trazado del Camino se ha visto invadido y absorbido por los distintos viales que a lo largo de los años se han ido diseñando para superar la barrera natural montañosa que separa Galicia de la meseta. El estado de estos viales adolece, a todas luces, de una adecuada conservación y mantenimiento, como así lo denotan los innumerables socavones y baches que dificultan un tránsito seguro para los vehículos que utilizan estas carreteras. Especialmente preocupante en temas de seguridad es la situación en la que se encuentran los numerosos peatones que transitan por estas vías. Y es que, al coincidir los viales con las últimas etapas del Camino de Santiago en tierras de Castilla y León, el número de peatones es realmente alto; peatones que son principalmente peregrinos, pero que no podemos tampoco olvidar a los habitantes de los pueblos, como Ambasmestas, Herrerías o La Portela, personas, en su mayoría de avanzada edad. La ausencia de arcenes hace realmente peligroso compaginar el tráfico rodado con la presencia de peatones, debido también a la estrechez de los viales.

En dos mil diez se celebra el segundo Año Santo del siglo XXI, por lo que se prevé una importante afluencia

de peregrinos, que agravará los problemas de seguridad que se denuncian en estos antecedentes. El año pasado unos noventa mil peregrinos pasaron por El Bierzo y, según se desprende de las evaluaciones realizadas por distintas asociaciones del Camino, en el presente ejercicio se superarán con creces las ciento cincuenta mil personas. Ante semejante panorama comprenderán Sus Señorías que es nuestra obligación tomar las medidas necesarias para garantizar su seguridad a lo largo de todo el recorrido, y en particular en el tramo al que nos referimos.

El trayecto que se propone acondicionar pertenece a la 006-A, antigua Nacional 120, en la actualidad de titularidad autonómica, y cuyo trazado discurre por Ambasmestas, Vega de Valcarce, Ruitelán, Las Lamas, hasta el cruce de Laballós. A partir de ahí, el vial continúa por El Castro hasta Piedrafita, este trayecto de aproximadamente dos kilómetros desde el cruce hasta Piedrafita pertenece al Ministerio de Fomento del Gobierno de España, y se encuentra en un óptimo estado de conservación.

La carretera que se pretende arreglar adolece de arcenes, lo que supone un auténtico peligro para los peregrinos –ya hay antecedentes de algún accidente– y un auténtico peligro para los lugareños, persona –como decía anteriormente– muy mayores en su mayoría. La Junta de Castilla y León, en el ámbito de sus competencias, debe hacer los esfuerzos necesarios para que las infraestructuras estén a la altura de las circunstancias de este acontecimiento que tiene una indudable repercusión fuera de nuestras fronteras autonómicas y nacionales, por lo que es una obligación ineludible velar por la seguridad de los miles de peregrinos y de dar la mejor imagen posible de nuestro entorno para asegurar que estos viajeros vuelvan a nuestra tierra para seguir descubriéndola y disfrutándola.

Por lo expuesto anteriormente, se presenta la siguiente propuesta de resolución: "Las Cortes de Castilla y León instan la Junta de Castilla y León a realizar las actuaciones necesarias en la carretera de Ambasmestas hasta el cruce de Laballós, al objeto de garantizar la seguridad del elevado número de peatones que transitan por esta vía, ya que su trazado coincide con el Camino de Santiago". Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Villaverde Gutiérrez. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Mar González Pereda.

LA SEÑORA GONZÁLEZ PEREDA: Gracias, Presidenta. Señor Villaverde, voy a empezar dándole las gracias a parte de lo que ha sido su... sus antecedentes y en lo que creo que vamos a estar solamente de acuerdo, y es que es cierto que el Camino de Santiago es una

pieza fundamental y valiosa para Castilla y León; muchísimo para nuestra provincia, para León. Usted ha hablado de Ponferrada, de los montones de peregrinos que transitan por ellas, y de lo importante que es el mantenimiento y el reflejo de lo que suponen todos ellos después en cuanto a venta de lo que son nuestra tierra y la belleza y la riqueza de nuestro paisaje, y nuestras gentes, por supuesto.

Una vez dicho esto, permítame que le diga que usted en sus antecedentes es bastante confuso. En ningún momento hace referencia a la... a la carretera que usted hace mención y luego solicita su propuesta de resolución. Con lo cual, si que es verdad que habla de sitios, usted dice que las poblaciones que menciona son desde Ambasmestas hasta el cruce de Laballós, ¿eh? Bien, pues estas estarían entorno... ubicadas al entorno de la Nacional 6 y en lo que son los últimos tramos antes de llegar a lo que es puerto de Piedrafita, que sería ya el límite o la frontera con Galicia.

Mire, los tramos por lo que... por los que discurre esta zona -que tal vez usted lo haya pateado mucho menos. Yo creí que su compañero, Pedro Nieto, iba a defenderlo porque seguro que lo ha caminado, tal vez porque estemos mucho más próximos a estas zonas, ¿no?-, pues bien, mire, yo le enseño: son tres carreteras por las que discurren este tramo, y vamos a pasar a analizarlas:

La A-6, una vía de gran capacidad que recoge todo el tráfico pesado y de medio y largo recorrido. Permítame un inciso, es cierto que, con el derrumbe que hemos tenido a la altura de Vega de Valcarce, y las competencias del Estado, todos deseamos que esa obra se ejecutase en el menor tiempo posible. La verdad es que la obra es muy compleja y se está alargando mucho en el tiempo, con lo cual ha habido que derivar por otro trayecto el tráfico pesado; pero, como decimos, es un tema puntual en el que nosotros queremos que se arregle cuanto antes, pero tampoco vamos a cargar las tintas hacia una autovía que es competencia del Estado.

Después estaría la carretera, la Nacional 6, que es la que ha sustitui... ha sido sustituida por la anterior autovía -como ya le he dicho- y cuyo trazado ha quedado prácticamente como vía de servicio de esta. Su tráfico está asociado -como usted bien sabe, y si... y si va por allí lo verá- solamente a desplazamientos locales o acceso a las poblaciones colindantes.

Bien, en último lugar, además de estas dos, tenemos unos tramos que existen con lo que era la antigua carretera a La Coruña y que, actualmente, es un servicio todavía aún muchísimo más local que la anterior Nacional 6, y que sería de titularidad autonómica.

Pues bien, como le digo, el tráfico que circula por estas es puramente local, habiéndose eliminado, desde

luego, la mayor parte de lo que son las circunstancias de riesgo o peligrosidad, pues aquellos vehículos más rápidos no... no circulan por ellas, y además estas antiguas carreteras, lógicamente, tienen un control mucho más exhaustivo en lo que es el... la seguridad en cuanto a la velocidad de los coches que circulan por ellas.

Pues bien, después, en parte de su... de sus antecedentes dice usted: "La ausencia de arcenes hace realmente peligroso compaginar el tráfico rodado con la presencia de peatones, debido también a la estrechez de viales". Así dice usted. Pues bien, la creación de mayores arcenes, como parece que se desprende de su propuesta, está -como no puede ser de otra manera- ligada a actuaciones mucho más complejas que una actuación puntual de socavones, de los que usted habla. Iría también unida, lógicamente, a lo que es el ensanche de la plataforma, el refuerzo de la misma, y también del pavimento. Actuaciones que están previstas -como usted bien sabe dentro del Plan de Carreteras, un Plan del que todos mis compañeros estamos hablando, 2008-20, donde se han proyectado las obras, que, lógicamente, es el instrumento que todos utilizamos para que estas infraestructuras se lleven a cabo y tengan esta solución.

Mire, en resumen, se lo voy a decir en cinco puntos: el objeto del tramo de su proposición se ha eliminado el altísimo porcentaje de vehículos que circulan por ellos, y, desde luego, eso es algo que es obvio y es evidente, y su compañero yo creo que asiente con la cabeza. En el caso concreto del tramo al que se refiere la proposición está solamente limitado a tráfico local, y la limitación de velocidad es muchísimo más estricta. En cuanto a la... a los mayores arcenes en esta carretera -como ya le dice... ya le he dicho antes-, lógicamente, debería ir dentro de una actuación no aislada, sino mucho más amplia, que contemplaría la modernización, en la que iría el ensanche de la plataforma, y, como mínimo, un refuerzo del pavimento. En cuanto a las obras, ya le he dicho que van dentro del propio Plan de Carreteras vigente, yo no he visto... creo que no he visto por ningún lado, tampoco, ninguna enmienda al respecto del tema que hoy nos ocupa. Y, lógicamente, si se deberían hacer estas... estas modernizaciones en este tramo y en la... en la ampliación, lógicamente serían, en todo caso, en aquellos en que el... el trazado coincide con el Camino de Santiago.

Una vez dicho esto, -y yo creo que ya queda claro que... que no vamos a tomar en cuenta su proposición, que la vamos a rechazar- permítame que le diga que, recientemente -lo tengo, porque lo he sacado aquí, en prensa-, la Diputación sé que va a destinar este año 520.000 euros en renovación de redes de saneamiento y asfaltado en el... en lo que es el Ayuntamiento de Vega de Valcarce. También se ha ejecutado allí, como usted sabe, obras de alumbrado, que... que ya están llevadas a cabo. Y sí que puedo avanzarle, porque a través de conversaciones con el Comisariado del Camino de Santiago, sé

que él mismo ha encargado un estudio... han encargado un estudio al... al Colegio de Ingenieros de lo que... de todo este trazado, en cuanto a lo que puede ser seguridad y potenciación de... de este Camino. Un estudio que, según me comentó, puede estar yo creo que me dijo que a finales de febrero o marzo, que se presentará a las distintas Administraciones, y que nos parece, sí, que muy interesante y digno de tener en cuenta. Nada más y muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora González Pereda. Para cerrar el debate, tiene la palabra don Alfredo Villaverde Gutiérrez.

EL SEÑOR VILLAVERDE GUTIÉRREZ: Gracias de nuevo, señora Presidenta. Pues yo la verdad es que pensaba que, con el año nuevo, pues harían ustedes un ejercicio de voluntad política, y... y por lo menos en lo que es una proposición no de ley tan sencilla como esta, porque, realmente, pues usted mismo lo... lo ha simplificado, pues con una ampliación de arcones y un poco de refuerzo de firme y, en definitiva, tratando de que el drenaje superficial se canalice de la mejor manera posible y dañe lo... lo menos posible a la plataforma, pues, yo creo que incluso los peregrinos se lo agradecerían, incluso los franceses y todos estos que vienen, y... y podríamos haber llegado a un acuerdo.

Yo lamento mucho que... esta negativa, y es que otra vez vuelven ustedes a enrocarse... ya, pero vuelven ustedes a enrocarse en la política de propaganda. Cada dos por tres ustedes plan... nos... nos sacan -y los de León estamos muy acostumbrados, y los de El Bierzo más- el famoso Plan del Camino de Santiago, pero, en definitiva, yo no sé en qué van a gastar ustedes las partidas presupuestarias y qué... en qué van a ejercer.

Mire, realmente, este tramo de carretera, por cuestiones personales, de amistad con la gente de... de esa zona, pues yo, sinceramente, lo conozco bastante; y, aparte, he disfrutado haciendo el Camino de Santiago en más de una ocasión. Por lo tanto, lo conozco de sobra, y sé perfectamente que me estoy ciñendo a un tramo del Camino absolutamente específico y que está perfectamente descrito en la proposición no de ley. Ya lo sé que hay tres... tres nacionales seis, por llamarlo de alguna manera: la actual autopista... o autovía, perdón -y, por cierto, el deslizamiento de la A-6 no tiene nada que ver con el tema que estamos tratando en estos momentos-; la antigua A-6... la antigua Nacional A-6; y... y la antigua Nacional 120, que es ese tramo entre Ambasmestas y Laballós, eso es lo que estamos. Y, por cierto, es un tramo autonómico, como usted ha reconocido, y

donde ustedes en el pro... en la propia señalización que han hecho recientemente se han equivocado, porque ese no es el Camino de Santiago auténtico, sino es el Camino de Santiago que utiliza, generalmente, los ciclistas, porque habría que ser un *superman* para poder ir en bicicleta por el auténtico Camino de Santiago, o sea, el que transita por La Faba, que nadie en... en bicicleta sería capaz. Por lo tanto, yo sí me ciño a la carretera concreta que pedimos en esta proposición no de ley.

Y... y sencillamente, yo creo... no sé cuáles va a ser la aportación que va a hacer la Junta de Castilla y León a las medidas de seguridad. Usted sabe que el año pasado este tramo... este tramo de El Bierzo, el Camino de Santiago a través de El Bierzo, entró en el III Plan de Seguridad... en el III Plan Autonómico de Seguridad. La Junta de Castilla y León, ¿qué va a aportar a ese III Plan Autonómico de Seguridad, que no se... que sea dentro de sus competencias? Pues, el arreglo de los tramos de carretera, por donde transitan todos los... los ciudadanos, y por donde transitan los ciudadanos que viven allí, que, como usted bien conoce, son mayores, y corren el peligro, de hecho hay varios accidentes; su propia Presidenta de la Diputación ha reconocido, recientemente, el día veintiséis de enero -hace cuatro días-, con motivo, que la situación es penosa y no aceptable, las ca... en cuestión de carreteras, para esa... para esa zona, ¿eh? Su propia Presidenta de Diputación, de su partido; de hecho, la jefa de filas suya.

Por lo tanto, yo creo que el... con un mínimo esfuerzo, con un mínimo esfuerzo, la Junta de Castilla y León podría apro... apoyar esta proposición no de ley y, en definitiva, actuar dentro de este año dos mil diez, porque, sinceramente, cuando se produzca el próximo Año Jacobo, no sé dónde estará el famoso Plan de Carreteras. Muchas gracias.

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

Votación PNL 1013

¿Votos a favor? Seis. ¿Votos en contra? Diez. Dieciséis votos emitidos. A favor: seis. En contra: diez. Por tanto, 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].