



COMISIÓN DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENCIA

DOÑA MARÍA DE LAS MERCEDES ALZOLA ALLENDE

Sesión celebrada el día 20 de octubre de 2014, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA

1. Proposición No de Ley, PNL/000928, presentada por los Procuradores D.^a Ana María Muñoz de la Peña González, D.^a María Sirina Martín Cabria, D. Javier Campos de la Fuente, D. Juan Luis Ceba Álvarez, D.^a Esther Pérez Pérez y D.^a María Fernanda Blanco Linares, instando a la Junta de Castilla y León a solicitar al Gobierno de España la ejecución de las obras de inversión en las infraestructuras viarias previstas para la Comunidad, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 302, de 18 de septiembre de 2013.
2. Proposición No de Ley, PNL/000929, presentada por los Procuradores D.^a Ana María Muñoz de la Peña González, D.^a María Sirina Martín Cabria, D. Javier Campos de la Fuente, D. Juan Luis Ceba Álvarez, D.^a Esther Pérez Pérez y D.^a María Fernanda Blanco Linares, instando a la Junta de Castilla y León a solicitar al Gobierno de España que establezca las prioridades y plazos para completar las obras y proyectos de la red de altas prestaciones viarias pendientes en la Comunidad, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 302, de 18 de septiembre de 2013.
3. Proposición No de Ley, PNL/001203, presentada por los Procuradores D.^a Ana María Muñoz de la Peña González, D. Fernando Pablos Romo, D. Juan Luis Ceba Álvarez y D.^a María del Rosario Gómez del Pulgar Múñez, relativa a contratación de las obras previstas en el proyecto de abastecimiento de la zona de Cespadosa o Alto Tormes en las provincias de Ávila y Salamanca, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 393, de 11 de abril de 2014.
4. Proposición No de Ley, PNL/001281, presentada por el Procurador D. Juan José Sanz Vitorio, instando a la Junta de Castilla y León a que se dirija al Gobierno de la Nación a fin de que se agilicen todas las actuaciones necesarias que permitan dar solución, a la mayor brevedad posible, al grave problema de tráfico en la



travesía de San Rafael (Segovia) en la N-VI, y a que, hasta que se dé una solución definitiva al respecto, de manera inmediata se encuentre una solución para el desvío del tráfico pesado, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 448, de 12 de septiembre de 2014.

5. Proposición No de Ley, PNL/001284, presentada por las Procuradoras D.^a Ana María Agudéz Calvo y D.^a Ana María Muñoz de la Peña González, relativa a la agilización de los trámites por parte del Ministerio de Fomento para la aprobación definitiva del estudio informativo de la variante de San Rafael en la N-VI, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 448, de 12 de septiembre de 2014.

SUMARIO

	<u>Páginas</u>
Se inicia la sesión a las diez horas cuarenta minutos.	16862
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre la sesión.	16862
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para comunicar sustituciones.	16862
Intervención del Procurador Sr. García Vicente (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	16862
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, comunica que, por acuerdo de los Portavoces, se agrupan los puntos primero y segundo del Orden del Día.	16862
Primer y segundo puntos del Orden del Día. PNL/000928 y PNL/000929.	
La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al primer y segundo puntos del Orden del Día.	16862
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para presentar las proposiciones no de ley.	16863
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. García Vicente (Grupo Popular).	16867
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	16870
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación las proposiciones no de ley debatidas. Son rechazadas.	16874
Tercer punto del Orden del Día. PNL/001203.	
La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	16875



	<u>Páginas</u>
Intervención del Procurador Sr. Pablos Romo (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	16875
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Rodríguez Lucas (Grupo Popular).	16876
Intervención del Procurador Sr. Pablos Romo (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	16878
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	16880
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, comunica que se agrupan para su debate los puntos cuarto y quinto del Orden del Día.	16880
 Cuarto y quinto puntos del Orden del Día. PNL/001281 y PNL/001284.	
La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al cuarto y quinto puntos del Orden del Día.	16880
Intervención del Procurador Sr. Sanz Vitorio (Grupo Popular) para presentar la Proposición No de Ley 1281.	16880
Intervención de la Procuradora Sra. Agudiez Calvo (Grupo Socialista) para presentar la Proposición No de Ley 1284.	16884
Intervenciones de la Presidenta, Sra. Alzola Allende, y la Procuradora Sra. Agudiez Calvo (Grupo Socialista).	16886
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, entiende aprobado por asentimiento el texto definitivo de las proposiciones no de ley debatidas.	16887
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, levanta la sesión.	16887
Se levanta la sesión a las doce horas diez minutos.	16887



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

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Bueno, pues buenos días. Se da comienzo a la sesión del día de hoy. ¿Algún Grupo Parlamentario tiene que comunicar alguna sustitución? ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista?

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

Sí, Presidenta. Le comunico ahora mismo la sustitución. Ana Agudíez Calvo sustituye a Javier Campos de la Fuente y David Jurado Pajares a María Fernanda Blanco Linares.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias. ¿Por el Grupo Parlamentario Popular?

EL SEÑOR GARCÍA VICENTE:

Buenos días, Presidenta. En el Grupo Parlamentario Popular, don Juan José Sanz Vitorio sustituye a don Jesús Ángel Peregrina Molina.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias. Por acuerdo de los Portavoces, se agrupan para su debate los puntos 1 y 2 del Orden del Día, a los que la señora Secretaria dará lectura.

PNL/000928 y PNL/000929

LA SECRETARIA (SEÑORA PÉREZ PÉREZ):

Gracias, Presidenta. Buenos días. Primer punto del Orden del Día: **“Proposición No de Ley número 928, presentada por los Procuradores doña Ana María Muñoz de la Peña González, doña María Sirina Martín Cabria, don Javier Campos de la Fuente, don Juan Luis Cepa Álvarez, doña Esther Pérez Pérez y doña María Fernanda Blanco Linares, instando a la Junta de Castilla y León a solicitar al Gobierno de España la ejecución de las obras de inversión en las infraestructuras viarias previstas para la Comunidad, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 302, de dieciocho de septiembre de dos mil trece”.**

Y el segundo punto del Orden del Día es la **“Proposición No de Ley número 929, presentada por los Procuradores doña Ana María Muñoz de la Peña González, doña María Sirina Martín Cabria, don Javier Campos de la Fuente, don Juan Luis Cepa Álvarez, doña Esther Pérez Pérez y doña María Fernanda Blanco Linares, instando a la Junta de Castilla y León a solicitar al Gobierno de España que establezca las prioridades y plazos para completar las obras y proyectos de la red de altas prestaciones viarias pendientes en la Comunidad, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 302, de dieciocho de septiembre de dos mil trece”.**

**LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):**

Muchas gracias, señora Secretaria. Para la presentación de ambas proposiciones no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, doña Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

Gracias, Presidenta. Señorías, buenos días. La primera iniciativa que presentamos esta mañana, pues, podríamos haberla retirado, ciertamente, puesto que pedimos cumplimiento de los Presupuestos Generales del Estado para esta Comunidad en el año dos mil doce y en el año dos mil trece. Lamentablemente para Castilla y León, no la vamos a retirar porque esto se ha convertido absolutamente en atemporal. No importa que digamos dos mil doce-dos mil trece, podíamos haber dicho perfectamente dos mil catorce, y casi anticipar Presupuestos del dos mil quince. Por lo tanto, no la retiraremos; al contrario, queremos que se debata, que se sepa, que se conozca la falta de compromiso del Gobierno Central, del Partido Popular, de Mariano Rajoy, para con esta Comunidad y para con sus infraestructuras. También para vergüenza de quienes respaldan y aplauden desde esta Comunidad.

En infraestructuras, la reducción de la inversión tiene un efecto negativo sobre la recuperación del crecimiento y el empleo, y es fundamental y necesario para impulsar la productividad. En los Presupuestos Generales del Estado del año dos mil doce, la Dirección General de Carreteras contempló para Castilla y León 281 millones de euros de inversión, de los que 106 serían para nuevas infraestructuras, 14 para reposiciones y 161 para conservación y explotación de la red viaria. El Presupuesto del año dos mil trece destinó 403 millones, de los cuales 263 para nuevas infraestructuras, 167 para el programa de conservación ordinaria de carreteras. A estas inversiones se suman las previstas por los organismos autónomos de los Presupuestos del año dos mil doce y dos mil trece.

Y el objetivo de inversión perseguido en los Presupuestos referidos no se corresponde con la realidad que dominó el año dos mil doce, y está marcado por la misma pauta en el año dos mil trece: de contención de la inversión y ajustes presupuestarios en infraestructuras viarias, demoras en la licitación, demoras en los plazos de ejecución de las obras ya iniciadas, e incluso anulación de contratos en ejecución. Por ejemplo, solo el Presupuesto del año dos mil doce redujo de manera global 144 millones de euros en inversiones, una rebaja de 360 millones para autopistas de primera generación, y caída de las aportaciones de ADIF y de SEITTSA de 267 millones y 427 millones, respectivamente; reducción de 221 millones para convenios en carreteras de competencia autonómica. Esto respecto al dos mil doce.

Si analizamos el Presupuesto General del Estado del año dos mil trece, la parte de fomento, de infraestructuras y de transportes, la inversión de Fomento alcanzó un 20 % menos en el ejercicio dos mil doce, un 36,7 menos que en el dos mil once, y menos de la mitad de lo que el Gobierno Socialista llegó a ejecutar en los años dos mil ocho y dos mil nueve. ADIF invertirá, o invertiría, un 18 % menos que en el dos mil doce; AENA un 17,5 % menos. La media, por tanto, de caída de inversión de los grandes corredores se situó en torno al 30 %, en comparación con el Presupuesto del dos mil doce.



Descensos en la licitación pública de Fomento de un 56 %, según datos de Seopan –que son los que al Partido Popular, al Grupo Parlamentario Popular, le gusta utilizar habitualmente–. Paralización e incumplimiento del recién presentado por entonces Plan PITVI (Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda). Serios incumplimientos en los ritmos de inversión comprometidos con la Unión Europea para las redes transeuropeas de transporte. Compromisos... los compromisos para la llegada de la alta velocidad ferroviaria se han incumplido las fechas, se han ido retrasando una vez más, con obras paradas. Todas las sociedades mercantiles de Fomento experimentaron fuertes caídas de inversión respecto al dos mil once (ADIF un 20... 24,4 %, Renfe y FEVE un 67,9 %, AENA un 37 %). Las inversiones destinadas a la conservación de carreteras se situaron muy por debajo de los parámetros recomendados por los expertos para garantizar la seguridad vial, cerca de un 13 % menos de inversión desde el dos mil once. El incremento sustancial de la inversión privada en la construcción y en la gestión de infraestructuras públicas, el proyecto de ley para regular financiación privada de los transportes públicos, ya apuntaban entonces todo... y lo que lamentable y tristemente después hemos podido ver, la intención privatizadora de servicios públicos esenciales como Renfe o AENA.

Las tasas aeroportuarias subieron en el año dos mil doce un 28 % de media. Para el ejercicio dos mil trece se planteó una subida del IPC de más de 5 puntos, un 8 % más. La realidad es que, hombre, el tocar suelo, y las protestas, y la caída de actividad les hizo rectificar más tarde y bajar estas tasas. Renfe dispuso tan solo de 480 millones de euros para tener obligaciones de servicio público, casi la mitad del gasto que se le adjudicó en los Presupuestos Generales del Estado del dos mil doce. Enseguida supimos la razón, lamentable y tristemente también; esto es, los trayectos y relaciones ferroviarias que se suprimirían como consecuencia de esta reducción para atender las obligaciones del servicio público en la Comunidad y de la puesta en marcha de los tres famosos planes ferroviarios de la Comunidad.

Mientras que, por otro lado... mientras por un lado se recorta, se quita, se suprime, se paralizan inversiones, por otro lado se rescatan autopistas. Fomento aportó 200 millones de euros del erario público para mantener el... en un estado ya de agonía, una decena de concesiones de autopistas de peaje en situación de quiebra inminente. Estas ayudas, en forma de avales y préstamos participativos, se idearon para ganar tiempo mientras se aplicaba una solución definitiva. Y, sin embargo, las soluciones definitivas no llegaron, no han llegado. El dinero público se sigue malgastando porque se sigue incrementando el rescate de estas autopistas.

Tampoco se corresponden las inversiones previstas en los Presupuestos con los datos de licitación y adjudicación de contratos de obras para los años dos mil doce y dos mil trece. La única novedad del dos mil doce fue la entrada en servicio, en el mes de diciembre, del tramo León-Cembranos, en la Nacional 630, el acceso sur, mientras del resto de actuaciones previstas no se hizo absolutamente nada. En dos mil trece apenas se avanzó tampoco nada. Las actuaciones llevadas a cabo en el dos mil trece fueron igual que en el dos mil doce: básicamente abrir tramos que se iniciaron y terminaron con el Gobierno anterior. Entró en servicio la variante de Santa María Ribarredonda, dentro de las obras de la mejora de la Nacional 1. La autovía de Burgos a Aguilar de Campoo, entró en servicio la variante Villatoro-Quintanaortuño. En la autovía navarra... de Navarra, la A-15, entró en servicio el tramo comprendido entre Sauquillo de Campos y Almazán. En la autovía Valladolid-León, entró en ser-



vicio el tramo Valladolid-Villanubla. Dos impulsos de expedientes, solo a efectos de papeleo, que fue en la autovía Ponferrada-Ourense, se aprobó el expediente de información pública y definitivamente el estudio de impacto... y se emitió la declaración de impacto ambiental correspondiente al trazado... a este trazado de esta... de esta vía. En la autovía del Camino de Santiago se aprobó provisionalmente el proyecto de trazado de dos de sus tramos. Una licitación de obras, que ha... que ha sido luego posteriormente, años después, adjudicada, que es en la autovía Salamanca... en el tramo Salamanca-Fuentes de Oñoro, se licitaron las obras de la conexión de la autovía de Castilla con la IP-5, Fuentes de Oñoro y Vilar Formoso. Un inicio de obras, que es en la autovía de la Plata, se iniciaron las obras del tramo comprendido entre Benavente y Zamora. Por lo tanto, novedades, ninguna.

No hubo tampoco ningún avance en la situación de obras respecto a la adecuación, reforma y conservación del Corredor del Norte, ni en la A-2, así como tampoco en las obras de adecuación, reforma y conservación del Corredor Noroeste, en la autovía A-6, ni se registraron avances en la autovía de Palencia a Benavente, ni en la de Ávila a Maqueda, ni la AP-68 (conexión autopista Dos Mares), ni en la autovía de Segovia A-1 por la Nacional 101... 110, perdón. Por su esencial trascendencia cabe destacar que la autovía del Duero y la Valladolid-León, pues continúan pendientes en dos mil trece el grueso más importante de las obras. Ya es urgente completar la A-60, la autovía León-Valladolid, en los tramos que faltan; conectar Ávila a Cuenca y Teruel en la A-40; unir la autovía de Castilla (A-62) con Portugal; la autovía de Burgos a Aguilar de Campoo; la autovía Ponferrada-Ourense y la autovía León-La Robla.

Vamos, resumiendo, entre la exclusión presupuestaria de infraestructuras muy necesarias y demandadas en esta Comunidad, el poco presupuesto de la... de la que... de lo que dispusieron las pocas que tuvieron la suerte de contar con presupuesto y el nivel de ejecución mínimo, mínimo, de ese presupuesto, pues demuestra la mentira permanente del Partido Popular respecto a las infraestructuras y sus objetivos.

Recientemente se aprobó en esos años el PITVI. Decía la Ministra que su objetivo era la finalización de las actuaciones de mayor alcance y que tienen un grado de ejecución más avanzado o que permiten optimizar funcionalmente el sistema de transporte. Desde luego, aún estamos esperando el cumplimiento y puesta en marcha de este programa y de este plan.

Por todo ello, planteamos la siguiente propuesta de resolución, y las voy a fijar por separado, porque entiendo que son asuntos distintos y que requieren votación separada:

“Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a solicitar al Gobierno de España la ejecución de las obras de inversión de infraestructuras viarias previstas en la Comunidad e incluidas en los Presupuestos Generales del Estado por la Dirección General de Carreteras en los años dos mil doce y dos mil trece”.

Respecto a la segunda iniciativa que planteamos esta mañana, también en relación con las infraestructuras, el marco de referencia de la planificación estratégica de infraestructuras elaborado por el Ministerio de Fomento está marcado por el PITVI, por el Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda, que abarca los años dos mil doce a dos mil veinticuatro. El PITVI marca como objetivos básicos, entre otros, contribuir al desarrollo económico, manteniendo un esfuerzo inversor estable



y coherente con las posibilidades económicas de nuestro país; mejorar la eficiencia en la planificación y gestión de las infraestructuras de transportes; contribuir al desarrollo económico mediante el impulso global del sistema de transportes por carretera, entre... entre otros objetivos.

Para cumplir estos objetivos, es fundamental continuar potenciando el mallado de la red mediante el desarrollo de nuevos corredores, el cierre de itinerarios de la red de alta capacidad y las actuaciones en los entornos urbanos, lo que permitirá incrementar la accesibilidad y la cohesión territorial. El PITVI permite que, en coordinación con las Administraciones Autonómicas, se pueda definir, desarrollar y completar una red básica de altas prestaciones viarias. La eficacia del plan exige la utilización de todas las posibles fuentes de financiación, recursos públicos presupuestarios, fórmulas de colaboración público-privadas y el acceso de nuevos fondos europeos.

El PITVI plantea varios programas, entre los cuales se encuentra el Programa de Actuación Inversora, en el que... en el que contempla -y cito textualmente- los grandes ejes estructurantes y los itinerarios de la red, el esfuerzo de las conexiones intermodales y la dotación de determinadas infraestructuras estratégicas, como en este caso son las conexiones transfronterizas. En Castilla y León existen planificadas o iniciadas determinadas infraestructuras viarias que, por su importancia estratégica, es necesario acometer, como es la autovía Burgos-Miranda de Ebro, la autovía del Duero, la autovía del Camino de Santiago, la autovía Logroño-Soria, la autovía de Navarra, la autovía Daroca-Burgos, la autovía de Castilla-La Mancha, la A-51, A-6 (que son las conexiones de Ávila con la A-51, San Esteban de Gormaz-Ávila-Plasencia), la A-60 (lo que es la autovía León-Valladolid), la autovía de Castilla, autovía Oviedo-La Espina, autovía Tierra de Campos, la autovía de la Plata -finalizar el... los dos tramos pendientes-, la autovía del Ebro, la autovía Burgos-Aguilar, Ponferrada-Ourense y la autovía León-Bragança.

La inversión pública en infraestructuras, con garantía presupuestaria suficiente, es una de las fórmulas, la... una de las mejores fórmulas para recuperar el empleo, incrementar la actividad económica y garantizar, desde luego, la creación y dotación de estas infraestructuras tan básicas y necesarias para la Comunidad. Por ello, se plantea la siguiente propuesta de resolución:

“Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a solicitar al Gobierno... a solicitar del Gobierno de España que establezca prioridades y plazos concretos de ejecución, así como la dotación presupuestaria suficiente que permita completar las obras y proyectos de la red de altas prestaciones viarias pendientes en la Comunidad”.

Esperando, porque es un asunto de interés general, un asunto de relevancia y de relevante importancia para el Grupo Parlamentario Popular, como así han venido demostrando todos estos años, y, por tanto, sabiendo que es su objetivo, que es básicamente su preocupación, pues esperamos contar con el voto y el respaldo y el apoyo favorable del Grupo Parlamentario Popular. Por el momento, Presidenta, nada más. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias, señora Muñoz de la Peña. En turno de fijación de posiciones de ambas proposiciones no de ley, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Alfonso José García Vicente.

**EL SEÑOR GARCÍA VICENTE:**

Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días. Señoría, la verdad es que yo entiendo y comprendo que el partido al que usted pertenece está en los últimos tiempos sumido en tiempos de renovación, de cambios internos, también cambios de discurso, y quizá eso haga más comprensible las continuas variaciones y alteraciones que mantienen en su discurso, en cualquier materia, pero muy especialmente en todo lo concerniente al área de Fomento y Medio Ambiente, aunque se hace muy muy difícil sostener un debate cuando ustedes dicen, ahora mismo, exactamente lo contrario a lo que decían hace dos o tres años.

Mire, es que, en el día de hoy, viene usted a reclamar que el Ministerio de Fomento empiece a ejecutar a toda prisa todas esas obras que fue el Gobierno Socialista el que paralizó en el año dos mil diez, cuando llegaron las apreturas presupuestarias; o viene usted a criticar la decisión adoptada por el Ministerio de Fomento de salir al rescate de las autopistas de peaje, cuando era el anterior y último Ministro socialista de Fomento, el señor José Blanco, quien anunciaba en el año dos mil diez que era necesario rescatar las concesiones de aquellas autopistas que se encontraban en dificultades; o, si hablamos de servicios ferroviarios, vienen ustedes aquí a criticar la forma en la que se fueron declarando las obligaciones de servicio público de los servicios ferroviarios de media distancia, cuando ustedes mismos fueron los que plantearon la liberalización del ferrocarril, precisamente con el recorte masivo de servicios y líneas de ferrocarril en Castilla y León; o creo que pasado mañana vamos a tener la ocasión de debatir una iniciativa del Partido Socialista que se opone a la privatización del gestor aeroportuario español, que inició precisamente el anterior Gobierno de España.

En definitiva, se hace ciertamente complicado mantener un debate coherente en el tiempo con un Grupo Parlamentario que es capaz de decir una cosa y la contraria, y la única cuestión que permanece inalterable, el único denominador común es la Portavoz del Grupo Socialista que sostiene esas posiciones, que es usted. Le podría sacar, por cada tema de debate que está surgiendo en los últimos tiempos en esta materia, ocasiones en las que ha dicho exactamente lo contrario a lo que viene a defender esta mañana.

Pero me gustaría incidir en el hecho de que las proposiciones que presenta en el día de hoy son manifiestamente extemporáneas, y no me refiero únicamente al hecho de que fueran suscritas hace un año y que por el propio... la propia dinámica de la Comisión no haya sido posible someterlas a debate hasta el día de hoy, sino porque coincidirá conmigo en que la referencia temporal que incluye esa proposición no de ley -es decir, los ejercicios dos mil doce y dos mil trece- son o parecen tiempos muy remotos en lo económico comparado con la situación que tenemos hoy en día, y que es el marco sobre el cual tenemos que debatir.

Porque le recuerdo que, cuando ustedes firmaban esta proposición no de ley, España se encontraba sumida en una situación de recesión -la prima de riesgo es cierto que ya estaba evolucionando a la baja, pero venía de marcar techos históricos desde nuestra incorporación a la moneda común-, y todo eso, como es razonable, incidía en todas las políticas presupuestarias de los diferentes Gobiernos, de las diferentes Administraciones Públicas, pero muy especialmente en uno que depende de forma muy directa de los costes de financiación, es decir, la inversión en infraestructuras.



Yo creo que el vínculo existente entre los costes de financiación y la oportunidad para invertir es algo que entiende absolutamente cualquier mediano o pequeño empresario o cualquier familia de esta Comunidad o de este país, pero parece ser que no lo entiende el Grupo Socialista. No era lo mismo encontrarnos con una prima de riesgo rozando los 700 puntos, que encarecía enormemente la obtención de recursos para destinarlos a inversión, que la situación en la que nos encontramos ahora, en la que empezamos a disfrutar de cierto margen presupuestario para acometer lo que, por otro lado, yo creo que son objetivos comunes u objetivos de Comunidad, y que en todo momento este Grupo Parlamentario ha reivindicado con igual firmeza ante todos los Gobierno de España, independientemente del color político de quienes los encabezaran.

Pero, como le decía, la situación a día de hoy ha cambiado, y ha cambiado mucho. Da la casualidad de que debatimos esta proposición no de ley cuando tenemos encima de la mesa el Proyecto de Presupuestos Generales del Estado correspondientes al año dos mil quince; un Proyecto de Presupuestos Generales que convierte a nuestra Comunidad Autónoma en la máxima destinataria en el conjunto nacional del presupuesto inversor del Ministerio de Fomento para el próximo ejercicio, y lo hace tanto en términos absolutos como en términos relativos, ya quiera hacer usted el cálculo respecto de nuestro producto interior bruto o respecto de la renta per cápita o por población. En definitiva, Castilla y León es la principal beneficiaria de los compromisos asumidos por el Ministerio de Fomento para el próximo ejercicio y para las anualidades que continúan.

Esto puede parecer sencillamente tirar de un argumentario que nos resulta muy oportuno al Partido Popular en Castilla y León; nada más lejos de mi intención. Yo, por eso, solo quiero hacerle referencia a dos circunstancias:

La primera es lo que dice hoy mismo en portada un medio de comunicación, nada sospechoso, por cierto, de ser afín a la ideología del Partido Popular, como es *eldiario.es*, que, precisamente, en su edición de Andalucía denuncia que se han disparado las diferencias entre Comunidades Autónomas, entre las que reciben más inversión por habitante en infraestructuras y las que menos. Y subtitula diciendo que, en el periodo dos mil ocho-dos mil once, la más beneficiada fue Castilla y León, y que percibía 3,8 veces más que la que menos, que era Baleares; y dice: "... ratio que se ha disparado a 6,4 veces en los cuatro años siguientes" -es decir, en los tiempos más recientes-.

Pero es que, además, y hablando precisamente de Andalucía, no sé si usted ha tenido la ocasión de ver los famosos cinco gráficos que ha difundido el Gobierno Andaluz para demostrar esa presunta afrenta que ha cometido el Gobierno de España en el Proyecto de Presupuestos Generales para el año dos mil quince; supongo que usted no la habrá visto, porque, si la hubiera visto, será muy difícil que venga usted a defender que el Ministerio de Fomento condena al ostracismo a Castilla y León al tiempo que el Gobierno Socialista de la señora Susana Díaz denuncia que los esfuerzos inversores del Gobierno de España van destinados a la Comunidad Autónoma de Castilla y León y no a la de Andalucía.

Yo, por lo tanto, me hago eco de esas dos realidades; y usted extraiga sus propias conclusiones. Quizá estaba usted en lo cierto y estaba acertada cuando decía lo contrario a lo que defiende ahora, o quizá ahora es cuando los demás estamos todos equivocados. Lo que no puede ser es que usted tuviera razón cuando decía una cosa y cuando dice la contraria.



Pero, sobre todo, a mí me gustaría invitarle a usted a que nos dijera exactamente –y me da igual que sea respecto del Proyecto de Presupuestos del año dos mil quince o de la propia ejecución del Presupuesto de años pasados– qué partidas presupuestarias usted habría dejado de ejecutar o qué partidas presupuestarias dejaría de ejecutar en el futuro para conseguir sufragar esas inversiones que dice usted que son tan necesarias en la Comunidad Autónoma y que, según su criterio, están desatendidas. Yo le doy diferentes opciones: la opción número uno sería detraer fondos de otras Comunidades Autónomas para engrosar el listado de inversiones en Castilla y León –lo cual, quizá, cabree bastante a sus compañeros del Partido Socialista en Andalucía–; la segunda opción es que usted indique qué infraestructuras o qué inversiones no habría que ejecutar en la Comunidad Autónoma de Castilla y León y habría que deslizar hacia otras que usted considere más prioritarias; o quizá la tercera sería hacer un poco de memoria, y hacer un poco de memoria a veces supone acordarse de los que ya no están.

Mire, Señoría, cuando en el año dos mil diez el Partido Socialista... el Gobierno –perdón– del Partido Socialista a nivel nacional anunciaba el mayor tijejetazo de infraestructuras en ejecución de la historia democrática de España, en el año dos mil diez el por entonces Portavoz o... o líder del Partido Socialista en Castilla y León, el recientemente defenestrado Óscar López, decía lo siguiente, decía: si estamos en un momento de dificultades, la dificultad afecta a todos; y, desde luego, para un socialista es mucho más prioritario ayudar a un parado que un kilómetro de autovía, y lo va a seguir siendo. Y resulta que usted viene aquí a afejar que, durante los ejercicios dos mil doce y dos mil trece, priorizáramos la política social a costa de la inversión en infraestructuras. Y no me diga que saqué de contexto la declaración, porque la hacía a preguntas sobre el gran tijejetazo del Ministro Blanco que sufrieron algunas inversiones tan importantes para nuestra Comunidad como, por ejemplo, la autovía del Duero, que –como muy bien sabe usted– comenzará su ejecución en todos los tramos y de forma inminente entre La Mallona y Aranda de Duero, puesto que hay partidas presupuestarias para desbloquear la situación.

Respecto de la necesidad de fijar prioridades y calendarios, he de coincidir con usted en que eso sería lo más deseable; y, desde luego, lo que intenta hacer el Presupuesto recientemente presentado es trazar un escenario plurianual razonable de inversiones, que deberían ir acompañadas de la evolución de la economía y de las cuentas públicas españolas.

Lo que, desde luego, no era creíble era presentar sobre el papel una serie de líneas en el mapa, que se correspondían a la red de altas prestaciones ferroviarias o de alta capacidad viaria, pero que luego no iban acompañadas de las correspondientes inversiones, sencillamente, porque las arcas del Estado no se lo podían permitir. Nosotros pensamos que las cosas hay que hacerlas al revés: primero sanear las cuentas públicas y, posteriormente, aplicar aquellos fondos que podamos ir liberando a culminar las infraestructuras en nuestra Comunidad.

Y, mire, para el año dos mil quince yo creo que coincidirá usted conmigo en que hay recogidas prioridades presupuestarias muy notables dentro de... dentro de las vías pendientes de ejecución en nuestra Comunidad, ya se trate de la ronda noroeste de Burgos; de la propia variante de Aranda de la A-11; de la Fuentes de Oñoro a la frontera portuguesa en la A-62; de la propia circunvalación de Segovia, de la Benavente-Zamora; como decía, dotación presupuestaria para todos y cada uno



de los tramos entre La Mallona y Aranda –esos que ustedes abandonaron a medio ejecutar, o, mejor dicho, cuando estaban casi empezando–; la prolongación de la A-40 en Ávila; o las obras pendientes en la A-12; por no hablar de la alta velocidad.

Mire, es que usted dice que no se ejecuta las inversiones comprometidas en esta Comunidad Autónoma. Mire, yo no sé durante cuánto tiempo estuvimos oyendo al anterior Gobierno Socialista que iba a haber una fecha inminente para la inauguración de las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad pendientes en nuestra Comunidad Autónoma. Yo solo tengo una certeza, y es que será en el año dos mil quince cuando la alta velocidad llegue a 7 provincias de nuestra Comunidad. Y mire, nunca mejor dicho: obras son amores. Y las inauguraciones ya serán mejor que las buenas razones.

Por lo tanto, yo entiendo que, cuando ustedes firmaron esta iniciativa, nos encontrábamos en una situación en la que el ritmo inversor que nos podíamos permitir no era, ni mucho menos, el deseable –ni para ustedes ni para nosotros–; pero parece... parece que los tiempos están cambiando; parece que las políticas que tanto criticaron durante los últimos años están dando sus frutos; el ahorro en los costes financieros de todas las Administraciones Públicas ha permitido dotar prioritariamente políticas sociales, pero también liberar fondos para destinar a las inversiones reales; y, por tanto, podremos cumplir con aquel compromiso que formulamos con todos los ciudadanos de Castilla y León hace ya más de tres años, que era reivindicar al Gobierno de España, independientemente del color político que se tratara, el cumplimiento de todos los compromisos pendientes con nuestra Comunidad, que buena falta nos hace. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor García Vicente. Para cerrar el debate, tiene la palabra doña Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

Gracias, Presidenta. Ya le echaba yo de menos, Señoría. Ya ha tomado unas largas vacaciones, ha cambiado de estado civil –para lo que aprovecho para felicitarle y... y darle de nuevo... darle de nuevo la bienvenida a esta Comisión–.

Mire, Señoría, de verdad, no se obsesione tanto con el Partido Socialista. El Partido Socialista, efectivamente, está en un proceso de renovación, de cambios, de democracia, más democracia y más democracia; más vale que se preocupe del Partido Popular, de su partido, de que pueda abrir las ventanas y entrar la democracia en su partido, y se olviden del dedo directo que nombra, desnombra, y pone y quita a voluntad dictatorial básicamente. Entonces, de verdad, les recomiendo que más se preocupe del Partido Popular, se preocupe de su partido, de hacerlo más democrático, de hacerlo más limpio –más limpio–, de hacerlo más transparente... de hacerlo más transparente y de quitarse de encima a todos aquellos que en estos momentos deberían de estar ya pidiéndoles responsabilidades, dimisiones y ceses.

Dicho esto... dicho esto, vuelvo al debate de las iniciativas, al tema de las iniciativas. Mire, efectivamente, es que lo único que le pedimos –es muy sencillo– es que cumplan lo que presupuestaron. Es verdad que ya estamos acostumbrados a que el Partido Popular, cuando gobierna, presupueste una cosa y luego haga algo totalmen-



te distinto a lo que ha presupuestado. Es que no le pedimos inventos, ni invenciones, ni fantasías, ni... ni alegrías por pedir, no; es que le pedimos que cumpla el Presupuesto General del Estado que se trazó para Castilla y León en el año dos mil doce y en el año dos mil trece; como mañana, posiblemente, le pediremos que cumpla el del dos mil catorce; y como seguro que dentro de... de muy poco habrá que pedirle... habrá que pedirle que las fantasías del Presupuesto del dos mil quince también las cumplan, también las cumplan.

Pero, cuando llegue el momento de hablar del Presupuesto del dos mil catorce o del Presupuesto del dos mil quince, pues hablaremos. Pero, mientras tanto, lo que le pedimos es: en primer lugar, la primera iniciativa, que se cumplan los Presupuestos Generales del Estado previstos para esta Comunidad en el año dos mil doce y en el año dos mil trece; y, en segundo lugar, la segunda iniciativa, lo que le pedimos es que se cumplan las fechas previstas de ejecución de las infraestructuras en marcha en esta Comunidad. Así de sencillo. No le pedimos otra cosa. Cumplan, como mínimo, como mínimo, lo que establecen y lo que ponen en los Presupuestos Generales del Estado. Claro, que, después de tres años de Gobierno, es evidente que no son creíbles; es evidente que lo que hacen son presupuestos, nuevamente, de estafa para los ciudadanos, porque lo que presupuestan no lo cumplen.

Mire, hace referencia a... al Gobierno anterior, que planteaba el rescate de concesiones. Señoría, es que ese problema le generó el señor Aznar; ese problema le generó el Partido Popular en esta Comunidad. Mientras el Partido Socialista, cuando hace infraestructuras, hace infraestructuras, y hace autovías gratis -gratis- para todos los ciudadanos, el... las infraestructuras que hace el Partido Popular cuando gobierna son autopistas de pago, solo para quienes las pueden pagar, solo para quienes las pueden pagar. De manera que el fracaso del rescate de las autopistas es el fracaso del Gobierno del Partido Popular del señor Aznar, que fue el que hizo todas estas radiales de autopistas que en este momento hay que rescatar. Porque lo hizo mal, porque hizo autopistas de pago, vinculando préstamos sin rescates posibles y poniendo en peligro el patrimonio... el patrimonio público, porque están vinculadas al patrimonio público. Por tanto, ese agujero... ese agujero se le debemos al Partido Popular y se lo debemos al señor Aznar.

Mire, en... dice que la crisis, que, bueno, que es que el dos mil doce y el dos mil trece la prima de riesgo era muy alta, estábamos en una situación de crisis. Entonces, ¿por qué presupuestaron? ¿No decía el Partido Popular que conocía la crisis desde el año dos mil nueve? ¿No decía que conocía la crisis desde el año dos mil nueve? Entonces, ¿por qué no hizo unos presupuestos de crisis en el dos mil doce y en el dos mil trece? Hizo unos presupuestos falsos, mentirosos, porque sabía que no iba a cumplirlos. No hizo unos presupuestos de crisis. Claro, yo pensaba que los que no nos habíamos enterado de la crisis éramos nosotros. Resulta que es el Partido Popular quien no se enteró de la crisis.

Pero, mire, es que en el año dos mil diez también decía que había crisis, ¿no? En el año dos mil once también decían que había crisis. ¿Y qué hacía el Partido Popular con su irresponsabilidad en la Oposición? Pedir más, y más y más. Y, a más, más; y, a más, más. Esa es la responsabilidad del Partido Popular: cero, cero. Simplemente, simplemente, nada de hacer daño... nada... nada de ayudar, nada de colaborar; simplemente, hacer daño, pedir lo que sabes que no se puede pedir, pero porque hay que pedirlo. Pero luego, además, lo presupuestan. Cuando gobiernan, vienen, presupuestan. Como da igual, no van a cumplir, lo mismo le da.



Porque, mire, es que, de verdad, dice que... hace referencia al Presupuesto del dos mil quince, que Castilla y León se lleva el máximo de inversión de cualquier otra Comunidad Autónoma; que Andalucía protesta. Claro, es que con Andalucía no juegan, es que el Gobierno de España, el señor Rajoy, no juega con Andalucía, porque Andalucía no permite que el Gobierno Central juegue con su Comunidad, como permite Castilla y León, como permite Castilla y León. Porque el Presupuesto... si Andalucía tiene Presupuesto General del Estado para su Comunidad, la Presidenta lo exige, lo reivindica y lo reclama. Pero aquí no, aquí hay sumisión, aquí hay... aquí hay sosiego. Aquí no vamos a reclamar al Gobierno de España que cumpla con Castilla y León, ni mucho menos. No, aquí no se reclama. Por tanto, este es el nido perfecto para que los Presupuestos Generales del Estado, para que el Partido Popular, el Gobierno Central, infle sus presupuestos a costa de los intereses de Castilla y León. Este es el nido perfecto. Por eso aquí dice: sí, los presupuestos en Castilla y León, los Presupuestos del Estado para Castilla y León, son los más altos. Claro, da igual, como bien saben que no los van a ejecutar, bien saben que no los van a cumplir, bien sabe que nadie se los va a reclamar ni nadie se los va a reivindicar, y nadie va a exigir el cumplimiento, pues aquí se juega con los intereses de Castilla y León, lamentablemente, de esta forma tan poco... tan poco elegante.

Mire, Señoría, ¿que qué...? Me pide, me pregunta que qué le proponemos que... dejar de ejecutar. Nada. Lo que le pedimos es que ejecute todo, ejecute todo el Presupuesto, ejecute todo lo que han presupuestado. Pero ¿cómo me... cómo le dice a este Grupo que... que le digamos qué es lo que tiene que dejar de ejecutar? Que no, Señoría, que mire, los Presupuestos los hace quien gobierna, y gobierna el Partido Popular en el Gobierno de España; y lo que pone en el Presupuesto, lo que debe de hacer es cumplirlo; lo que tiene que hacer es cumplirlo. Pero no nos puede pedir a quienes hacemos oposición que digamos qué tiene que quitar el Partido Popular de su presupuesto y dejar de ejecutar. Que no, Señoría, que las cosas no funcionan así. Que uno pone en el presupuesto lo que de verdad va a hacer, la realidad, lo que de verdad va a ejecutar. Lo que no hace son presupuestos electoralistas para que parezca que aquí se reparte bien para todo el mundo, porque luego no va a ejecutar. ¿Qué más da? Eso es estafa, Señoría, claramente.

Y, mire, de tizerretazos mejor no me hable, porque, después de tres años de Gobierno del Partido Popular, en España no hay ciudadano, en un rincón de este país, que no se haya enterado lo que es un recorte en un servicio básico, social y esencial: educativos, sanitarios, sociales, de dependencia, Señoría; de desempleo. Es que hoy en día, en este país, en tres años, hemos... tenemos cosas y estamos haciendo iniciativas, y luchando contra situaciones en las que era impensable que España, en el siglo XXI, tendría que luchar. Hablo de hambre infantil, hablo de pobreza energética, hablo de millones de desempleados. Es impensable que en el siglo XXI, en... en España, un país desarrollado, tengamos que estar haciendo iniciativas contra el hambre infantil; y esto lo ha traído un Gobierno del Partido Popular en España.

Y para finalizar, Presidenta, y de forma muy rápida, quiero hacer un repaso a la situación de cómo están las autovías, y voy a hacerlo de manera escueta y bastante rápida para que quede constancia, al menos en el Diario de Sesiones, de la situación en la que se encuentran, en la que están y a lo que ha llevado la paralización y el desgobierno del Partido Popular para con Castilla y León.

Mire, la autovía Burgos-Miranda en... está en estos momentos igual, exactamente igual que estaba en el año dos mil once; todos los tramos de Castilla y León



abiertos en... y en servicio, solo faltaba el tramo de Rubena-Miranda de Ebro, y la variante, que está en estudio informativo desde el año dos mil diez; y en estudio informativo sigue, porque aquí el Partido Popular no ha hecho nada.

Autovía A-11 (autovía del Duero), igual que en el año dos mil once; la apertura, prevista para el dos mil catorce, se aplaza al dos mil dieciocho, porque hay una paralización absoluta; 24 tramos; en servicio, 8 había en el año dos mil once; en servicio siguen los 8 en el año dos mil catorce.

La autovía Camino de Santiago: el tramo Burgos al límite de Comunidad Autónoma con La Rioja se encuentra exactamente igual que se encontraba en el año dos mil once; 5 tramos: 1 en servicio, 4 parados.

La autovía Logroño-Soria: de 2 tramos, solo 1 en Castilla y León, que sigue también exactamente igual que estaba en el año dos mil once.

La autovía de Navarra tiene 3 tramos: el tramo de Medinaceli-Soria-Tudela, y se abrió un tramo en el dos mil trece; el resto exactamente igual al dos mil once. ¿Vale? Total, de 24 tramos, abiertos 6; el resto parados, absolutamente parados desde que gobierna el Partido Popular.

La autovía Daroca-Burgos: el tramo Burgos-Soria, de la A-23 -un tramo de la autovía enmarcado dentro de un corredor estratégico a escala nacional que supone la conexión Cantábrico con el... la conexión del Cantábrico con el Mediterráneo por el territorio de Castilla y León y, por tanto, absolutamente vinculada al mismo, y es un nudo de comunicación fundamental y transcendental para España-, pues se encuentra exactamente igual, exactamente igual que estaba en el año dos mil once, en estudio informativo.

La autovía de Castilla-La Mancha: 2 tramos en Castilla y León, que se encuentran exactamente igual que en el año dos mil once. El tramo... -bueno, por abreviar, no se lo voy a dar en tramos, pero en tramos se... bastante bastante lamentable-.

Las conexiones de Ávila y la A-51, San Esteban de Gormaz-Ávila-Plasencia: de 5 tramos, solo 1 está en servicio; este quiero recordar que es el que hizo el señor Aznar, lo abrió, efectivamente, pero es autopista y de pago; es decir, para los privilegiados que pueden pagarse la autopista; el resto de los tramos, pues siguen en estudio informativo.

La autovía León-Valladolid: en el dos mil once quedaron 4 tramos (1 en servicio, 2 en obra y 1 en licitación); bien, pues de los tramos, en este momento están... uno se abrió en el dos mil doce y otro en el dos mil trece, y, del resto, sigue exactamente igual, absoluta paralización.

La autovía de Castilla: el tramo de Fuentes de Oñoro-frontera portuguesa, licitado con 11 millones de euros más de coste, más de coste, con presupuesto para este año de 4.000.000 de euros, y creo que está en licitación en estos momentos, en estos momentos, estos días, se ha convocado la licitación, y lleva viniendo en el Presupuesto desde el año dos mil doce -esta es de las que... de las que tenían que haber ejecutado en el dos mil doce; estamos en dos mil catorce y se está licitando, licitando, con 11 millones de euros más de coste-.

La autovía Oviedo-La Espina: de 12 tramos, 4 están en Castilla y León -aquí se incluye la... Ponferrada-La Espina, un itinerario, como bien sabe, de interés suprarregional, unión de dos autovías estatales (la autovía del Cantábrico y, a través de esta,



con la Ponferrada-Ourense, la A-6), y se encuentra exactamente igual; se abrió el tramo Ponferrada-Toreno en el dos mil doce; el resto, igual que en el dos mil once. Se firmó con Asturias para la construcción de Espina-Cangas y del tramo Toreno-La Espina, se firmó convenio; pues Asturias cumplirá, seguro, pero, desde luego, Castilla y León, la estamos esperando.

La autovía A-65, Tierra de Campos: el tramo de Palencia-Benavente sigue exactamente igual que en el año dos mil once; 4 tramos: 1 en servicio y el resto parado y paradas sus licitaciones, además.

La autovía de la Plata: el tramo de León-La Robla, se presupuestó estudio informativo en el año dos mil doce y estamos esperando que se cumpla, efectivamente, el presupuesto del año dos mil doce; y del tramo Benavente-Zamora, que se encuentra en obras.

La autopista del... del Ebro (duplicación del límite Navarra-Miranda de Ebro) se encuentra exactamente igual que en el año dos mil once.

La autovía Burgos-Aguilar de Campoo: de 7 tramos, en dos mil once quedaron 2 en obras, que se han abierto ahora en el año dos mil trece; y el resto exactamente igual que en el dos mil once, absolutamente paralizadas, no se ha movido nada.

La autovía Ponferrada-Ourense: se aprobó el estudio informativo en el año dos mil catorce -papeleo que le hacía referencia antes-.

Y la autovía León-Braganza: también itinerario... -es la última, Señoría, no se ponga nervioso; tranquilícese- itinerario de interés supranacional, parte de un eje más amplio (de Oporto-Atlántico-Vila Real-Braganza-León-Oviedo), que conecta la costa atlántica de la Península Ibérica con la costa cantábrica. Autovía, en el tramo de Castilla y León, que bien perfectamente podría haber acometido la Junta de Castilla y León; de hecho, la tiene incluida en su Plan de Carreteras, que hace unos años se la pedía al Gobierno Central, pero que ahora ya, pues como el Gobierno Central, la sumisión que les caracteriza al Partido Popular en Castilla y León para con el Partido Popular a nivel estatal, a nivel nacional, pues esa sumisión le ha venido a olvidar absolutamente la autovía León-Braganza, como les ha hecho olvidar todas y cada una de las reclamaciones que durante años han efectuado para esta Comunidad. Y esa sumisión, Señorías, con el Gobierno Central, no es buena ni para el Partido Popular en Castilla y León y, desde luego, no es buena para los castellanos y leoneses, y para las infraestructuras, la economía, el desarrollo y el desempleo de esta Comunidad.

Por tanto, les animo a que se levanten, a que reivindiquen, a que exijan que se cumplan los Presupuestos de la... del Estado para... al menos, para esta Comunidad Autónoma. Muchas gracias, Presidenta. Y nada más.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias, señora Muñoz de la Peña. Procedemos a someter las... ambas proposiciones no de ley.

Votación PNL/000928

Pues, ¿votos a favor de las propuestas de resolución de la PNL 928? Cinco. ¿Votos en contra? Diez. Quince votos emitidos. Cinco a favor. Diez en contra. Por tanto, queda rechazada.

**Votación PNL/000929**

¿Y votos a favor de la propuesta de resolución de la PNL 929? Cinco. ¿Votos en contra? Diez. Votos emitidos: quince. A favor: cinco. En contra: diez. Queda rechazada.

Y por la señora Secretaria se dará lectura del tercer punto del Orden del Día.

PNL/001203**LA SECRETARIA (SEÑORA PÉREZ PÉREZ):**

Gracias, Presidenta. Tercer punto del Orden del Día: “**Proposición No de Ley 1203, presentada por los Procuradores doña Ana María Muñoz de la Peña González, don Fernando Pablos Romo, don Juan Luis Cepa Álvarez y doña María del Rosario Gómez del Pulgar Múñez, relativa a contratación de las obras previstas en el proyecto de abastecimiento de la zona de Cespedosa o Alto Torres en las provincias de Ávila y Salamanca, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 393, de once de abril de dos mil catorce**”.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Secretaria. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, don Fernando Pablos Romo.

EL SEÑOR PABLOS ROMO:

Gracias, señora Presidenta. Permítanme que, igual que hacía el Portavoz del Grupo Popular en la anterior iniciativa, haga referencia a una noticia de prensa. La fecha es tres de diciembre de dos mil once, y el titular es muy elocuente: “Ni un pueblo de Castilla y León con problemas de abastecimiento de agua -decía ese día el medio de comunicación correspondiente; el periódico *La Razón*, para más datos-. Silván logra uno de sus objetivos, algo parecido que con el sellado de los vertederos”. Y en el desarrollo de la noticia informaba que “... la Junta de Castilla y León tiene previsto invertir más de 350 millones para resolver las necesidades de más de 800 municipios en los que residen más del 96 % de la población de Castilla y León”. Le repito la fecha: tres de diciembre de dos mil once.

En la provincia de Salamanca 324 localidades, una población cercana a 225.000 habitantes -el 70 % de los municipios-, forma parte de abastecimientos mancomunados: 19 previstos, de los que 9 están en funcionamiento; 5 en ejecución desde hace unos años, que afectan a algo más de 10.000 habitantes; y 5 sin comenzar las obras, que tiene una población de referencia de 36.000 habitantes. Por tanto, más de 46.000 habitantes de Salamanca, en estos momentos, octubre del dos mil catorce, no cumplen con esa aseveración del señor Silván de diciembre del dos mil once.

Hoy traemos uno de ellos. Una mancomunidad que, además, no es exclusivamente de la provincia de Salamanca; afecta a cinco municipios de la provincia de Ávila y cinco de Salamanca. Es verdad que es la fusión de dos mancomunidades previas, y también es verdad que, visto el devenir de esta situación, el pasado mes



de mayo decidieron volverse a dividir, porque llevan esperando que la Junta resolviera sus problemas de abastecimiento de agua desde hace muchos años –diez años, aproximadamente–, cuando la Junta de Castilla y León impulsó un proyecto (que es lo único que se ha hecho) en el que se ha invertido –en la redacción del proyecto– una cantidad importante de dinero, cientos de miles de euros, llegándose a presupuestar más de 4.000.000 de euros para su ejecución; una ejecución en esta Mancomunidad de Alto Tormes, que abastece –en su caso, cuando se pueda desarrollar– a los municipios salmantinos de Cespadosa de Tormes, Gallegos de Solmirón, Puente del Congosto, Navamorales, y también a la entidad local menor de Bercimuelle, y a los municipios abulenses de Santa María del Berrocal, Hoyorredondo, Villar de Corneja, San Bartolomé de Corneja y El Mirón.

En principio, la aportación es del 90 % de la Junta de Castilla y León, el 5 % la Mancomunidad y 5 % los Ayuntamientos. Aunque siempre hay que recordar en estas iniciativas que es difícil escrutar cuál es el criterio que utiliza la Junta para determinar cómo se financian. La mayor parte de una inversión –el 80 %– suele estar financiada con cargo a fondos europeos, destinados a este fin, y en el resto de los casos, en alguna ocasión, la Junta de Castilla y León aporta el 20 % restante; en otros, exige a los Ayuntamientos que aporten todo el 20 %; en otros, el 10; en otro, el 5. El caso es que en este caso, más allá de las declaraciones, no ha habido ninguna realidad: presupuestados, 4.000.000 de euros; invertidos, cero.

Y como al señor Silván le tenemos mucho aprecio y comprometió hace tres años que iba a resolver todos los problemas, pues suponemos que el Grupo Popular no tendrá ninguna dificultad esta mañana en aprobar lo siguiente: instar a la Junta de Castilla y León a la contratación y ejecución inmediata de las obras previstas en el proyecto correspondiente al sistema de abastecimiento mancomunado de la zona de Cespadosa o Alto Tormes en las provincias de Ávila y Salamanca. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Pablos Romo. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Rubén Rodríguez Lucas.

EL SEÑOR RODRÍGUEZ LUCAS:

Gracias, Presidenta. Buenos días, Señorías. Poniéndonos un poquito en antecedentes, aunque ya lo ha hecho el señor Pablos Romo, el proyecto de abastecimiento mancomunado de la zona de Cespadosa, el Alto Tormes, pretendía buscar una solución al abastecimiento de municipios abulenses que constituían la Mancomunidad de Hoyos del Corneja, puesto que se abastecían de pozos, además de poner fin a la precariedad de algún abastecimiento de Salamanca, de Gallegos de Solmirón, y aprovechar la oportunidad de utilizar la presa de San Fernando como punto más favorable para la captación de estas aguas.

Todos estos factores convergen en que la solución más racional pasa por construir esta captación desde la presa de San Fernando. Construcción en una única captación, como he dicho, con un tratamiento inicial común y un esquema de impulsiones para que desde los puntos más adecuados pueda distribuirse el agua por gravedad. De esta manera se aseguraba el abastecimiento de varios núcleos de población de las provincias de Ávila y Salamanca.



No obstante –y aquí viene el problema–, gran parte de las instalaciones habrían de ser ubicadas en el municipio de Cespedosa, que además tenía que buscar el suelo. Fue este Ayuntamiento el que planteó las mayores dificultades para la firma del convenio de... de colaboración que daría viabilidad a este proyecto, hasta el punto de que, al contrario de lo que dice los antecedentes en... de su proposición no de ley, el convenio no llegó nunca a firmarse, y no llegó a firmarse sobre todo por esta oposición de este Ayuntamiento, y me consta que, probablemente, ustedes sepan quién gobierna en este municipio. Por lo tanto, la solución prevista en este proyecto, que es la que daría respuesta de manera eficaz a la problemática del abastecimiento de agua en estos municipios, y que es la que ha trabajado, la... en la que ha trabajado la Administración Regional, buscando, primero, la solución técnica más adecuada; redactando el proyecto –como usted ha dicho, un proyecto costoso, un gran proyecto de construcción–; realizando las gestiones necesarias para impulsar la ejecución de esta infraestructura; y promoviendo la firma del necesario convenio con la Mancomunidad de Aguas del Tormes. Incluso, desde el Somacyl se intentó buscar una solución, pero dicho convenio no llegó a firmarse, siendo esta, probablemente –y perdone que se lo diga así–, la gran falsedad en la que se fundamenta la proposición no de ley presentada: el convenio nunca llegó a firmarse por la negativa, sobre todo, del Ayuntamiento de Cespedosa, en la que ustedes gobiernan.

Los hechos lo que demuestran es que nadie tuvo más interés que la Administración Regional en que se solucionara la problemática existente y en que el proyecto saliera adelante. En cualquier caso, en la actualidad sería necesario, de todas formas, contar con la voluntad de todos los Ayuntamientos implicados, como usted sabe. Sería necesaria la firma del correspondiente convenio de colaboración, habría que revisar el proyecto para ajustarlo. Es decir, Señorías, sería necesaria una actualización del proyecto. Por lo tanto, no es la Administración Regional, no es la Junta de Castilla y León quien tiene los deberes pendientes, sino que alguno de los Ayuntamientos afectados, los que deben posicionarse con claridad ante el proyecto para que no se repita lo que ya sucedió y perdamos un tiempo precioso –que se ha perdido– en preparar el proyecto, en organizarlo todo y después no firmemos el convenio.

Yo le haría una pregunta: usted, como miembro del Partido Socialista, ¿está convencido... tiene seguro que el Ayuntamiento de Cespedosa, que gobierna su partido, estaría dispuesto a fomentar, a colaborar con este proyecto, o volveríamos a estar en la misma situación anterior? La voluntad de la Administración Regional siempre ha sido impulsar este proyecto, por lo que en el momento en el que presupuestariamente pudiera ser abordada se llevaría a cabo, siempre previamente exista un compromiso por parte de la... de la Mancomunidad. Y tenga usted en cuenta que este Procurador de Ávila que le... que le habla ha tomado mucho interés en hablar con los muni... municipios afectados, y los municipios afectados, tanto de Ávila como de Salamanca, están interesados. Probablemente, ¿eh?, no pueda usted comprometer esa palabra de este Ayuntamiento, que se oponía a este proyecto y que hizo, pues, a lo mejor, paralizar un proyecto de una gran infraestructura que podría estar en funcionamiento.

De acuerdo con todo lo expuesto, lo que sí está perfectamente claro hoy, que no es posible lo que usted dice en esta proposición no de ley, la contratación y la ejecución inmediata de las obras, en tanto no exista una conformidad expresa de los municipios afectados, no exista un convenio. Por lo tanto, Señoría, y por la importancia de esta obra de infraestructura, que solucionaría el problema de abaste-



cimiento de varias localidades abulenses y salmantinas, por el gran interés que tiene el Gobierno Regional, el Gobierno de Castilla y León, en solucionar este problema, pero también porque es imposible ejecutar las obras sin antes un acuerdo de los municipios afectados, es por lo que le voy a ofrecer transaccionar su propuesta de resolución. Y empezando por el principio –como debemos hacer–, organizar a los Ayuntamientos –incluido el de Cespadosa– para que este proyecto sea una realidad en un futuro próximo.

La transacción que le ofrezco dice así: “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a que asesore y coordine nuevamente a los Ayuntamientos afectados para que realicen los trámites necesarios que permita la realización del proyecto del sistema de abastecimiento mancomunado de la zona de Cespadosa o altos... o Alto Tormes, en las provincias de Ávila y Salamanca”. Nada más. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Rodríguez Lucas. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución, tiene la palabra don Fernando Pablos Romo.

EL SEÑOR PABLOS ROMO:

Bien. Cuanto menos es sorprendente el argumento del Portavoz del Grupo Popular. Muy sorprendente decir que esto no se ha hecho porque ha habido un Ayuntamiento que no ha querido. Y la realidad es que no se ha hecho... es porque la Junta de Castilla y León presupuestó y no ejecutó.

Mire, tengo delante el acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Cespadosa de Tormes aprobando ese proyecto que usted dice que estaba en contra, y su exposición pública. Dice textualmente: “Por acuerdo del Pleno de este Ayuntamiento de Cespadosa de Tormes, del día ocho de mayo de dos mil nueve, se aprobó proyecto de abastecimiento mancomunado de agua Cespadosa de Tormes, Gallegos de Solmirón, Puente de Congosto, Navamorales, Santa María del Berrocal, Hoyorredondo, Villar de Coneja y El Mirón, quedando expuesto al público a efectos de examen y presentación, en su caso, de posibles alegaciones. La información del expediente tendrá lugar en la Secretaría del Ayuntamiento de Cespadosa de Tormes, de lunes a viernes, en horario de oficina, durante el plazo de treinta días naturales desde la fecha de publicación de este anuncio. En Cespadosa de Tormes, a diez de mayo de dos mil nueve. La Alcaldesa”.

¿Y dice usted que estaban en contra? Si está el acuerdo de aprobación. ¿Cómo puede usted venir a decir aquí que está en contra un Ayuntamiento que ha aprobado el proyecto? Es bastante difícil de entender que la culpa sea de quien sí lo aprueba y no de la Administración que presupuesta y no financia. ¿Cómo van ustedes a intentar justificar algo? Por cierto que la Alcaldesa –las nuevas tecnologías permiten contactar con ella– asegura que sí se firmó el convenio. Yo le reto a algo, a que si está firmado, presentemos conjuntamente, de manera inmediata, para que en esta Comisión, la próxima vez que se reúna, exijamos a la Junta de Castilla y León, los dos Grupos, ustedes y nosotros, la... el inicio de las obras en el año dos mil quince. Le hago ese reto, porque no estamos ante ninguna broma; estamos ante una inversión en la que ya ha habido cientos de miles de euros gastados en el proyecto, en el que ha habido



presupuesto, en el que hay diez municipios que están esperando que lo haga. Y, de hecho, uno puede analizar lo que ha sido durante todo este periodo la evolución de estas obras.

Mire, le voy a leer algunas referencias que se pueden encontrar en los medios de comunicación. Diecisiete de marzo de dos mil nueve: el Ayuntamiento de Cespedosa de Tormes plantea a la Junta de Castilla y León que se aclaren algunas dudas, porque es su obligación, es el Ayuntamiento más grande de los que están. Y en ese planteamiento... -de la provincia de Salamanca- hay una reunión a la que asiste el Jefe Territorial de Medio Ambiente -por cierto, un buen funcionario, al quien habla tiene el mayor de los respetos; hoy es el Subdelegado del Gobierno en la provincia de Salamanca-, y dice textualmente: "La Junta interviene en el Alto Tormes para agilizar el abastecimiento". Diecisiete de marzo. El Ayuntamiento de Cespedosa de Tormes quedó conforme con los compromisos de la Junta, y menos de dos meses después ya había aprobado el proyecto.

Una vez hecho esto, pasa el tiempo, y el paso del tiempo no soluciona los problemas, y nos podemos encontrar con titulares de prensa en los que, según va evolucionando, tenemos noticias positivas, por ejemplo: "La Mancomunidad Aguas del Tormes se constituirá formalmente en febrero". Es del veintisiete de enero del dos mil diez. Tenemos referencias del conjunto de los medios de comunicación. Miren una -a uno de los Procuradores, a quien yo, además, tengo mucho respeto personal, de esta Comisión le va a sonar-, Radio Guijuelo, quince de marzo de dos mil diez: "Aguas del Tormes desbloqueará su abastecimiento después de 4 años". Y así, cada poco tiempo -don Julián lo sabe bien, cada poco tiempo-. Hasta que pasó el diez, y pasó el once, y pasó el doce, y pasó el trece, y llegamos al catorce y los pueblos se hartaron de esperar, y lo que han hecho ha sido volver a crear las mancomunidades de agua que estaban previamente, diferenciando los municipios de Ávila con los de Salamanca.

Mire, don Rubén, usted ha utilizado el pasado -lo cual es bastante preocupante- en buena parte de la intervención que ha hecho. Nos ha dicho que se pretendía, con lo cual parece que ya no se pretende; que se aseguraba, con lo cual parece que ya no se quiere asegurar. Y nos dice que le pidamos a la Junta que asesore y coordine; si la Junta lo que tendrá que hacer es desbloquear la financiación. ¿Pero cómo vamos a aprobar aquí que la Junta asesore y coordine a los Ayuntamientos, como si los Ayuntamientos fuesen menores de edad? Mire, esto no tiene ningún sentido.

El Grupo Socialista va a mantener textualmente la propuesta que hemos hecho. Y le reto a que, si registramos ante estas Cortes la firma del convenio con el Ayuntamiento de Cespedosa, conjuntamente los dos Grupos pidamos a la Junta de Castilla y León que inicie las obras en dos mil quince, porque esto es muy serio. Y, si alguien asegura que no se ha hecho algo, pues el haberlo hecho debe significar cambio atrás de su posición, porque ha sido el único argumento que usted ha traído. Decir que el Ayuntamiento de Cespedosa, un Ayuntamiento con una gestión modélica, no hizo lo que debía a la hora de poner en marcha o poner a disposición los terrenos, cuanto menos, es una situación que suena exclusivamente a excusa.

Y por eso le pedimos, ahora mismo, que entre todos instemos a la Junta de Castilla y León la contratación y ejecución inmediata de las obras previstas en el proyecto correspondiente al sistema de abastecimiento mancomunado de la zona de Cespedosa o Alto Tormes, en las provincias de Ávila y Salamanca, porque le aseguro



que la orografía del terreno no ha cambiado y los problemas de agua siguen siendo bien importantes.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Pablos Romo. Concluido el debate, y no habiendo aceptado la transacción ofrecida por el Grupo Parlamentario Popular, pasamos a la votación.

Votación PNL/001203

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

Y por la señora Secretaria se dará lectura de los dos puntos que se han agrupado, cuarto y quinto, en los cuales cada Portavoz tendrá un grupo a favor... o sea, un turno a favor. Muchas gracias.

PNL/001281 y PNL/001284

LA SECRETARIA (SEÑORA PÉREZ PÉREZ):

Gracias de nuevo, Presidenta. Cuarto punto del Orden del Día: **“Proposición No de Ley número 1281, presentada por el Procurador don Juan José Sanz Vitorio, instando a la Junta de Castilla y León a que se dirija al Gobierno de la Nación a fin de que se agilicen todas las actuaciones necesarias que permitan dar solución, a la mayor brevedad posible, al grave problema de tráfico en la travesía de San Rafael (Segovia) en la Nacional VI, y a que, hasta que se dé una solución definitiva al respecto, de manera inmediata se encuentre una solución para el desvío de tráfico pesado, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 448, de doce de septiembre de dos mil catorce”**.

Y el quinto punto del Orden del Día es la **“Proposición No de Ley 1284, presentada por las Procuradoras doña Ana María Agudiez Calvo y doña Ana María Muñoz de la Peña González, relativa a la agilización de los trámites por parte del Ministerio de Fomento para la aprobación definitiva del estudio informativo de la variante de San Rafael en la Nacional VI, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 448, de doce de septiembre de dos mil catorce”**.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias, señora Secretaria. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra el señor Procurador Proponente, don Juan José Sanz Vitorio.

EL SEÑOR SANZ VITORIO:

Muchas gracias, señora Presidenta. Señorías, traemos a debate una proposición no de ley que ya ha sido debatida, prácticamente en estos términos, hace ya... ya tiempo, ¿eh?, y que, bueno, quizá, para aquellos que no conozcan el asunto, sea bueno centrar y explicar un poco por qué la incidencia puede parecer que es tan



local que solamente aquellos que vivimos allí la padecemos, pero, por razones de la trascendencia de la propia vía de comunicación, tiene... tiene su importancia, ¿no?

Y yo creo que... que es bueno, en primer lugar, que hagamos un poco de historia para... para centrar el asunto, ¿no? El origen de San Rafael, lo que da sentido a San Rafael, lo que configura San Rafael es la consecuencia que nos trae hoy aquí, el problema. Es decir, el propio origen tiene la culpa, probablemente, del problema que hoy traemos aquí. Y lo van a entender muy bien.

En tiempos de Fernando VI, mil setecientos cuarenta y nueve, se toma la decisión de pavimentar lo que era un camino que tenía origen en la antigua calzada romana para unir las dos Castillas, y como consecuencia de la necesidad que tenían los reyes, pues de viajar a algunos palacios y a algunos lugares de cierto encanto, como pueden ustedes imaginar. Es Carlos III, con posterioridad, en mil setecientos ochenta y cuatro, quien toma la decisión de que se construya una casa de postas, en torno a la cual surge lo que hoy conocemos como San Rafael y que es un lugar por el que seguro que todos ustedes han pasado. Y aquel camino pavimentado se convierte en lo que hoy es la Nacional VI.

Bien, pues aquello que da lugar al desarrollo de una población floreciente, como es San Rafael, es la consecuencia de que hoy tengamos un problema. Y esto, que ha sido elemento determinante de desarrollo, ¿por qué es hoy un problema? Bueno, pues básicamente, más allá de la propia evolución de la historia y de la propia evolución de la actividad económica, se produce una circunstancia en un momento determinado, que es fundamental para todo esto: como consecuencia de la necesidad de evitar la travesía de Guadarrama, en la vertiente sur de la Sierra de Guadarrama y del Alto del León, se produce una circunstancia que es el incremento del tráfico, como consecuencia de que tanto viniendo de Madrid uno se incorpora ya prácticamente en lo que es la vía lenta del puerto, como al ir para Madrid uno se... hace en vía lenta todo lo que es la subida a la vertiente norte y se evita parte -la mitad, aproximadamente-, sin tener ningún coste de peaje, eso da como consecuencia a un incremento de los tráficos de todo tipo, especialmente de los tráficos pesados. Esa es la razón. Que es verdad que tiene una punta de problema en el momento en el que se están ejecutando las obras del conocido como tercer túnel -conocido y real-, del tercer túnel de peaje.

Pues bien, ¿a qué da... a qué da lugar eso? Eso da lugar a una intensidad media diaria... el dato es tremendo: 12.000 vehículos/día, ¿eh?, de IMD. Doce mil de IMD, medidos en términos de paso total de vehículos dividido por 365 días del año, ¿eh?, de los cuales el 15 % es tráfico pesado. Y teniendo en cuenta que tenemos puntas en verano de 14.000 vehículos/día. Bueno, no hace falta explicar demasiado más, ¿no? Si tenemos en cuenta que los fines de semana, que los fines de semana se reduce el tráfico pesado, que hay momentos en los que no está permitido el tráfico pesado, y aun así, haciendo la división por los 365 días, nos sale una media de casi 3.000 vehículos pesados al día, nos arroja que en días punta pueden pasar por la travesía de San Rafael en torno a 4.500 vehículos pesados, entendiéndolo por vehículos pesados solamente los que están por encima de 3.500 kilos.

Bien, esta es la situación... esta es la situación actual en la que nos movemos. Bueno, realmente algunos nos llegamos moviendo en la misma situación mucho tiempo, nos llevamos... llevamos defendiendo lo mismo mucho tiempo. Es verdad que bienvenido sean algunos que reivindican ahora y que, en su momento, no reivindicaban.



Bien, ¿cuál es la situación en estos momentos? Porque, claro, la situación requiere de una solución, y esa solución, en principio... en principio se plantea en términos de una alternativa... de una variante, ¿eh?, una variante al tráfico de San Rafael. Y debo decir que la alternativa... -suena mal, uno tiene cierto rubor- que la alternativa que se plantea como solución, pues la planteó en su día el... el que está hablando, ¿no?, que era la conexión... utilizar lo que parecía más sensato, una conexión a través de la AP-6 y una salida una vez acabado el núcleo de población. Actualmente, esa alternativa está aprobada, la declaración de impacto ambiental, es la conocida como "alternativa A-5". Falta ya solamente -y eso no cuesta dinero-, que es la aprobación por parte del Ministerio de las distintas... -del Ministerio de Fomento- de las distintas alternativas dadas por el Ministerio de Medio Ambiente, teniendo en cuenta la A-5. Y en cuanto al otro gran problema, es el desarrollo del convenio en materia de semaforización y reducción de velocidad.

Bien, ¿cuál es la principal demanda en estos momentos por parte de la gente de San Rafael? Bueno, la principal demanda... son dos: por una parte, el desvío del tráfico pesado, que es algo que se entiende perfectamente; y, por otra parte, la semaforización, con la reducción de velocidad. Esta es la situación, y hay un punto de inflexión, que se produce el día treinta y uno... treinta y uno de julio. Realmente el trámite parlamentario tiene lo que tiene, y a veces, pues hay que reconocer que debatimos cuestiones cuando ya están muy avanzadas, en algunos casos incluso solucionados. Esto es lo que hay, y esto no se puede decir que no es así. Es una realidad y las cosas son como son.

Pues bien, el día treinta y uno de julio tiene lugar una reunión en sede del Ministerio de Fomento, en la que asisten el Secretario General, señor Manuel Niño, el Director General de Carreteras, el Subdelegado del Gobierno para las Autopistas Concesionarias con Peaje y yo mismo, que había solicitado esa reunión. En esa reunión se acuerdan determinadas cuestiones. En primer lugar, acelerar el proceso para la aprobación de la alternativa por parte de Fomento que resulte de menor impacto medioambiental en función de la declaración de la DIA. Pero en esa misma reunión se acuerda que esta solución A-5 se retome, la salida norte, de manera que la solución sea la que contribuya... porque aquí es necesario ciertos equilibrios: evitar el tráfico, especialmente el tráfico pesado, y hacerlo compatible con lo que es la actividad económica vinculada a la propia travesía. Y, por lo tanto, la solución que contemplan todas las alternativas pueden ser mejoradas, y así se recoge incluso en algún informe remitido a la CORA. En tercer lugar, se acuerda que lo más importante... que lo más importante es que las actuaciones se acometan de la forma más rápida posible, independientemente de la fórmula utilizada. Y por último, lo más importante de todo, que se dé una solución inmediata, que no dependa de la ejecución de las actuaciones que requieran de obra, por lo dilatado de esos plazos, a lo que es el mayor problema en estos momentos, que es el desvío del tráfico pesado. Y, por lo tanto, se inicien de manera inmediata las negociaciones con la concesionaria para dar solución a este problema, que es el paso por la AP-6, con un... con una conciencia de lo complejo del asunto.

Pues bien, ¿cuál es la situación actual? La situación actual es que en estos momentos está cerrado el acuerdo con la concesionaria a efectos del desvío del tráfico pesado, que está pendiente ese acuerdo ya cerrado con la concesionaria de la redacción, firma y aprobación del correspondiente convenio que tiene que derivarse del mismo para el desvío de todo el tráfico pesado por encima de los 3.500 kilos. No



puede forzarse el tráfico de los camiones que tienen menos de 3.500 kilos, porque creo recordar que es lo que se conoce técnicamente como “transporte de distribución” y, por lo tanto, eso no es posible.

Desde el punto de vista de la señalización... de la semaforización y control de... y control de... de velocidad, se ha desbloqueado, por parte de la Abogacía del Estado, ya el convenio. Es la consecuencia de un convenio entre el Ayuntamiento y el Ministerio. Convenio que, en mi opinión, no sé de quién fue la idea, pero torpemente contemplaba que los mantenimientos de esos... de esa semaforización y de ese control tenía que ser por parte del Ayuntamiento; que ha dado lugar a la modificación del convenio porque eso no tiene ningún sentido. Y que eso ha retrasado, también desde mi modo de ver de manera inexplicable, excesivamente los tiempos que se han utilizado por parte del Gobierno para el informe de la Abogacía del Estado, que ya se ha hecho y en estos momentos solamente falta la licitación. Por cierto, para que no queden dudas, me parece que no son de recibo los plazos que está utilizando el Ministerio competente –que no es el de Fomento en este caso, el de la semaforización– para dar solución definitiva a este problema, una vez que la Abogacía del Estado ya ha informado favorablemente el convenio que hubo que modificar en su momento. Por lo tanto, eso hay que hacerlo ya, porque ya no tiene ninguna justificación.

Y el otro aspecto, que es el afecto... el aspecto presupuestario. Claro, yo reconozco que estos días he tenido alguna polémica con... con este insigne personaje político –al que tengo gran aprecio, como todo el mundo conoce–, que es el Secretario Provincial del Partido Socialista en Segovia, porque decía que esto, claro, que yo digo, pero que no dicen, pero que no aparece, pero que no viene, ¿no? O sea, yo quiero decir, primero, que esto no es nada personal; es más, o sea, yo solamente aspiro a que la providencia mantenga por mucho tiempo al Secretario Provincial de los Socialistas de Segovia al frente del cargo, ¿no? O sea, desde luego, hay pocas más... pocas garantías de éxito más... mayores para el Partido Popular.

Pero... pero, dicho eso, dicho eso, estoy encantado de que quien, cuando nos manifestábamos... cuando nos manifestábamos... no, claro, es que cuando nos manifestábamos porque había un Gobierno Socialista, para que se diera solución a la travesía, él entonces era Subdelegado del Gobierno con... con aspiraciones de Gobernador Civil de toda la vida, y nos mandaba a la policía para decir que nos iba a denunciar. Es cierto que, al final, nunca lo hizo. Y ahora la reivindica. Es verdad que el único coherente entonces fue un excompañero nuestros aquí... compañero suyo, a pesar de lo cual es amigo mío, que, igual que no se manifestaba entonces, decía que, por coherencia, no puede manifestarse ahora. Algunos nos manifestábamos entonces, nos manifestamos ahora, ¿no?

Bien. Pues dice que dónde está en los Presupuestos. Mire, yo aprovecho para que... decir que, también desde el punto de vista presupuestario, esto tiene reflejo, ¿eh? (Me voy a poner las gafas porque hay algunos que, cuando hacen las fotocopias, lo hacen con muy mala idea, ¿no?). Presupuestos Generales del Estado, Sección 17, Ministerio de Fomento. El Programa es el 441M, Subvenciones y Apoyo al Transporte Terrestre –usted lo conoce bien–. Aquí, para compensar la pérdida de ingresos por rebaja de las tarifas de peaje, tenemos 16 millones de euros. El Programa 441M explica la motivación por qué se ha dado solución de esta manera a situaciones similares, y, dada la bondad de los resultados, se utiliza esta fórmula, y recoge cuál es el órgano encargado de su ejecución, que es la Secretaría de Estado



de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, a través de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje –que debo reconocer que yo, hasta la reunión del treinta y uno de julio, les aseguro que desconocía que existía tal figura, pero existe, ¿eh?; no solamente existe, sino que se encarga de estas cuestiones–.

Por lo tanto, ¿qué es lo verdaderamente importante? Lo verdaderamente importante es que, afortunadamente, el tema está encauzado, en vías de solución, gracias a la presión de la gente y a que en este asunto yo creo que, históricamente, los que allí vivimos, independientemente del color político, hemos sido capaces de estar de acuerdo en la solución.

Y, además, yo creo que esa... eso es bueno, eso es bueno en sí mismo, ¿eh?, aparte de que alguno no nos hayamos movido nunca del mismo sitio, bienvenidos sean los que se incorporan nuevamente a esta posición, y yo creo que eso es objetivamente bueno y es un valor en sí mismo.

Por lo tanto, de las dos proposiciones no de... no de ley presentadas, yo creo que podríamos concluir una propuesta de resolución, que entiendo que sería conjunta, que fuera capaz de recoger lo que es la propuesta de resolución de las dos proposiciones no de ley, que es prácticamente la misma, con algunos matices, y, siendo consciente de lo que ya conocemos a fecha de hoy, a diferencia de cuando presentamos las dos iniciativas. Y la propuesta de resolución podría ser en los términos: “La... las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a que se dirija al Gobierno de la Nación a fin de que se agilicen todas las actuaciones necesarias que permitan dar solución, a la mayor brevedad posible, al grave problema del tráfico en la travesía de San Rafael en la Nacional VI, especialmente el tráfico pesado. Que el desvío del tráfico pesado, de forma provisional o definitiva, a través de la AP-6, se materialice vía convenio entre el Ministerio y la concesionaria a la mayor brevedad y de forma urgente, y que el resto de trámites necesarios para dar una solución definitiva a la variante se acometa abreviando todos los trámites, y utilizando la fórmula de ejecución sea más rápida, dotando de los recursos presupuestarios suficientes para el proyecto de actuación y de ejecución de las obras que fueran necesarios, y buscando la compatibilidad de la solución al problema con la actividad económica vinculada al tráfico de la vía (sobre todo de turismos) y el respeto siempre al medio ambiente, así como la ejecución inmediata de las actuaciones previstas de Seguridad Vial en relación con los semáforos y controles de velocidad”.

Yo creo que es lo suficientemente clara, detallada, explícita, comprometida, ¿eh?, y que da respuesta a lo que entiendo que es la aspiración de los dos Grupos a la hora de presentar esta iniciativa. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Sanz Vitorio. Para la presentación de la proposición no de ley que... que ha presentado, tiene la palabra doña Ana María Agudíez, y también para fijar posición respecto a la propuesta efectuada por el Grupo Parlamentario Popular.

LA SEÑORA AGUDÍEZ CALVO:

Buenos días a todos y a todas. Gracias, señora Presidenta. Mire, Sanz Vitorio, que habíamos empezado bien la mañana. Hemos... hemos debatido, hemos hecho



una propuesta de resolución conjunta; usted ha añadido unas cosas, yo he añadido otras, un poco, pues para intentar solucionar el grave problema que tenemos en la travesía en... en San Rafael; y mire usted que aprovecha la coyuntura, este foro de la Comisión de Fomento, para meterse y descalificar a mi Secretario General, Juan Luis Gordo. No voy a entrar en polémica. Usted verá lo que opina de mi Secretario General. Yo lo que sí que le puedo decir es que ustedes generaron este problema. Le recuerdo que, si en vez de una autopista hubiese sido una autovía –como el Partido Socialista así lo defendió–, no hubiésemos llegado a ninguno de estos problemas.

Lo que pasa que tienen la costumbre de generar el problema, no lo solucionan, echan balones fuera y luego queremos ir de salvadores de la patria. Bueno, yo hoy voy a hacer un ejercicio de responsabilidad y voy a intentar, bueno, pues seguir lo que quieren los ciudadanos, que lleguemos a acuerdos para resolver los problemas.

Y lo que sí que quiero dejar... no voy a leer los antecedentes que están en la PNL, puesto que ya se supone que todos los que estamos aquí presentes lo hemos leído, pero sí que me gustaría dejar constancia que usted ha hablado de los que reivindican ahora... Mire, el Partido Socialista siempre ha reivindicado la necesidad de esta variante; de hecho, fue el Ministerio de Fomento, con un Gobierno Socialista, en el año dos mil diez, quien sometió a información pública el estudio informativo de la variante de San Rafael; y ha sido el Partido Popular quien no ha permitido que esto haya avanzado en los plazos y en los tiempos que hubiesen sido necesarios. Es más, le digo, Sanz Vitorio, que probablemente... y estoy convencida que... que usted, pues no... dice la verdad, pero hay veces que no... que no me fío, sobre todo por una... por una sencilla razón: usted ha dicho una cosa durante... desde junio, aproximadamente, que... que empezó este debate, fundamentalmente a raíz del atropello... no... quiero decir, en la... en el último escenario de referencia, a raíz del atropello, en junio, el... tanto el Ayuntamiento de El Espinar como la Diputación Provincial firmaron una serie de mociones institucionales para instar al Gobierno lo que más o menos estamos aquí instando el Grupo Socialista y el Grupo Popular de las Cortes hoy.

Pero le recuerdo que en el dos mil doce ya el... el Alcalde de El Espinar decía que había mantenido una reunión con el Director General y que salía enormemente satisfecho de que el Gobierno del Partido Popular haya confirmado que continúa su curso y que no ha desaparecido de los proyectos que tiene el Ministerio de Fomento a pesar de los importantes ajustes que ha sufrido este Departamento, y estaba muy contento porque consideraba que este era un proyecto prioritario –y estamos hablando de dos mil doce–.

También, según los hechos –la cronología de los hechos–, usted, efectivamente, en esa reunión –que la califica usted mismo como punto de inflexión–, donde dice que el... actuará... el Ministerio de Fomento actuará de forma inmediata en la travesía de San Rafael. Esto, usted lo dice el... el treinta y uno... el treinta y uno de julio, donde dice que se ha acordado, como consecuencia de la reunión –y leo textualmente–: “Se acordó que el Ministerio de Fomento aprobará el estudio informativo para la variante. Se continuará con las actuaciones relativas a los proyectos. Se intensificará la negociación con la concesionaria y se buscará la solución inmediata al tráfico pesado, sin perjuicio de que la solución pase por alternativas previas a la realización de las infraestructuras que fueran necesarias”. Esto lo decía usted en agosto de dos mil catorce.



En septiembre... en septiembre de este... de este mismo año –es decir, hace un mes–, usted decía: “El Gobierno Central anunciará en unos días la solución al desvío del tráfico pesado en San Rafael”, según ha asegurado –como dice *Europa Press*– el Viceportavoz del Grupo Parlamentario Popular de las Cortes de Castilla y León, Juan José Sanz Vitorio, tras las conversaciones mantenidas este mismo martes con el Ministerio de Fomento.

Por eso digo que... que me fío de lo que verdaderamente aquí hemos... hemos acordado, pero lo que tenemos que tener claro son los plazos.

También yo creo que hubiese sido interesante, o es interesante, que hemos utilizado muchos verbos: “urgente”, “prioritario”, “a la mayor brevedad posible”... Bueno, yo creo que la situación definitiva –por lo menos urgente– de lo que tenemos que intentar solucionar, como muy tarde, este año, en enero debe de estar solucionado para que no tengamos los problemas que tenemos en... en San Rafael.

Pero también le digo lo siguiente... y cuando le digo –y lo repito– que a veces no me fío, porque fíjese: en respuesta parlamentaria a la pregunta de Juan Luis Gordo, en la que instaba al Ejecutivo a que explicase los plazos que tenía en mente para licitar la variante de San Rafael, y cuándo estaba operativo el proyecto, la contestación del Gobierno del Partido Popular fue que son los reflejados en los Presupuestos Generales del Estado; es decir, que, a tenor de la respuesta... a tenor de la respuesta, en su momento... por eso digo que... que el Ministerio dice una cosa, usted, en los medios de comunicación, ha dicho otra; por eso le digo que ¿quién se alejaba de la verdad?, ¿quién... qué parte de la respuesta no habíamos entendido: la que dice que las previsiones son las que se contemplan en los Presupuestos Generales o la que en ese momento no dio ningún plazo para resolver?

Pero, bueno, yo estoy convencida que el acuerdo a la que... al que hemos llegado es un acuerdo positivo, sobre todo porque... porque vamos, entre ambos Grupos Parlamentarios, a intentar que no sea esto una mera declaración de intenciones, señor Sanz Vitorio. Esto lo... lo quiero reflejar, que no sea una mera declaración de... de intenciones, y que, desde luego, no... no vendamos humo a los... a los ciudadanos de... de San Rafael.

Por eso, estoy convencida que esta proposición no de ley debe de ser asumida por el Ministerio de Fomento cuanto antes. Desde aquí, ambos Grupos Parlamentarios hemos instado, y, sin necesidad de más argumentos, lo único que... que, lógicamente, el Partido Socialista va a hacer el seguimiento de todas estas cuestiones que hemos aprobado aquí, hoy, en las Cortes; y que muchas gracias, señor Sanz Vitorio, por habernos hecho esa introducción tan bonita de la... de la historia de San Rafael; pero también le digo que le ha sobrado el comentario descalificativo hacia mi Secretario General. Muchas gracias.

Votación PNL/001281 y PNL/001284

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Agudíez Calvo. Entendemos que se aprueba por asentimiento las dos proposiciones...

LA SEÑORA AGUDÍEZ CALVO:

¡Ay, perdón! Sí. Entendemos que se aprueba por... por asentimiento.



LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Sí. Pero...

LA SEÑORA AGUDÍEZ CALVO:

Se acepta la propuesta de resolución conjunta.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

... ¿hace suyo el texto anunciado...

LA SEÑORA AGUDÍEZ CALVO:

Conjunto.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

... por el Grupo... conjunto?

LA SEÑORA AGUDÍEZ CALVO:

Sí. Conjunto. Es una propuesta de resolución conjunta.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Vale. Perfecto. Vale, pues se aprueba por asentimiento las dos proposiciones no de ley, la 1281 y la 1284.

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

[Se levanta la sesión a las doce horas diez minutos].