



# CORTES DE CASTILLA Y LEON

## DIARIO DE SESIONES

---

Año 1988

II LEGISLATURA

N.º 60

---

### COMISION DE OBRAS PUBLICAS Y ORDENACION DEL TERRITORIO

**Presidente: Don Pedro Antonio Hernández Escorial**

Sesión celebrada el día 10 de Mayo de 1988, en Fuensaldaña

---

---

#### ORDEN DEL DIA:

1. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento, para informar a la Comisión sobre los siguientes extremos:
  1. Política de carreteras.
    - 1.1. Criterios de modificación y de aplicación del actual avance del Plan General de Carreteras.
    - 1.2. Cuál es la situación actual del Anteproyecto de Ley de Carreteras.
2. Proposición No de Ley, P.N.L. 36-I, presentada por el Procurador D. Laurentino Fernández Merino, relativa a modificación del Plan Regional de Carreteras, publicada en el Boletín Oficial de estas Cortes, número 32, de 25 de Marzo de 1988.

## SUMARIO

	Págs.		Págs.
Se inicia la sesión a las cinco horas cuarenta minutos.	1440	El Presidente, Sr. Hernández Escorial, abre un turno de preguntas para los Sres. Procuradores miembros de la Comisión.	1454
El Presidente, Sr. Hernández Escorial, abre la sesión.	1440	En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. de las Heras Mateo (Grupo Mixto).	1455
El Secretario, Sr. Domínguez Ferrer, da lectura al primer punto del Orden del Día.	1440	Contestación del Sr. Posada Moreno, Consejero de Fomento.	1455
Intervención del Sr. Posada Moreno, Consejero de Fomento, para informar a la Comisión.	1440	En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Queipo Cadenas (Grupo Socialista).	1456
El Presidente, Sr. Hernández Escorial, suspende la sesión.	1446	Contestación del Sr. Posada Moreno, Consejero de Fomento.	1456
Se suspende la sesión a las dieciocho horas doce minutos, reanudándose a las diecinueve horas.	1446	El Secretario, Sr. Domínguez Ferrer, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	1456
El Presidente, Sr. Hernández Escorial, reanuda la sesión, y abre un turno de preguntas para los Sres. Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	1446	Intervención del Procurador Sr. Fernández Merino, para presentar la Proposición No de Ley.	1457
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. de las Heras Mateo (Grupo Mixto).	1446	El Presidente, Sr. Hernández Escorial, somete a votación la Proposición No de Ley presentada. Es aprobada, por asentimiento.	1457
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. García Burguillo (Grupo de C.D.S.).	1447	El Presidente, Sr. Hernández Escorial, levanta la sesión.	1457
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Clemente Cubillas (Grupo Socialista).	1448	Se levantó la sesión a las veinte horas diez minutos.	1457
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Junco Petrement (Grupo de Alianza Popular).	1450		
Contestación del Sr. Posada Moreno, Consejero de Fomento.	1451		

(Se inicia la sesión a las cinco horas cuarenta minutos).

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR HERNÁNDEZ ESCORIAL):** Se abre la sesión. Por el señor Secretario se dará lectura al punto del Orden del Día.

**EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR DOMÍNGUEZ FERRER):** Buenas tardes. Primer punto del Orden del Día: «Comparecencia del Excelentísimo señor Consejero de Fomento para informar a la Comisión sobre los siguientes extremos:

1. Política de carreteras. Criterios de modificación y de aplicación del actual avance del Plan General de Carreteras.

1.2 Cuál es la situación actual del anteproyecto de Ley de Carreteras».

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR HERNÁNDEZ ESCORIAL):** Muchas gracias, señor Secretario. Tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero de Fomento, don Jesús Posada.

**EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR POSADA MORENO):** Señor Presidente, Señorías. Me voy a permitir, en este punto de política de carreteras, comenzar por el punto 1.2 para volver luego al 1.1.

El punto 1.2 se refiere a cuál es la situación actual del anteproyecto de Ley de Carreteras. Como muchos de Sus Señorías recuerdan, y habrán conocido

desde el principio, desde los primeros albores de la anterior Junta, se habló de una posibilidad de hacer una Ley de Carreteras aprobada en el pleno. Durante bastante tiempo se fue conformando —después de que se hizo el Plan Regional—, y al final de la Legislatura ese anteproyecto de Ley no había sido no sólo aprobado, sino presentado en las Cortes.

Esa intención de llevar a cabo ese anteproyecto de Ley de Carreteras se mantiene por la actual Junta, pero tengo que decir que está matizado por dos circunstancias. Una primera es que en estos momentos, y ante las Cortes Generales, ante el Congreso, se ha presentado un proyecto de Ley de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas —aprobado en Consejo de Ministros, fue presentado por el Ministerio de Obras Públicas—, en el cual incluso ha terminado ya el plazo de enmiendas, y que hará referencia a las carreteras de interés del Estado. Por otro lado, en el discurso de Investidura, el Presidente Aznar se refería a una serie de proyectos de Ley de actuación pública y en uno de ellos estaba el de comunicaciones, es decir, carreteras. Por ello, en estos momentos, y dado que el proceso del Proyecto de Ley presentado en las Cortes, bueno, puede durar un tiempo —y al final conoceremos el texto definitivo—, y que los proyectos de ley de tipo descentralizador —como son éstos de actuación pública— están elaborándose (se va a presentar uno ya a las Cortes, pero no éste), este punto no es considerado por la Consejería como prioritario y puedo decir entonces que el anteproyecto de Ley de Carreteras de la Comunidad Autónoma, siendo voluntad de la Junta el que con ese nombre, o con el nombre de proyecto de Ley de Actuación Pública, sea aprobado a lo largo de esta Legislatura. En estos momentos, estamos a la espera de cuál sea el texto definitivo que se apruebe en el Congreso y en el Senado.

Entro ya, pues, en el punto primero, que era «criterios de modificación y de aplicación del actual avance del Plan General de Carreteras». Como decía esta mañana, se ha elaborado un avance de revisión del Plan Regional de Carreteras, un estudio —del que he sentido no poder dar texto a los Procuradores, pero que lo tendrán en próximas semanas—, y me permito leer la presentación que de este texto hago en la impresión que actualmente se hace, porque creo que resume bastante bien —aunque luego yo, por supuesto, lo trate de forma mucho más extensa—, lo que supone esta revisión del Plan Regional de Carreteras.

La Junta de Castilla y León inició, en mil novecientos ochenta y cuatro, los pasos necesarios para la redacción de un Plan Regional de Carreteras, que cul-

minó posteriormente con la presentación de un documento en el que se incluía la programación, con diversas financiaciones, de una serie de actuaciones por valor de 63.000.000.000 de pesetas, para el periodo mil novecientos ochenta y cinco-mil novecientos ochenta y cuatro. Este plan es el que ha venido enmarcando la gestión del Gobierno de la Comunidad en materia de carreteras, ordenando y argumentando la selección de inversiones y posibilitando la actuación técnica y administrativa de las unidades de carreteras de una manera eficaz.

La experiencia acumulada durante los años de desarrollo del plan ha aconsejado a la Consejería de Fomento revisar algunas de sus determinaciones para acomodarlo a la realidad, más exactamente conocida en este momento, de las carreteras castellano-leonesas y para paliar, en lo posible, las disfuncionalidades en él observadas.

Los criterios básicos establecidos para esta revisión del Plan Regional de Carreteras son, entre otros, los de prestar atención preferente a la conservación de la red, de modo que pueda ponerse término al profundo y continuo proceso de su deterioro y descapitalización, sin renunciar por ello a una política de modernización aunque limitada a los ejes prioritarios de la red básica; reconsiderar la jerarquización y clasificación de las carreteras; potenciar el programa de seguridad vial; y modificar las condiciones objetivo y tolerables de planeamiento. Aquí, en esta presentación que yo hago, no hacía más que recoger las palabras que en el discurso de Investidura decía el Presidente Aznar: «Es nuestro propósito mantener la validez general del Plan Regional de Carreteras, acometiéndose únicamente las reformas imprescindibles. Así, una mayor eficacia en la Administración pasa, a nuestro juicio, por la reducción de la red primaria para concentrarse en un número de carreteras menor y el incremento de las partidas destinadas a conservación de carreteras».

De acuerdo con estos criterios y con la metodología que se expone en la memoria, anexos y planos adjuntos, se ha obtenido la ambiciosa propuesta de revisión del Plan Regional de Carreteras que se presenta en este documento de avance. En ella, se reclassifica la red regional de carreteras autonómicas que ahora queda jerarquizada en dos únicos niveles: básico y complementario. Se propone la cesión o reversión a otras Administraciones de una serie de tramos, bien porque atienden a una demanda de carácter superregional, o porque su función es exclusivamente local. Se canaliza hacia operaciones de conservación y rehabilitación de la red el setenta por cien de los créditos previstos de inversión, demostrando la atención prioritaria del

plan ochenta y ocho a estos conceptos. Se destinan a los programas de modernización diferenciada de los ejes principales de la red de carreteras 30.000.000.000 de pesetas, lo que supone un incremento sustancial del coste unitario de las actuaciones sobre el previsto en el plan ochenta y cinco. Se revisan al alza las condiciones objetivo y tolerables de planeamiento, ampliando las secciones transversales y mejorando las características geométricas para su trazado y diseño.

El volumen total de inversiones programadas asciende a la cantidad de 100.000.000.000 de pesetas, que se distribuyen en los cuatro grandes programas de actuación: obras de vertebración regional y modernización de la red, 27.000.000.000; obras de mejora y reposición, 30.000.000.000; actuaciones en medio urbano, 3.000.000.000; conservación y explotación de la red, 40.000.000.000. Las actuaciones previstas afectarán a diez mil setenta y siete kilómetros de carreteras, crearán quince variantes de otros tanto núcleos de población y corregirán las dificultades creadas por la presencia de grandes obras de fábricas, estructuras inadecuadas y pasos a nivel en cuarenta y tres puntos de la red. Incluyen asimismo el acondicionamiento de las travesías de cincuenta y cinco núcleos y el tratamiento de los accesos a las poblaciones de mayor rango.

Con el documento de Planificación, cuyo avance es el objeto de este texto, la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León dispone de un instrumento de gestión de las carreteras regionales más realista y conforme con las necesidades evidenciadas, y coste efectivo de las obras a ejecutar del plan ochenta y cinco, elevando la inversión media prevista de 6 a 10.000.000 por kilómetro de la red.

De poderse culminar con razonable operatividad, la Administración Autónoma habría dado un paso decisivo para poder contar con una red de carreteras completa, suficiente, homogénea y con las características adecuadas.

Superado el proceso de contraste a que estará sometido este documento de avance, cerca de los demás órganos centrales y periféricos de la Junta de Castilla y León, de otras Administraciones e Instituciones Públicas, y de los diversos agentes sociales interesados, las modificaciones subsiguientes de planeamiento y programación de actuaciones quedarán recogidas en el documento definitivo de la revisión del Plan Regional de Carreteras.

Esta era la presentación, y yo ahora voy a intentar, sin ser excesivamente largo, tocar los puntos más importantes de este programa.

Las motivaciones de la revisión del Plan Regional de Carreteras y sus criterios básicos. Aquí yo quiero señalar, en un primer punto, que nosotros..., este plan nace porque se acepta, como ya se dijo en el discurso de investidura, el plan anterior, pero se considera que deben introducirse unas modificaciones que en cierta forma estaban preconcebidas —estaban en el discurso de Investidura—, pero que, por otra parte, resultan de la experiencia acumulada en estos años de actuación del plan. Y así dice el avance: «Durante los años de aplicación del plan se han puesto de manifiesto evidente los siguientes puntos: el grave estado de descapitalización en el que se encuentra la red titularidad de la Junta, como consecuencia de la obligada política —esto quizá sea un poco excesivo, éste es un informe técnico que será revisado políticamente incluso por la propia Junta y por los propios organismos—, de la obligada política de abandono a que estuvo sometida desde siempre, por la insuficiencia de recursos de que dispuso la Administración Central para atender a estas vías de carácter complementario y marginal, respecto a la red de mayores tráfico». Fácilmente se entiende que si la Administración Central del Estado, con su enorme esfuerzo inversor, tiene aún pendientes de remozar algunos itinerarios de la red de interés general en Castilla y León, la Administración Autónoma tenga graves dificultades para condicionar y mejorar itinerarios que, no siendo de interés general, han sido transferidos en una situación de alarmante y contrastado deterioro, con secciones, trazado y capacidad estructural bajo mínimos admisibles.

Un segundo punto que hay que señalar son las dificultades financieras. Es indudable que este plan, como todo plan de carreteras, como el anterior, como todo el que se haga, su mayor obstáculo está en conseguir una financiación adecuada. Es cierto, y es lógico, que hay una limitación presupuestaria, pero yo creo que es obligación de todos, especialmente de la Consejería, hacer conscientes a todos los agentes sociales y políticos de la necesidad de una mayor financiación para modernizar carreteras.

Otro punto que se tiene en cuenta es la importancia del tráfico inducido cuando se condiciona eficientemente un itinerario, lo que aconseja revisar al alza las condiciones funcionales objetivo y tolerables de planeamiento. Por otro lado, es absolutamente necesario —y todo plan debe contemplarlo— la necesidad de incrementar las medidas y obras que permitan mejorar la seguridad vial, y estas medidas y obras hacen referencia, preferentemente, a la señalización, balizamiento y elementos complementarios de las carreteras, ordenación, de tramos urbanos y

acondicionamiento de cruces e intersecciones en campo abierto.

Y, finalmente, otro punto, que es obvio que destaca de las propias circunstancias de la red de carreteras, es la complejidad y desorientación que para el usuario representan las distintas redes que coexisten dentro de Castilla y León: la red de interés del Estado, en estos momentos la red primaria, la red secundaria, la red local, la red de las Diputaciones, la red de los Ayuntamientos, y redes de otros organismos como pueden ser los de IRYDA. Ello induce a una revisión de la clasificación de carreteras regionales y establece la necesidad de realizar una política coordinada de cesiones de titularidades con las Corporaciones Locales.

Con estas motivaciones y consideraciones, los criterios básicos que se establecen son: primero incluir entre los objetivos del plan y con carácter preferente el atender la demanda de viajes. Esta demanda es una demanda especializada, pues tiene carácter regional, correspondiendo la captación de viajes de paso a la red de interés general del Estado —las grandes líneas—, y las de viajes de carácter local a la red de Corporaciones Locales. Este objetivo de atender la demanda incrementa su protagonismo por el cierre de las líneas ferroviarias, que hacen aún mayor la desproporción entre los tráficos captados por carretera y ferrocarril. Hay que añadir aquí que hay que considerar algunas circunstancias nuevas que se han producido precisamente en estos años y que no podían estar contempladas —no estuvieron contempladas en el plan del ochenta y cinco—, y me refiero, y luego los Procuradores tendrán ocasión de debatirlo, al hecho por ejemplo del embalse de Riaño. Eso indudablemente, el cerrar esa presa, ha supuesto una situación diferente en una comarca determinada, bueno, que hay que contemplar en este plan.

Segundo punto, el criterio es reclasificar la red regional de carreteras en dos únicos niveles: básica, primaria o preferente —con una longitud del orden de dos mil kilómetros—, y red complementaria con el resto de la malla viaria. Esa reclasificación ha de venir acompañada por una cesión de titularidades a las redes de las Diputaciones y Ayuntamientos de aquellos tramos que claramente no están incluidos en los itinerarios de carácter regional que el plan determine. Recíprocamente, han de asumirse la cesión de los que estando incluidos no sean de la titularidad de la Junta de Castilla y León.

Cuatro. Complementariamente, debe estudiarse qué tramos singulares podrían ser revertidos a la Administración Central del Estado, con la suscripción del correspondiente convenio de financiación que garantice, en lo posible, la recuperación de los recursos invertidos en los mismos.

Quinto. Modificar las condiciones objetivo y tolerables del planeamiento, ampliando las secciones transversales y mejorando las características para el trazado y diseño de las carreteras, especialmente en lo que en la red básica, antes definida, se establece.

Y sexto. Gestión eficaz y preferente de la conservación de la red, aportando a esta materia unos recursos adicionales sustanciales, de modo que las carreteras mantengan unas condiciones mínimas aceptables de geometría y de nivel de servicio. Esta actuación preferente en conservación ha de materializarse en dos grandes programas: el de mejora y reposición de la red y el de renovación y regularización superficial, todo ello acompañado con la reestructuración y racionalización de las tareas de conservación y explotación ordinarias que permitan mejorar su eficacia y nivel de prestación. Hay que hacer una modernización diferenciada de los ejes principales de comunicación regional, cumplimentando los programas de acondicionamiento, infraestructura viaria, variantes de población y supresión de pasos a nivel. Atención a los tramos urbanos de la red valorando su función urbanística, reestructurando los subprogramas de acceso a poblaciones y acondicionamiento de travesías. Potenciar el programa de seguridad vial, como antes he dicho. Renovación de los parques y equipos de maquinaria, fundamentalmente los de transporte de personal y los destinados a la viabilidad invernal, grupo este último tan antiguo y obsoleto técnicamente que hace imprescindible su renovación. Con independencia y a la espera de la reclasificación y cesiones mutuas de tramos de la red, coordinar la programación con las actuaciones de la red regional en las redes de la Diputación Provincial, de las Diputaciones Provinciales, a efectos de conseguir itinerarios funcionales y homogéneos en su tratamiento.

El presente documento constituye una ambiciosa revisión del Plan Regional de Carreteras en el que se modifican sus contenidos en algunos aspectos clave como son: reclasificación de la red, cesiones y reversiones de tramos de la red a otras Administraciones, mejora de las condiciones funcionales del planeamiento, incremento del costo unitario de las actuaciones y atención preferente a la conservación.

A continuación, voy a hacer unas referencias a los puntos más importantes que van siendo considerados en el plan.

Así, objetivos y directrices del Plan Regional de Carreteras. Los objetivos referentes a la funcionalidad de las carreteras se dirigen a satisfacer adecuadamente la demanda de viajes, estructurar y vertebrar el territorio incrementando la accesibilidad regional,

modernizar la red de carreteras mejorando la seguridad vial, gestión, eficaz y preferente de la conservación de la red, atender los tramos urbanos compaginando su funcionalidad viaria y su integración en el medio urbano. Así, para concretar estas actuaciones, pues, podemos hablar de dotar de accesibilidad suficiente a todos los espacios comarcales de región; potenciar un eje subcantábrico Villablino-Cistierna-Aguilar de Campóo-Miranda de Ebro; potenciar otros ejes transversales como la C-112, la C-619, la C-110, eje sur de Grédos que cumplen en sus áreas respectivas una función semejante; y... y esto lo consideramos también fundamental, recabar de la Administración Central la adecuada potenciación de los ejes transversales incluidos en la red de interés general del Estado: Burgos-León, N-120; Rio Duero, N-122; y Burgos-Salamanca, N-620. Fomentar el desarrollo y la conservación de las redes locales, a fin de que la oferta de accesibilidad se extienda a los núcleos de menor grado.

Objetivos referentes a la administración y gestión de la red: racionalizar y jerarquizar la red, ordenar y argumentar la selección y programación de inversiones, definir una normativa adecuada a las características y condiciones de las carreteras de Castilla y León, promover la coordinación de las administraciones de carreteras y mejorar la gestión.

Objetivos referentes al gasto en carreteras, como actividad económica: dar a conocer por adelantado a todos los agentes socio-económicos las pautas de gasto de la administración regional de carreteras.

Objetivos referentes a la participación en el planeamiento: permitir y fomentar la participación de cuantos se sientan interesados en la formulación del plan.

Interesa subrayar que aparte de la posibilidad de traducir alguno de estos objetivos de modo inmediato en directrices concretas, todos ellos son coherentes con una forma de concebir el futuro de las redes de carreteras de la Comunidad Autónoma. Esta consiste en obtener una oferta viaria diversificada, capaz de llegar incluso a los núcleos de población de rango inferior en condiciones aceptables de geometría y nivel de servicio, para lo cual han de actuarse con operaciones de conservación y mejora en sentido amplio, excluyendo, con carácter general, la realización de grandes inversiones concentradas en pocos ejes. Ello no impide la directriz de modernizar diferenciadamente los itinerarios principales de comunicación regional de la red básica.

En una palabra —y aquí quiero resaltar este tema—, mientras..., y después de hacer esas cesiones tanto a la Administración Provincial como a la Administración del Estado, la palabra que a nosotros nos gustaría resaltar es la de colaboración: una estrechísima colaboración con las Diputaciones Provinciales, desde el primer momento, y una colaboración importante también con el Ministerio de Obras Públicas y con otras Comunidades Autónomas con las que tenemos que resolver problemas de bordes.

A continuación y en este estudio, bueno, pues, se van estudiando temas como la clasificación y jerarquización de la red de carreteras, que se clasifica, como he dicho antes, en básica o primaria, con una longitud del orden de dos mil kilómetros, y complementaria con el resto de la malla viaria, y que hace que la propuesta final sea la siguiente: que haya un total de kilómetros de red básica de dos mil ciento cincuenta y dos y complementaria de nueve mil quinientos cincuenta y uno, que en total son once mil setecientos cuatro. Pero eso supone que a continuación se van a pedir a otras Administraciones la titularidad de trescientos sesenta y uno coma dos kilómetros y se ceden mil seiscientos veintisiete a Corporaciones Locales y ciento quince al Estado, con una cesión total de mil setecientos cuarenta y tres, con lo cual la longitud final de la red autonómica sería de nueve mil novecientos sesenta kilómetros, de los cuales dos mil cuarenta y nueve son red básica y siete mil novecientos once son la red complementaria.

El avance de estudio, que conocerán y que me limito..., habla luego de inventario de las características de la red, análisis y diagnóstico de la situación de la red, accesibilidad ofrecida por la red fundamental, identificación de itinerarios, condiciones, objetivo y tolerables de planeamiento, programas y tipos de actuación, alcance del plan y determinación de prioridades —en el que se van estableciendo las prioridades, como se va a actuar en cada caso—, y resultados del plan, que yo me permito leer para que conozcan cuáles serían los resultados después de esta actuación.

Los resultados que se pretenden con este plan sería: conversión de las red de interés general del Estado a las condiciones que el Plan General de Carreteras prevé para el año mil novecientos noventa y uno. Segundo, definición de las actuaciones sobre tramos necesarios para llevar la red principal de la Comunidad a sus condiciones de planeamiento. Tercero, valoración de la actuaciones necesarias y contraste con el volumen de inversiones presumible para el Plan Regional en su periodo de vigencia. Cuarto, evaluación de problemas de tráfico y accesibilidad.

El resultado de todo este procedimiento supone, para el año horizonte del plan, que toda la red de interés general del Estado tendrá iguales o mejores condiciones que las objetivo de la red básica de la Comunidad; que los dos mil ciento cincuenta y ocho kilómetros de la red básica habrán sido llevados a sus condiciones objetivo de planeamiento; que toda la red principal de la Comunidad se habrá obtenido una sección de tipo mínima seis-seis; que en toda la red básica de la Comunidad, dos mil ciento cincuenta y dos kilómetros, se habrá alcanzado una sección tipo mínima seis-ocho; que habrá pavimentado con mezclas asfálticas en caliente todos los tramos de la red básica y de la complementaria, con intensidad media diaria mayor de mil, esto es, dos mil setecientos veinte kilómetros; que en lo tocante a la oferta de accesibilidad se harán posibles algunos avances en diversos aspectos importantes. Y el que el indicador ponderado de velocidad —y en eso se mantiene la misma sorpresa que causaba el Plan Regional anterior—, sigue pasando de un valor medio de sesenta con dos a sesenta y dos con ocho, que, indudablemente, es un valor pequeño, pero que esto, que ya nos causó sorpresa en otro Plan Regional, bueno, es debido a que la velocidad en nuestras carreteras —aunque nuestras carreteras son inseguras por su trazado—, la velocidad es muy elevada. Se habrá conseguido una desconcentración de itinerarios, de modo que los principales corredores de la región cuenten con caminos alternativos válidos para los usuarios.

Tercero y once, se habrán cumplimentado por fin los criterios básicos establecidos para la revisión del Plan Regional, que es atención preferente a la conservación, modernización diferenciada de los ejes de la red básica, reclasificación de la red, mejora de las condiciones funcionales de planeamiento, e incremento del valor unitario de las actuaciones y potenciación del programa de seguridad vial.

A continuación vienen programadas las actuaciones a lo largo de todos los años y en todas las etapas. Una primera etapa es mil novecientos ochenta y nueve-mil novecientos noventa y tres y la segunda etapa mil novecientos noventa y cuatro-mil novecientos noventa y ocho. Las obras de vertebración regional y modernización son 27.000.000.000, las actuaciones en medio urbano 3.000, obras de mejora y reposición 30.000, programa de conservación y explotación 40.000; total, 100.000, de los cuales 70.000, como decíamos antes, son sobre conservación.

Tal como está evaluado este programa, la actuación en la primera y la segunda etapa es de 50.000.000.000 de pesetas, todo ello en pesetas de mil novecientos ochenta y ocho, y está también —lo que pasa es que no lo detallo—, por provincia y por programa, la actuación cada año. En las actuaciones por provincias,

si quieren, voy a dar un resumen, bien entendido que estas cifras son puramente tentativas, porque hay un reparto de actuaciones de conservación, hay una evaluación..., claro, a diez años vista, de los programas, es muy relativa, pero se puede dar una cantidad, que sería: en Avila, 9.526.000.000; Burgos, 17.074; León 16.534; Palencia, 11.225; Salamanca, 10.987; Segovia, 7.025; Soria 7.808; Valladolid, 9.857; y Zamora, 9.959. En total 100.000.000.000 de pesetas.

La valoración económico-financiera, que es, indudablemente, uno de los puntos más importantes de este programa, supone que los recursos presupuestarios propios de la Comunidad serán de 60.000.000.000 de pesetas y los recursos adicionales 40.000.000.000, fundamentalmente de la Comunidad Económica Europea o de los acuerdos institucionales.

Por ello, en el periodo..., una vez que este avance esté ya en poder los agentes sociales lo que se trata es de que a lo largo de este año ochenta y ocho se perfeccione para transformarlo en un plan definitivo. Por supuesto, uno de los temas importantes y al que se va a prestar especial atención es que en ningún momento haya una quiebra de la política de carreteras; así, de tal forma que en estos momentos se están ejecutando obras contratadas en el año ochenta y siete y ochenta y ocho, que son claramente contempladas por el anterior..., por el plan actual. Incluso, a lo largo de este año seguirán contratándose obras que tengan, estén previstas en este plan; ahora mismo se está hablando... tenemos quince nuevos expedientes significativos para contratar. En el año ochenta y nueve se da un año de transición y eso se tendrá en cuenta en el definitivo plan, para que, insisto, en ningún momento haya una ruptura en las inversiones que continúan durante el año ochenta y ocho, el año ochenta y nueve y que culminan en el noventa.

Hay que reconocer que este plan que aquí se propone, —este avance de plan—, es un plan ambicioso. Es un plan ambicioso por que supone que de fondos propios, para el año, por ejemplo, ochenta y nueve, haya que pasar de una cantidad de unos 2.000.000.000 que hay en mil novecientos ochenta y ocho a 2.900.000.000, lo cual supone una cifra, un incremento muy significativo. Ahora bien —y aquí, por ello es muy importante la participación de todos, y, especialmente, de esta Comisión y de las Cortes de Castilla y León—, creo que todos debemos ser conscientes —todos los agentes sociales, todos los agentes políticos— de que es preciso este plan para conseguir unas carreteras dignas, que, siendo muy ambicioso este plan, tiene unas características moderadas. No se trata, en modo alguno, de hacer cosas que puedan impresionar a aquél que visite Castilla y León y vuelva dentro de

ocho años; pero sí que consiga mejorar esas carreteras que en estos momentos están a punto de llegar al colapso y de impedir que se pueda circular por ellas. Bueno, pues lo que se pretende es que tengan unas situaciones aceptables; que tengamos una red básica de dos mil kilómetros que pueda ser parangonable, aunque no exactamente igual, pero de características similares a la de red básica de interés... a la red de interés general del Estado, que son algo más de cuatro mil kilómetros. Es decir, que tengamos una dotación de carreteras aceptable. Y eso exige un esfuerzo financiero importante. Y es preciso, y esto es lo que fundamentalmente quiere lograr este avance del plan y esta discusión entre todos los agentes sociales y políticos, que haya una conciencia de que nosotros necesitamos hoy, en Castilla y León, dedicar una parte importante de nuestro presupuesto, hacer un esfuerzo inversor grande para conseguir una red de carreteras adecuada. Nada más. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR HERNANDEZ ESCORIAL): Muchas gracias, señor Consejero. Se suspende la sesión por cuarenta y cinco minutos.

(Se suspende la sesión a las dieciocho horas doce minutos reanudándose a las diecinueve horas).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR HERNANDEZ ESCORIAL): Se reanuda la sesión. Para la formulación de preguntas u observaciones, se procede a la apertura de un turno de los Portavoces de los distintos Grupos Parlamentarios.

En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el Procurador don Rafael de la Heras Mateo.

EL SEÑOR DE LAS HERAS MATEO: Muchas gracias, señor Presidente, Señorías. Nuestra valoración política en relación con el criterio del actual Gobierno de Castilla y León, en cuanto al Proyecto de Ley de Carreteras de la Comunidad Autónoma, bueno, pues no podía ser otra que mantener los criterios que a este Grupo le llevaron a apoyar al Presidente Aznar en su Discurso de Investidura, y, por lo tanto, pues, estimamos las razones de oportunidad que el Gobierno de la Junta puede establecer para, sin dejar de plantearse la presentación de este proyecto, no darle el carácter prioritario entre los proyectos de ley a presentar por la Junta en esta Cámara.

En relación con la revisión del Plan General de Carreteras de Castilla y León, bueno, pues lo primero que tendríamos que decir es que nos posicionaremos, con mayor rotundidad, una vez que conozcamos

ese proyecto de revisión del plan que se ha presentado en sus líneas muy generales, que se ha formulado de una manera muy genérica y yo diría que hasta en una lectura muy rápida, que han impedido casi la toma de las notas precisas para poder fijar con alguna precisión nuestros criterios en esta Comisión. Y por eso nos vamos a limitar a señalar aquello que de alguna manera nos ha sorprendido y que, de alguna forma, pone en cuestión el plan en su conjunto y la revisión de la que hemos estado hablando esta tarde.

Compartimos los criterios que se han señalado para la revisión y no los voy a reproducir; los doy por reproducidos porque los compartimos. Pero el Consejero ha hablado de una cifra de 100.000.000.000 de pesetas para la materialización de este plan en cuatro ejercicios, si mal no creo recordar, cuatro o cinco... No, diez ejercicios; pues, esa precisión, de alguna manera, acerca las posibilidades financieras, pero sencillamente las acerca, porque con las previsiones presupuestarias de no modificarse de una manera radical y rotunda, evidentemente, a mí no me salían ni remotamente los 100.000.000.000 de pesetas, que parece ser que el plan necesita. Es decir, que el primer tema que nos cuestionamos, y que, de alguna manera condiciona todos los objetivos, es de dónde salen los 100.000.000.000 de pesetas, o, mejor dicho, los 60.000.000.000 de pesetas resevados a la Comunidad, dado que los 40.000.000.000 de pesetas restantes esperamos obtenerlos de los fondos de la CEE. Realmente, sino tenemos financiación, pues los objetivos desde luego no van a verse cumplidos.

Otro tema que se ha planteado es la complejidad de las distintas redes. Estamos de acuerdo con ello. Efectivamente, parece razonable que haya un plan nacional, a continuación haya una imbricación de un plan de carreteras regional, que debe ir coordinado con los planes provinciales y locales y, yo diría, incluso —y parece que es una omisión del Consejero, seguramente no profundizar demasiado—, incluso las carreteras que, por denominarlas de alguna manera, diríamos sectoriales, pero que están cumpliendo una función muy importante de interconexión del medio rural llámense las carreteras que en su día hizo IRYDA como infraestructura agrícola —pero que asfaltadas en algunos casos, y transformada su plataforma en otros, y mejoradas están sirviendo de comunicación importante entre distintos núcleos de nuestras poblaciones—, e, incluso, por ejemplo, las carreteras forestales que hace también la Junta a través de otro departamento de la Dirección General de Montes. Y que, de alguna manera, hay que articularlas dentro de ese plan, y que, de alguna manera también, hay que racionalizar su planeamiento, para que no obedezcan a criterios dispares, y tengamos una red, de



alguna manera, homogénea. Y, por otra parte, porque caen también en terreno de nadie una vez ejecutadas. La verdad, hay que decirlo, que las concentraciones parcelarias, está establecido de quien recibe la masa común se encarga después del mantenimiento de esas redes viarias, pero el hecho real incuestionable, independientemente de lo que se diga, es que, después, de esa red viaria no se encarga nadie. Y se hacen inversiones de cientos de millones de pesetas, de miles de millones de pesetas, que en pocos años se deterioran y prácticamente desaparecen porque nadie las conserva, ni preventivamente, ni ya con conservación más concreta cuando llegan a un grado de deterioro determinado. Por lo tanto, ese tema sectorial, de alguna manera, también hay que contemplarlo.

Por otra parte, ¡hombre!, todas las Administraciones... Me parece razonable la reclasificación de la red en dos componentes básica y complementaria, porque la red terciaria —por decirlo de alguna manera— sería la red provincial o la red local, con lo que quedaría completa la clasificación de la red; me parece muy loable el objetivo de, de alguna manera, hacer una redistribución y establecer en dos mil cien kilómetros aproximadamente la red básica y en nueve mil y pico el resto de la red; incluso el planeamiento de seis-ocho y seis-seis para estos tipos de vía. Y me parece muy loable el objetivo de pretender recibir trescientos sesenta y un kilómetros que formarían parte de la red de la Comunidad Autónoma y desprendernos de mil trescientos. Pero ese desprendimiento de mil trescientos, a una cuota de inversión media para poner la red en orden, que pasa de 6 a 10.000.000 según ha dicho el Consejero, supone también unos miles de millones de pesetas que hay que prever, porque naturalmente, las Administraciones receptoras de esa red que pretendemos desprendernos de ella —por razones evidentes y objetivas, porque hay tramos intercalados de red provincial en la red autonómica y viceversa—, pues, naturalmente estas Administraciones, que tienen muchos menos recursos que el Estado, que tienen muchos menos recursos que la Comunidad Autónoma y que tienen mucha más red viaria que entre las dos juntas, porque generalmente la red provincial y local suma tanto como la red nacional y regional, no van a recibir mil kilómetros más, que van a agravar el problema ya gravísimo del mantenimiento de las redes locales y provinciales cuyo costo de adecuación se podría establecer en unos 10.000.000.000 de pesetas. Es decir, que tampoco, de alguna manera, aunque compartimos ese criterio..., hay que establecer los criterios de transferencia, pero con fondos, para que, efectivamente, a esas redes locales ya muy deterioradas, muy depauperadas y que prácticamente son inmantenibles por las Corpora-

ciones Locales en este momento, venga a sobrecargársela con otros mil kilómetros de carreteras, que, además, normalmente, serían las que en peores condiciones están en este momento por razones obvias.

Otro tema que me parece importante señalar es que las carreteras están donde están y no se pueden traer a un sitio para repararlas, sino hay que ir a repararlas allá donde se produce el deterioro. Y no me ha parecido escuchar, al menos, de alguna manera, una sectorización de los parques, de forma que el mantenimiento, en el que se pone especial énfasis y con el que nosotros estamos de acuerdo —porque por ahí hay que empezar fundamentalmente—, se haga de una manera como mucho más racional, en base a establecimiento de unos equipos de ámbito comarcal que tengan un «interland» y un número de kilómetros determinados y que además estén dotados de unos equipos mucho más eficaces y mucho más efectivos que el camión con los áridos en la caja y el cubo con la escoba para ir dando emulsión a los baches. Es decir, que se contemplen. He visto..., seguramente el Consejero me contestará que la Junta en su pasado Consejo ha acordado la adquisición de diez equipos autónomos, con cabina doble para siete personas, tanque de emulsión de dos mil litros, capacidad para áridos de distintos tamaños, incluso compresor para un martillo hidráulico. Ese tipo de equipos, efectivamente, hacen mucho más fácil el mantenimiento ordinario de la red, porque el camión incluso va tirando de los propios operarios y va haciendo que, efectivamente, se hagan más kilómetros de reparación al día que con el sistema antiguo. Pero la racionalización comarcal de esos equipos parece que también es un objetivo a cubrir y del que no se ha hablado.

Y, sinceramente, pues no cansarles más. Yo creo que esas son las aportaciones, señor Consejero, que nosotros..., señores Procuradores, que nosotros podíamos hacer. Muchas gracias.

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR HERNANDEZ ESCORIAL):** Muchas gracias, señor de las Heras. Por el Grupo Parlamentario del Centro Democrático y Social, tiene la palabra don Pedro García Burguillo.

**EL SEÑOR GARCIA BURGUILLO:** Muchas gracias, señor Presidente. Señor Consejero, Señorías. Muy brevemente, para comentar la intervención del señor Consejero.

En cuanto al primer punto, la Ley de Carreteras, pues, efectivamente, no nos parece el momento oportuno de continuar su tramitación, en espera de lo que las Cortes Generales acuerden en la Ley estatal. Pero

lo que sí que nos atrevemos a pedir a la Consejería es que, una vez que haya sido aprobada esta Ley de carácter general, haya la mayor rapidez posible en la tramitación de nuestra Ley regional.

En cuanto al resto de la intervención, hemos escuchado atentamente la exposición de intenciones y el esbozo de la modificación de avance del Plan General, del Plan de Carreteras, y estamos también de acuerdo en los parámetros que la han motivado. Esta modificación habrá que analizarla detenidamente, en este período de estudios que el mismo Consejero ha visto como necesario, para poder llegar a una valoración objetiva de la misma. Por lo tanto, en este momento no nos encontramos en situación de podernos pronunciar sobre él.

En lo que sí coincidimos plenamente es en el diagnóstico del estado de la red viaria. Creo que, sin pecar de exageración, se puede calificar de catastrófico, y tampoco vamos a entrar a profundizar en las causas que lo han motivado. El plazo de vigencia, estos diez años que se han fijado para la modificación del plan que se propone, quizá sea razonable, pero nos hubiera gustado, dentro de lo posible, oírle al señor Consejero una pormenorización, al menos bianual, de las prioridades de actuación en nuestra red viaria, porque ni todas las carreteras se hallan en el mismo estado, ni tienen la misma utilización, ni cumplen idénticos servicios. El Procurador que tiene el honor de hablarles, por razones geográficas, pues conoce algunas que transita con frecuencia, como, por ejemplo, la AV-502; la AV-502, en otro tramo que ha sido recientemente reparado, y bien es cierto que todavía no ha sido recepcionado, pero está siendo ya nuevamente levantado para proceder a una nueva reparación; la AV-511. Estas tres cierran un circuito que evita un rodeo de muchos kilómetros, que, además —y en esto también estoy de acuerdo con el señor Consejero—, no solamente hay que medir en distancia, sino que, dada la sinuosidad del trazado y la dificultad del recorrido, supone bastante tiempo, y que, estando esto reparado, podría pues resolverse el problema de comunicación de un núcleo importante en esta región. Lo mismo nos ocurre con la AV-923; nos gustaría conocer, si es posible, los plazos que se prevén para la finalización de las acciones que se programan en ellas.

En cuanto al plan de cesiones mutuas —y más o menos estamos de acuerdo con lo que ha expuesto el señor de las Heras—, se presupone el acuerdo con las demás Administraciones, pero este acuerdo, así, a priori, nos parece un poco aventurado. En principio, también de acuerdo con la intervención de los agentes sociales y políticos implicados en esta modifica-

ción, pero nos gustaría conocer también, si ello es posible, cómo piensa articularse esta participación para que sea efectiva.

Y, finalmente, que valoramos de manera positiva las intenciones declaradas por el señor Consejero y agradecemos, una vez más, la documentación prometida; esta documentación que nos proponemos estudiar con la profundidad de que seamos capaces. Muchas gracias.

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR HERNANDEZ ESCORIAL):** Muchas gracias, señor García Burguillo. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el Procurador don Enrique Clemente Cubillas.

**EL SEÑOR CLEMENTE CUBILLAS:** Gracias, señor Presidente. Señor Consejero, Señorías. Después de escuchar la intervención, esta tarde, del señor Consejero, me pasa casi exactamente lo contrario que esta mañana. Esta mañana decía yo que me había parecido bien la forma, en cuanto que había una buena y ordenada exposición teórica y un buen contenido técnico, y que, en cambio, no estaba muy de acuerdo —y así lo he manifestado— con el fondo, entendiéndolo como fondo pues los puntos que habría que haber señalado como favorecedores de un verdadero debate político. Ahora, en cambio, por la tarde, digo que me pasa lo contrario, porque me ha gustado el fondo. Es decir, creo que el planteamiento, tanto técnico como en este caso político, aunque se trata de un tema pues que no es demasiado político, sino que tiene un gran componente técnico..., el fondo me ha parecido muy bien; hay una continuidad y una continuidad con una revisión crítica, que también me parece bien, porque la continuidad completa o la continuidad sin más, pues, no hubiera sido conveniente, sin adecuar esa continuidad de un proceso que iba funcionando con muchas limitaciones, pero iba funcionando bien, pero que conviene, en cualquier caso, revisarlo para adaptarlo mejor a las nuevas circunstancias y para acumular la..., diríamos, las ventajas que da la experiencia de la ejecución del plan anterior.

Pero la forma no me ha gustado tanto, porque el Consejero ha despachado el tema, en términos taurinos, con dos «bajonazos» muy rápidos, leyendo partes de un documento, que yo agradezco que nos lo haya prometido, pero que, si lo hubiéramos ya tenido, pues hubiéramos podido avanzar también en esta Comisión. Yo también me sumo al agradecimiento de los Portavoces de otros Grupos, a que, efectivamente, es muy conveniente, y el Consejero lo está haciendo muy bien, aportarnos una amplia documen-

tación sobre los temas que aquí debatimos. Yo le pediría un esfuerzo por la puntualidad en la entrega de esa documentación, que, si es una entrega previa que nos permite ya hojearla o estudiarla, pues avanzamos y podemos profundizar más en el debate.

Dicho esto, y siguiendo el mismo orden que..., muy brevemente, de la exposición del Consejero, decir que a mi Grupo la respuesta que ha dado sobre la situación del Anteproyecto de Carreteras nos parece una respuesta muy razonable, en el sentido que él mismo ha dicho, es decir, que la idea de que, en algún momento, el anteproyecto se convierta en Proyecto de Ley y en Ley se mantiene, pero que es muy conveniente, y estamos de acuerdo en ello, en esperar a la aprobación de la Ley del Estado; entre otras cosas, porque la actual Ley, cuyo Proyecto tengo yo aquí, pues modifica bastante los anteproyectos anteriores, y es conveniente que eso se haga antes, por razones de coordinación administrativa, que la propia Ley de Carreteras de la Comunidad.

Una vez cumplido este requisito, yo, entonces, como decía el Portavoz del CDS, sí sería partidario de que, a partir de ese momento, el tema se convirtiera, legislativamente, en un tema..., en la iniciativa legislativa del Ejecutivo, se convirtiera en un tema prioritario; no antes, pero sí después de que se cumpla esa condición.

El problema de la financiación, entrando ya en el punto primero, en el avance del Plan General de Carreteras y de su revisión. ¿El problema de la financiación? Es un viejo problema que ya hemos debatido muchas veces, con el cambio de papeles al que me suelo referir, es decir, estando sentados en distinto sitio, y yo creo que todos estamos convencidos de que éste es el problema más grave que tienen las carreteras en nuestra Región. Yo, en ese sentido, para no entrar más en el problema..., sabemos que tenemos una financiación muy difícil, una financiación escasa frente a un cúmulo de necesidades; yo lo compararía al mismo problema que se aludía esta mañana que tenemos también para la conservación, protección y mejora de nuestro patrimonio arquitectónico; un patrimonio rico, en fin, un gran..., pero que se nos va descapitalizando por falta de atención presupuestaria. En el caso de las carreteras nos está ocurriendo un poco lo mismo.

Para no entrar en eso, simplemente plantear alguna dudas, por si el señor Consejero tiene a bien contestarlas, concretarlas o despejarlas. Si los fondos propios –los 60.000.000.000, aproximadamente, de pesetas– están ya previstos en el PDR. Dicho de otra manera, si esa cantidad es el presupuesto que hoy

ofrece, diríamos, la Junta, o por el contrario es un presupuesto que no llega hoy a esas cantidades y hay que conseguirlo con el apoyo de todos, porque yo le he creído entender al final al Consejero que nos pedía un poco el apoyo, incluso, de esta Comisión... No sé si se refería a conseguir ese tope de financiación, como un ideal, como una meta a alcanzar, o a superarla porque ya existen previsiones en esas cantidades en el PDR.

Otro tema que me plantea algunas dudas es las transferencias a las Corporaciones Locales. Me plantea las dudas de que, en épocas pasadas –y el Portavoz de la Democracia Cristiana pues recordará conversaciones más o menos oficiales y oficiosas sobre estos temas–, el planteamiento con las Corporaciones Locales, o por parte de las Corporaciones Locales más exactamente, era al revés; no era aceptar ellos transferencias de parte, por pequeña que sea, de la red actualmente de titularidad de la Junta, sino que se proponía exactamente lo contrario: que, dada la situación presupuestaria, la debilidad financiera –sí no de todas, de bastantes de nuestras Diputaciones Provinciales–, el problema de la descapitalización de la red local no tenía otra solución que pasando toda esa red a titularidad de la Junta y desentendiéndose, por tanto, de ello las Diputaciones Provinciales. Yo quería preguntarle si el tema ya se ha planteado, se les ha planteado a las Corporaciones Locales, si el tema se ha planteado ya en alguna de las sesiones o reuniones del llamado Consejo de Provincias; y, en el caso de que aceptaran la transferencia y se transfirieran, con qué fondos. Si con algunos fondos, o con qué fondos se les va a transferir esos mil seiscientos y pico kilómetros de red. Y si esos fondos, en caso de que existan, en la transferencia, están incluidos en las previsiones presupuestarias generales o no.

Otra duda sería cómo se coordina este plan revisado, cuya revisión, en términos generales, nos ha parecido muy adecuada, con los planes provinciales que ya están en marcha, que ya están en ejecución por parte de algunas Diputaciones Provinciales. Dicho de otra manera, si el Plan Regional, o el avance del Plan Regional revisado, se adaptará de alguna forma, buscando la coordinación, a esos planes provinciales que ya están aprobados por algunas Diputaciones y están en ejecución, o será al revés: si esos planes provinciales en ejecución tendrán también que revisarse y que adaptarse al nuevo Plan Regional. Y sí, en ese sentido, se les va a pedir un esfuerzo a las Diputaciones Provinciales. Es decir, que, así como la Junta revisa, con muy buen criterio, su propio plan, o el avance del plan, si se va a pedir también a las Diputaciones que revisen el suyo; en función de buscar una coordinación de intereses comunes.

Otra duda que se plantea nuestro Grupo es que insiste —y ha insistido siempre— el señor Consejero en que se va a dar mucha importancia cuantitativa, en términos presupuestarios, a la conservación, para evitar ese problema grave, en el que estamos de acuerdo yo creo que todos los Grupos, de la descapitalización de nuestra red, por razones de situaciones anteriores, etcétera. Si esto así, la pregunta sería, es, si se va a seguir con el mismo sistema de gestión en materia de conservación. Dicho de otro modo, si la conservación que ahora se va a sobrevalorar mucho, con razón, se va a seguir haciendo exclusivamente con medios propios, potenciando las inversiones, nueva maquinaria, nuevos parques, mejorando los parques... medios propios que hoy por hoy, incluso con esas mejoras, podrían ser insuficientes, o si está pensando en que toda, o parte, de la conservación puede pasar también a contratación exterior. O dicho, o preguntando de una manera más general, si se está estudiando la rentabilidad comparada de ambos sistemas. Y no una rentabilidad, diríamos, alternativa, sino qué tipo de conservaciones sería más rentable contratarlas a la empresa privada y qué tipo de conservaciones podríamos seguir las haciendo con los medios propios.

Otra pregunta concreta —en algún momento se ha referido a ello el señor Consejero— que yo le querría hacer es si se va a concluir el Programa de Travesías Urbanas. Sobre todo en aquellas travesías de más interés urbano, o de más conflictividad. Evidentemente, son costosas; son costosas, pero, por otro lado, mi Grupo piensa que en algunos, o en muchos casos, son de una gran rentabilidad social.

Otra cuestión sería referida a la modificación en la jerarquización de la red y a esa prioridad presupuestaria que por racionalidad para —diríamos— repartir convenientemente, racionalmente recursos escasos, recursos financieros escasos, esa prioridad que se va a dar a la red básica o red primaria. La duda sería: si, por un lado, se prima a la red básica —que parece conveniente— y, por otro lado, parte de la red más local o más secundaria se cede o se transfiere a las Diputaciones, la duda sería: ¿no se está corriendo el peligro de reproducir a otra escala, a escala regional, lo que la actual red regional ha padecido cuando pertenecía a la Administración Central? Cuando ese abandono secular de que, cuando la red, la actual red regional ha pertenecido —en eso yo creo que también estamos de acuerdo todos— a la Administración Central, la necesidad que la Administración Central tenía de primar su red primaria (es decir, lo que hoy no ha transferido, lo que es la red general de interés del Estado); ese abandono secular ¿no se va a traducir ahora a una escala menor, diríamos, a una escala más regional? Que vamos a primar —y yo creo que

con razón— unos ejes básicos de interés intrarregional, pero, si descuidamos la segunda escala, la complementaria, la secundaria, y parte de la local también se transfiere a organismos, Diputaciones Provinciales, organismos locales con pocas posibilidades financieras, si no, reproduciremos a escala regional un poco la discriminación, el abandono que habíamos venido padeciendo hasta entonces a escala regional.

Bien, por último... Estas serían las cuestiones que yo agradecería al señor Consejero que tratara de aclararnos. Por último, digo, decir que estudiaremos con detenimiento el documento que nos promete, y que, en la línea, diríamos, de bastante acuerdo —los principios generales, por lo que hoy aquí se ha expuesto—, una vez estudiado ese documento, pues intentará nuestro Grupo aportar sugerencias críticas de carácter positivo, para mejorar —que es la intención de todos— nuestra red de carreteras.

Muchas gracias, señor Presidente.

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR HERNANDEZ ESCORIAL):** Muchas gracias, señor Clemente Cubillas. Por el Grupo Parlamentario de Alianza Popular, tiene la palabra el Procurador don Manuel Junco.

**EL SEÑOR JUNCO PETREMENT:** Gracias, señor Presidente. Señor Consejero, Señorías.

Debido a lo avanzado de la hora, pues, parece obligado ser breve. No vamos a hablar, al igual que han hecho el resto de los Grupos, del Anteproyecto de Ley de Carreteras, ya que, lógicamente, pues se debe esperar a la aprobación del Proyecto de Ley de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas, para evitar posibles contradicciones.

El señor Consejero nos ha hecho un estudio detallado de los criterios de modificación del avance del Plan de Carreteras; avance que se ha hecho imprescindible modificar —y esto no pretendo, en absoluto, que suene a crítica—, ya que los planteamientos y las necesidades son distintas e, incluso, lo es la financiación.

Efectivamente, en el actual Plan de Carreteras, y con los presupuestos previstos, nos tememos que se iba a llegar a situaciones en las que, de acuerdo con el presupuesto, fundamentalmente para conservación, iban a ser situaciones irreversibles, con el resultado de tener una red cada vez más deteriorada. Por eso, nos agrada ver que la política de la Consejería de Fomento agarra —por así decirlo— «el toro por los cuernos». Por una parte, intentando reducir los kiló-

metros de la red a cargo de la Junta; y, por otro lado, destinando más dinero a conservación y a modernización del parque de maquinaria, que, en estos momentos, pues sigue estando muy anticuado. Todo ello, de acuerdo con la política de nuestro Grupo e, incluso, de la simple lógica. Y, finalmente, modernizando, fundamentalmente, los itinerarios básicos.

Otra de las cosas positivas que vemos en esta futura modificación del avance es el proceso de contraste con todos los entes, tanto políticos como sociales, lo que, no cabe duda, pues supondrá una mejor coordinación con otras Administraciones, coordinación que, hasta ahora, pues, no digo siempre, por supuesto, pero había casos que no se llevaba —me refiero a Diputaciones y Ministerio de Obras Públicas, fundamentalmente—, lo que nos puede servir para una des-concentración de itinerarios, que hoy día pues no es posible en muchos casos.

El peligro que conlleva una modificación del plan es que exista una paralización de las actuaciones, aunque, afortunadamente, ya nos ha tranquilizado en ese aspecto el señor Consejero.

Un aspecto positivo más a destacar es el procurar acabar con el maremágnum de redes —que en eso creo que todos los Grupos están de acuerdo—, reclasificando, de una vez por todas, las redes que están en manos de una u otra Administración, de una forma lógica, y, además, recabando de la Administración Central la potenciación de su actuación en determinados puntos.

Alabo el realismo del señor Consejero por no echar las campanas al vuelo, ya que sólo el realismo nos lleva a resultados prácticos, al considerar que su aspiración es que la red regional esté en una situación, simplemente, aceptable, cosa que, por desgracia, no ocurre ahora.

Finalmente, recabar del señor Consejero un especial interés y celo en aprovechar al máximo las ayudas que la Comunidad Económica Europea pone a disposición de los países miembros para mejorar su red viaria. Ayudas de las que, por desgracia, pues estamos tan necesitados.

Nada más. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR HERNANDEZ ESCORIAL): Muchas gracias, señor Junco. Para contestación a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el Consejero de Fomento, don Jesús Posada.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR POSADA MORENO): Señor Presidente, Señorías.

Quiero, en primer lugar, agradecer la posición de todos los Grupos, aceptando el planteamiento que se ha hecho por la Consejería en el tema del Anteproyecto de Ley de Carreteras. En efecto, parece razonable esperar; pero, una vez que esa Ley de Carreteras se apruebe —como ha sugerido, en primer lugar, el CDS y han apoyado otros Grupos—, nosotros daremos suficiente celeridad a los trabajos, encuadrados también —como hemos dicho antes— en esas Leyes de Acción Pública a las que se refirió el Presidente Aznar en su discurso de Investidura. Pero, desde luego, empezaremos los trabajos preparatorios inmediatamente que tengamos aprobado el Proyecto de Ley, actualmente discutiéndose en el Congreso y en el Senado.

Entrar en la segunda parte, en el Plan Regional, yo tengo quizá —sin quizá—, tengo que pedir disculpas a los Procuradores, en primer lugar, por lo que decía el Portavoz de la Democracia Cristiana, de una lectura quizá demasiado rápida. Es posible también que mi intervención de esta mañana —que yo he considerado demasiado prolongada— y mi tendencia a que las intervenciones sean cortas, porque creo que hay que tratar de sintetizar lo más posible, haya llevado a que, en algunos momentos, ciertos aspectos no hayan podido ser comprendidos perfectamente.

Indudablemente, es una lástima —y es una lástima para todos— el que las fechas hayan llegado de tal forma que este trabajo no haya podido estar en posesión de los Procuradores con tiempo suficiente. Yo quiero recordar aquí, porque es de justicia hacerlo, que, cuando se habló del avance del Plan Regional de Carreteras, yo, como Portavoz del Grupo Popular, lo tuve con tiempo suficiente a hacer un estudio profundo, que me sirvió para hacer una crítica constructiva —pienso—, pero una crítica más fundada que la simple exposición que se hacía. Es necesario que este avance sea estudiado por todos, y estudiado minuciosamente, porque —y en eso quiero insistir mucho— se trata de un avance. Precisamente lo que queremos y lo decía el Portavoz del Grupo de Alianza Popular— es la máxima participación. Yo estoy convencido, estoy convencido que el documento definitivo que incorporemos al Plan Regional de Carreteras actualmente vigente no será este; será diferente a éste en una proporción bastante considerable, porque es lógico que así sea. Aquí hay una posición de principio, de comienzo de discusión, pero es posible que se pueda mejorar en una gran proporción, pues, tanto en aspectos financieros, como en aspectos competenciales, como en aspectos técnicos. Por lo tanto.

insisto, aquí estamos hablando de un avance, y es necesaria esa colaboración de todos para perfeccionar este documento que, en modo alguno, tiene el carácter de definitivo.

Precisamente, este carácter de avance es lo que configura y lo que me permite responder a bastantes de las preguntas o de las dudas que aquí se han suscitado.

Una primera: yo he nombrado, quizá en esa lectura rápida, pero sí he nombrado la red, por ejemplo, del IRYDA; pero no, ciertamente, la red forestal. En la mayoría de los casos, esa red, que habrá que ayudarla por otros procedimientos, pero no a través del Plan Regional de Carreteras de la Junta, esa red tendrá unas características muy determinadas que servirán unos tráficos locales. Pero, sin embargo, ha habido ya una serie de expedientes, anteriores a mi llegada a la Consejería, y habrá otros, en que ciertas carreteras del IRYDA se incorporan a la red Regional, porque, por sus características, verdaderamente cierran un itinerario, unen dos carreteras importantes. Entonces, en principio, no puede descartarse que algunas carreteras, actualmente pocas, ciertamente, pero algunos kilómetros de carretera de IRYDA, e incluso..., de esos no conozco, pero no descarto que alguno de la red forestal pudiera incorporarse por su situación estratégica.

Este punto, precisamente, de avance es el que configura esa relación con las corporaciones locales. Yo comprendo las reflexiones que se hacen Sus Señorías. Yo puedo contestar en primer lugar que, claro, estas ideas de cesión de un número importante de carreteras —unos mil seiscientos kilómetros— se han hablado con las Corporaciones Provinciales, pero tengo que decir que en conversaciones informales. Este tema no se ha tratado en el Consejo de Provincias. ¿Por qué? Porque, precisamente, faltaba este documento que debe ser estudiado por las propias Corporaciones, puesto que aquí, en el documento y en los planos anejos, se señala, no el número de kilómetros, sino qué carreteras son las que pedimos y qué carreteras son las que consideramos que debemos tener.

¿Cómo se planteará esa transferencia? Yo, me parece absolutamente razonable, por parte de las Corporaciones Provinciales, el decir que no puede aceptarse una transferencia de kilómetros de carreteras, simplemente; eso tiene que ir acompañado de medios materiales y de medios humanos.

Yo avanzo una idea que nosotros hemos estudiado en la Consejería, una idea sobre la que no se ha tomado una decisión, pero que podría progresarse so-

bre ella y que, en cierta forma, contempla aspectos que se han contemplado por el Portavoz Socialista y por el Portavoz de la Democracia Cristiana, acerca de la conservación y, al menos tiempo, la transferencia. Se trataría de lo siguiente: el avance de las técnicas de carreteras, la necesidad de rentabilizar las inversiones, la misma capacidad, por tanto, de esas carreteras, que, indudablemente —y en este avance se señala— queremos que tengan unas características superiores, hacen que en ciertos tramos de la red (por ejemplo, toda la red del Estado, la red básica nuestra, una parte importante de la red complementaria) las actuaciones, aunque sea con medios modernizados, con camiones, sistemas nuevos —no este parque antiguo que ahora tenemos—, los sistemas por contratación propia, por actuación propia, no sean los más adecuados. Será preciso contemplar en partes importantes de nuestra red, especialmente en esa red básica, esa contratación de la conservación a equipos especializados o a empresas especializadas, que lo realizan con una potencia de maquinaria y un sistema de trabajo muy superior al que nosotros podemos poner. Pero es posible que en ese planteamiento de transferencias a las Diputaciones —bien entendido que estoy hablando de un planteamiento, y siempre tiene que haber un diálogo en todo planteamiento de este tipo, y son las propias corporaciones las que deben pensarlo— podría producirse una transferencia, por supuesto, de medios materiales, pero sobre todo de medios humanos.

Medios materiales. Indudablemente, ciertamente la actuación en la red va a ser de 10.000.000 por kilómetro. Pero, como ocurre siempre con la trampa estadística, no puede decirse que en esa parte de la red que nosotros queremos transferir, las actuaciones sean de 10.000.000 de pesetas kilómetro; eso sale, pues, de actuaciones en donde se hace 100.000.000 ó 50.000.000 ó 25.000.000, como puede ser la red básica, y otras en donde se actúa con 2.000.000, 3.000.000 de pesetas kilómetro. Pero eso habrá que considerarlo y habrá que hacer una transferencia de medios materiales. Pero al mismo tiempo, y eso es algo que propondríamos a las Diputaciones, esa transferencia de medios humanos, dotados técnicamente con un parque de maquinaria renovado. Porque pienso que en esa red de las Diputaciones Provinciales, no ya en los kilómetros que nosotros cedemos, sino en toda su red, esa actuación de esas cuadrillas de camineros puede ser mucho más eficaz que en nuestras propias carreteras, que exigen un tratamiento —como decía antes— más moderno y con un equipamiento superior.

Esa podría ser una fórmula a plantear a las corporaciones provinciales. Pero, ciertamente —y en eso me

reafirmo—, si estas transferencias se hacen, han de hacerse teniendo en cuenta la valoración adecuada; de la misma forma que nosotros —lo señalo, aunque ningún Portavoz lo ha recogido, quizá por la celeridad de mi exposición— tenemos pensado ceder algunas carreteras a la Administración Central, porque es lógico que estén integradas en la red de interés del Estado. No debemos, y no es nuestra intención, actuar aquí con interés de tener lo más posible, sino tener lo adecuado. Pues bien, en esas carreteras, por ejemplo, una de las que piensa, porque el Ministerio de Obras Públicas tiene mucho interés, es ésa, que todavía no está acabada porque falta el tramo que tiene que hacer el Ministerio, Aguilar de Campoo-Burgos; bien, ahí, si cedemos ese tramo, como la Comunidad Autónoma ha invertido mucho dinero, es deseo del Ministerio y, por supuesto, deseo nuestro que se llegue a un acuerdo financiero, de tal forma que ese dinero invertido se recupere y pueda emplearse en nuestras propias carreteras. Pues bien, si nosotros planteamos este tema ante el Ministerio, lógicamente tenemos que comprender que las Diputaciones Provinciales hagan un planteamiento ante nosotros lógico, coherente y en el cual no pretendan... no pretendamos, en ningún modo, que queden con los kilómetros sin medios materiales y medios humanos.

Otro segundo punto, que creo que tiene interés tratarlo, es el de la financiación. Indudablemente, éste es el gran problema de este plan. Ciertamente —y debo reconocerlo así— tenemos —y yo creo que por todos mis antecesores se ha reconocido siempre—, tenemos unos servicios de carreteras, tanto a nivel central como a nivel provincial, muy profesionales, con un gran rendimiento humano y con unas decisiones técnicamente muy acertadas. Se puede discutir si las decisiones políticas que se toman sobre ellos son más o menos acertadas; pero me atrevo a decir que, como no ha habido ninguna decisión política verdaderamente insospechada, ni en el plan anterior, ni en este avance que estamos tratando ahora, podemos decir que hay una relación directa entre la actuación en nuestras carreteras y la financiación que tenemos. Con una financiación doble, pues, yo no digo que, quizá, consiguiéramos el doble de actuación; porque ahí sí que está el llevar bien, gastar mejor o gastar peor; pero el que lo gastara muy bien conseguiría un doscientos veinte o un poco más del doble, y el que diera unas directrices políticas un poco peores, dentro del marco que estamos dando, un poco menos del doble. Pero nuestro problema es la financiación. Entonces, indudablemente, en el Plan de Desarrollo Regional, estas cantidades no están contempladas; lógicamente, están contempladas las que hacen referencia al plan actual vigente. Precisamente, lo que se trata cuando se pone en discusión este plan es que

vaya no sólo, como decíamos al hacer la exposición, a las corporaciones, a las instituciones, a las Cortes; es que, dentro de la propia Junta, esto exige una acumulación de otras Consejerías, y especialmente de la de Economía y Hacienda. Es decir, en ese aspecto, sí pido el apoyo de todos los Procuradores, porque esto exige una modificación al alza de las cantidades destinadas, presupuestadas, para el tema de carreteras.

La cifra de 100.000.000.000 tampoco debemos convertirla en una cifra mágica. En el anterior plan se habló de 63.000; ya 100.000 es de pesetas del ochenta y ocho, no de pesetas del ochenta y cinco; hay un incremento fuerte, pero la discusión nos llevará a que a lo mejor es necesario algo más, o a lo mejor no se puede conseguir más que algo menos. Esa cifra es una cifra tentativa y que lo que pretendemos es conseguirla, pero no podemos asegurar que lleguemos a ella.

Otro tema que tenía apuntando es el tema de travesías urbanas. Quizá en este avance —y yo aquí lo adelanto—, al hacer nosotros tanto hincapié en la conservación, desde el punto de vista financiero, desde el punto de vista de organización —que si, en efecto, en estos momentos es provincial, no se descartaría el que pudiera ser sectorial, desde el punto de vista como se dedicaba antes, comarcalizada, no se descarta—, al hacer tanto hincapié en la conservación, quizá, quizá el aspecto travesías urbanas quede un poco bajo en comparación con otras partidas.

Indudablemente, las travesías más conflictivas, las que están en proyecto, las que deben realizarse, van a llevarse a cabo; pero es diferente, según la cantidad que se destine en los primeros años o en los últimos, o la cantidad global que se destine, el que puedan hacerse antes o tarden más en hacerse. Nosotros vamos a recabar, para hacer esas travesías, una colaboración plena de los ayuntamientos, que deben hacer el proceso expropiatorio, aportar los terrenos; pero aún así y todo, es cierto que son quizá las obras más caras. Eso es algo que debe ser contemplado por todos —precisamente para ello sacamos este avance—, y quizá haya que dar más peso al aspecto de travesías urbanas que a otros aspectos que estamos contemplando.

En cuanto a la posibilidad de que, al dar prioridad a la red básica, se reproduzca, en cierta forma, lo que ocurrió en la Red del Estado, en que los grandes ejes fueron mucho mejor atendidos que los de menos tráfico, que son los que nosotros recibimos, éste es un peligro que siempre existe. Esta actuación del Ministerio de Obras Públicas en años anteriores perjudicó, indudablemente, la Autonomía al recibir las

transferencias, pero nunca —creo que ni por parte del Consejero que recibió las transferencias, ni por parte de la oposición— hubo una censura a esa actitud, que era comprensible. El tráfico, en la red de interés del Estado, ha debido, durante todo el tiempo, primar, y es lógico que donde más tráfico haya se hayan hecho más inversiones.

Aquí yo quiero señalar que, en nuestra red, el tráfico como tal no tiene tanta importancia. Nuestra red básica —y si excluimos la red básica, en la red secundaria—, el número de kilómetros que supera los mil vehículos de intensidad media diaria, pues, es francamente bajo. Incluso de la red básica, sólo el cincuenta por cien lo supera. Entonces, no siempre las actuaciones van a estar basadas en el tráfico, sino que se basarán también en otras características de carácter más social y menos económico, como es la accesibilidad, como es la dotación de itinerarios, aunque sea a poblaciones reducidas, que van a contrapesar, en cierta forma, estas decisiones. Pero no cabe duda que, al final, si conseguimos una red básica de las características que queremos, habrá una cierta diferencia, lógicamente, entre el estado de esa red básica y la red secundaria, sobre todo de lo que no son itinerarios preferentes de esa red secundaria.

Insisto, por tanto, en que el grave problema, el gran problema que se nos plantea es el problema de la financiación. Queremos contar con los fondos europeos —eso es algo que recordaba el Portavoz de Alianza Popular y que nunca hemos olvidado—, y pretendemos hacer esas peticiones de fondos europeos de una forma, diríamos, más integrada de lo que se ha hecho hasta ahora. Creo que... pensamos, no sólo ya la Consejería, sino la Junta, que hay que ir a esos planes nacionales de integración económica, que son los que, de alguna forma, permiten tratar todo un territorio, y no sólo desde el punto de vista de la carretera o de la obra hidráulica, sino de la vivienda, de la generación de puestos de trabajo, del ámbito social y cultural; es decir, unas visiones más globales, que nos permitan actuar también en carreteras, pero no sólo en carreteras, pero no sólo en carreteras, sino de una forma más general.

En cuanto a la petición que me hacía el Portavoz del CDS de fijar más las actuaciones en este próximo bienio, yo, sinceramente, no estoy en condiciones de hacerlo ¿Por qué? Porque precisamente esto, este documento es un avance, y entonces lo que se trata..., hasta que aquí no se establezcan unas prioridades cla-

ras y contundentes, no podría llegar a conclusiones sobre qué obras van a hacerse, sería un poco aventurado; aunque, naturalmente, en el avance sí se consideran para llegar a las cifras que, por provincias y por años, están en el documento. Pero dependerán esas cifras que actualmente hay de esos criterios que se establezcan.

Sí puedo decirle cuáles son las prioridades que de una forma general el plan establece. En los tramos de mayor..., para cada nivel de red básica: los tramos de mayor intensidad media diaria antes que los de menor intensidad; los tramos que están por debajo de las condiciones tolerables —según se define— antes que los que las cumplen; los problemas de anchura de calzada antes que los de velocidad y nivel de servicio; los problemas de velocidad y nivel de servicio antes que los de estado de firme; los problemas de estado de firme antes que los de señalización vertical; los problemas de señalización vertical antes que los de anchura de arcenes; los problemas de anchura de arcenes antes que la señalización horizontal; los tramos más alejados de las condiciones tolerables antes que los menos; los tramos causantes de problemas de accesibilidad antes que otros. Son criterios generales que hay que discutir y que, desde luego, tampoco, como todo el plan, tienen un carácter de dogma, porque pueden plantearse alternativas a ellos. En base a ellos se establecerán las prioridades.

Por todo ello, pienso que he contestado a todas las preguntas planteadas. Quiero terminar mis palabras agradeciendo a todos los Grupos ese apoyo general al Plan, al programa, y pidiéndoles que lo estudien críticamente, que aporten sus sugerencias, que podemos no sé si celebrar otra Comisión o, en fin, eso... el procedimiento parlamentario que se considere oportuno; pero que quede flotando aquí, en la Comisión, una idea básica, y es que la Consejería, de acuerdo con unos criterios básicos, ha hecho un avance, pero que ahora es el resto de los grupos políticos, en primer lugar, las corporaciones, los grupos sociales, los que deben manifestarse sobre ello, para que al final termine en un documento definitivo que pueda aprobarse como nuevo Plan Regional de Carreteras. Muchas Gracias.

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR HERNÁNDEZ ESCORIAL):** Muchas gracias, señor Consejero. Terminado el turno de Portavoces, se procede a la apertura de un turno de formulación de preguntas de los señores Procuradores de la Comisión. ¿Quiere alguien formular alguna pregunta? Señor de la Heras.



**EL SEÑOR DE LAS HERAS MATEO:** Sí, porque se me había olvidado antes y he visto que el Consejero, en la contestación, no ha mencionado para nada el factor de la siniestrabilidad. Y yo creo que es un tema a tener muy en cuenta, que supongo que el estudio lo contemplará, y simplemente esa pregunta. Y, por otro lado, hombre, como venimos casi todos los días, yo no me puedo contener a preguntar en relación con la carretera de Fuensaldaña, que materialmente antes de verla terminada, hemos visto cómo en determinados tramos, generalmente los que se han rellenado, los de curvas y demás, se han producido hundimientos, se están produciendo baches y demás. Yo no sé si es que se sigue el procedimiento que seguíamos en la Diputación Provincial por falta de medios, y es que hacíamos el ensanche, dejábamos que el tráfico lo hundiera y lo compactara, para después hacer la capa del firme y evitar gastos. No sé si es que es ése el procedimiento seguido, pero realmente, la muestra, en cuanto a la reparación de este tramo, en sus resultados inmediatos, no es bueno. He visto también que la Junta ha contratado una actuación en el kilómetro 1,8 al 6, y no sé si realmente es que se va a echar otro tratamiento asfáltico de seis centímetros o de lo que sea en ese tramo, con lo que se va a remediar el problema planteado, incluso antes de que se marche la propia empresa que la está ejecutando.

**EL SEÑOR PRESIDENTE ( SEÑOR HERNANDEZ ESCORIAL):** Gracias, señor de las Heras. Tiene la palabra el señor Consejero.

**EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR POSADA MORENO):** Contesto a las dos preguntas. En efecto, el factor de siniestrabilidad no está señalado aquí; porque estábamos hablando de tramos en el que ese factor ya se ha estudiado. Una de las cosas, de los temas que más se resaltan a lo largo del avance, y yo creo que lo he dicho reiteradas veces, es el tema de seguridad vial. Nuestras carreteras, como decía antes, tienen una velocidad media muy elevada, con unas condiciones realmente no adecuadas, como se ha visto. Eso lleva a que el factor de siniestrabilidad en las carreteras de Castilla y León sea auténticamente muy elevado; entonces, cualquier plan o modificación de plan tiene que tener eso en cuenta. Debo decir, en honor a la verdad, que ya ese factor de siniestrabilidad —y de, por lo tanto, seguridad vial para compensarlo—, es algo que se contempló como un factor importantísimo en el otro plan. El hecho de que quizá se resalten más las novedades, como es por ejemplo la conservación, o la red básica, no puede olvidar que ese factor sigue siendo de la misma importancia que tuvo en el plan y que por supuesto se considera.

En cuanto a la carretera de Fuensaldaña, le voy a contestar al señor Procurador..., puedo asegurar que no me conozco las carreteras de la región tan bien como ésta, o sea, que venía un poco preparado por si salía esa pregunta. Entonces, ahí hay dos tramos, uno que va desde que tomamos..., desde las carretera de León hasta el kilómetro 1,6, que es un tramo que es una obra que cualquiera pensaría que es la obra del Escorial, por como está de ..., lo que está durando, pero que parece que en un mes o mes y medio va a quedar resuelta sin ningún problema. El otro tramo, el otro tramo ha sido un caso curioso. Esa carretera se contrata a AGROMAN y, en efecto, en los últimos días de Noviembre o Diciembre se producen auténticos baches, y los que..., en fin, baches que son los que ven los que pasan, pero hay un problema muchos mayor: se produce un hundimiento de la base con respecto a la capa asfáltica. Bien, eso provocó una reunión del Director General, del representante de la empresa, del autor del proyecto, conmigo para estudiar este tema. Obviamente, lo primero que se le ocurre a cualquiera es que, bueno, aquí hay culpables; esto se proyectó muy mal, esto se contrató muy mal, esto se ha dirigido muy mal, o la empresa lo ha hecho fatal, porque, ¿cómo puede ocurrir esto? Pues bien, tengo que decir que después de un estudio pormenorizado, y con un estudio que se ha hecho sobre una carretera en la que ocurrió exactamente lo mismo, en Galicia, y en la que se habían gastado del orden de los 300, 400.000.000 de pesetas, parece ser que esto es un problema que se ha producido por la forma de terreno o la composición del terreno y que se produce una separación, al pasar los camiones, con la capa asfáltica. Es indudable que si esa capa de rodadura hubiera tenido unas condiciones mayores, es decir, en vez de..., me parece que son diez centímetros, hubiera tenido doce o quince, eso hubiera ocurrido mucho menos, porque se hubieran amortiguado los golpes. Es uno de los motivos por los cuales nosotros las condiciones objetivo las subimos en el plan. Pero lo que sí es cierto es que no había una responsabilidad, de nadie, ni del proyectista, ni del director de la obra, ni del que contrató, ni la empresa. Entonces, ha sido preciso hacer un nuevo proyecto, de 60.000.000 de pesetas, para paliar esa circunstancia, consiguiendo una capa asfáltica mayor, e incluso, aquí el problema —que no es frecuente en carreteras—, no es tanto el problema económico como el problema técnico, porque ahora mismo todavía estamos estudiando diversas posibilidades a ver cuál es más aceptable. Entonces, debo decir que en esa carretera se ha producido un fallo técnico, pero que lo que nosotros..., digamos, como Consejería, nosotros cuando llegamos estaba la obra prácticamente acabada, pero debo decir que no hay un culpable, res-

ponsable pues quizá seamos todos de no haber diseñado con más..., las características mejores, no haber dotado más la carretera, no haber hecho un estudio geológico previo, pero que el hecho es que ha ocurrido algo de lo que nadie es culpable y que lo que hay que hacer es corregir y ésa es la responsabilidad de la Consejería.

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR HERNANDEZ ESCORIAL):** Muchas gracias, señor Consejero. Tiene ahora la palabra el Procurador del Grupo Socialista, don Benigno Queipo Cadenas.

**EL SEÑOR QUEIPO CADENAS:** Gracias, Presidente. Señores Procuradores. Yo quisiera reincidir aquí en una pregunta, que la había hecho anteriormente el Portavoz de mi Grupo en su exposición, y que me da la impresión de que al señor Consejero se le ha olvidado, lógicamente, al tomar los apuntes de aquéllas que los distintos Portavoces le iban haciendo en el transcurso de sus exposiciones. Y es referente a la coordinación en los planes de carreteras. ¿Como piensa la Junta de Castilla y León, en este caso la Consejería de Fomento, realizar esa coordinación de los planes de carreteras con las Diputaciones Provinciales? Es decir, aquellas Diputaciones Provinciales que ya tienen en marcha —de hace ya un par de años por lo menos, algunas de ellas—, los planes provinciales de carreteras; así como la Junta de Castilla y León piensa dejar pospuesto el Plan Regional de Carreteras para que se apruebe el Plan Nacional de Carreteras; si esa coordinación va a conllevar el pedirles a esas Diputaciones, que tienen ya redactados y aprobados sus planes provinciales de carreteras, que también pospongan la realización de ese plan de carreteras para poderlo adaptar a su vez al Plan Regional de Carreteras. Muchas gracias.

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR HERNANDEZ ESCORIAL):** Señor Consejero.

**EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR POSADA MORENO):** Sí, en efecto, estaba apuntada y me la he saltado. Sabía que había una que no había contestado.

No es necesario decir que nosotros posponemos..., posponemos la Ley de Carreteras Regional a la Ley de Carreteras Estatal, pero no el Plan Regional al Plan Estatal. Lo que sí intentamos es acomodarnos a esa red de interés general del Estado, en cierta forma porque es conveniente para todos los ciudadanos de Castilla y León el tener una red homogénea. Cuando nosotros modificamos nuestro plan, uno de los temas que debe estudiar la Corporación Provincial a que podamos referirnos, que tenga aprobado su plan pro-

vincial, es..., aparte de lo que puedan decir otros de la opinión sobre el plan, es cómo repercute esa variación, ese cambio en el plan nuestro, en sus propios planes. Eso puede llevar a dos posiciones. Una —que parece la razonable y en la que yo creo y creo la más probable—, pues, que readapte su plan provincial a estos cambios en el Plan Regional. Puede ocurrir también, y en algunos casos justificadamente, que esa readaptación sea imposible, que se estén llevando a cabo unas obras que el cambio de nuestro Plan Regional dejaría a lo mejor sin sentido, pongo por caso que puede ocurrir..., para eso es el periodo este de información pública, dicho de forma no ajustada. Porque si nos manifiesta esa Corporación que nuestra modificación supone un perjuicio para algo que está ya en marcha en su plan provincial y que tiene aprobado, bueno, en ese diálogo, lo mismo que nosotros pedimos a ellos que se acomoden en lo posible, porque lógicamente deben acomodarse, nosotros no tendríamos inconveniente en acomodarnos a ese plan provincial. Porque, insisto, uno de los puntos más importantes de este plan, o de esta modificación del plan, es que se haga de una forma suave, ordenada, y sin cambios bruscos. Ningún plan, ninguna modificación, ningún objetivo justificaría el que se produjera una paralización de una inversión o que se hicieran inversiones erróneas. Por lo tanto, en toda modificación de plan hay un período de rodaje muy delicado y en el cual hay que tener una flexibilidad necesaria para, sabiendo cuáles son los objetivos, acomodarse a la realidad y a lo mejor hacer alguna actuación que no se contempla en el plan, pero que es necesaria para no hacer que inversiones de otras Administraciones puedan resultar absolutamente fallidas.

Es decir, que yo, resumiendo, creo que, en general, las Corporaciones Provinciales adaptarán sus planes a nuestras modificaciones, pero nosotros estamos abiertos a contemplar cualquier planteamiento que se nos haga para modificar algo que les pueda perjudicar a ellos el hacerlo.

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR HERNANDEZ ESCORIAL):** Gracias, señor Consejero. Señor Secretario.

**EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR DOMINGUEZ FERRER):** Segundo punto del Orden del Día: «Proposición No de Ley, P.N.L. 36-I, presentada por el Procurador D. Laurentino Fernández Merino, relativa a modificación del Plan Regional de Carreteras, publicada en el Boletín Oficial de estas Cortes, número 32, de 25 de Marzo de mil novecientos ochenta y ocho».

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR HERNANDEZ ESCORIAL): Para la presentación de la Proposición No de Ley, tiene la palabra don Laurentino Fernández Merino.

EL SEÑOR FERNANDEZ MERINO: Sí. Gracias, señor Presidente. Bueno, yo quisiera empezar, en primer lugar, diciendo que va a ser muy breve y muy concreto, sobre todo porque creo que al final podemos votar a un texto común, a través de una Enmienda Transaccional de los cuatro Grupos; por lo tanto, yo creo que obvia quizá el debate. Simplemente, sí quisiera felicitar a la Mesa de la Comisión por el buen criterio que ha tenido en situar la tramitación de esta Proposición justo después de la información de la Consejería respecto a la posible modificación del avance del Plan de Carreteras, con lo cual creo que el ejemplo es perfecto de alguna de las posibles modificaciones que en ese plan o en ese avance del plan se pueden hacer, evidentemente, sobre un problema muy puntual —he de reconocerlo—, que afecta a una carretera exclusivamente de la región y que, sin embargo, con una Enmienda Transaccional que luego comentaré brevemente, generaliza de alguna manera a una comarca, de alguna manera, ampliando el sentido, si se quiere, más puntual que tenía la Proposición a un ámbito un poco más general.

Bien, la intención de la Proposición, fundamentalmente, era situar en la coyuntura actual cuál es la situación de la carretera C-615, que unía Palencia con Riaño, en el sentido de que si bien es cierto que los autores del primer avance del Plan Regional de Carreteras, ante la duda de cuál sería el momento de finalización de las obras del pantano de Riaño o de la presa de Riaño, se preveía la mayor parte de las dotaciones, o una parte de las dotaciones, en la segunda etapa del plan, yo creo que hoy, dada la situación de la práctica finalización de esas obras, sí es posible modificar esas prioridades. Y en ese sentido iba la Proposición, de forma que esta carretera C-615 y con el añadido de la Enmienda Transaccional, aquéllas que facilitan los accesos al nuevo Riaño y su comarca tengan una prioridad que de alguna manera serviría, por una parte, para aliviar los problemas que ya de por sí y ante el cambio de situación que ha sufrido esta comarca están sufriendo los ciudadanos de aquella zona. En ese sentido, por tanto, me limito a decir cómo queda exactamente la Proposición después de la Enmienda Transaccional que firman todos los Grupos Parlamentarios. Sería: respetar el

punto primero de la Proposición original, exactamente como está. El punto tercero modificado en el siguiente sentido; quedaría redactado con una numeración número dos: «Que la Junta incluya dentro de la reforma del Plan Regional de Carreteras el acondicionamiento de la travesía de... del río Carrión, no prevista en el actual plan», Y, por último: dos y cuarto sería sustituido por un tercero, en este caso, que dice: «Que la Junta de Castilla y León, en la modificación del actual avance del Plan Regional de Carreteras, contemple la especial problemática surgida en las carreteras de la zona de Riaño con motivo del cierre de la presa del mismo nombre, de forma que se dé un tratamiento global a la red de carreteras de la zona y que esta actuación tenga carácter absolutamente prioritario y urgente, dada la situación en que se encuentran los municipios afectados». Por tanto, y en aras a abreviar esta Comisión, que ya, para los compañeros Procuradores que llevan todo el día reunidos, creo que es larga, simplemente decir que con esto quizá marcaríamos, de alguna manera, un pequeño ejemplo, un pequeño botón de lo que podía ser la modificación del avance del Plan Regional de Carreteras, en el sentido de adaptarlo a circunstancias que posiblemente no son las mismas que se daban cuando se hizo el primer avance y que hoy sí son perfectamente previsibles y, sobre todo, fácilmente solucionables, simplemente adelantando prioridades; es decir, no haciendo, prácticamente, ninguna nueva inversión, sino, simplemente, adelantando aquellas inversiones que se preveían en el primer avance para fechas posteriores. En ese sentido, yo agradezco, finalmente, a los cuatro Grupos que, a través de esta Enmienda Transaccional, pueda salir adelante esta iniciativa y, en este sentido, finalizo la presentación.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR HERNANDEZ ESCORIAL) Como se ha presentado una Enmienda Transaccional aprobada por todos los Grupos, pues, no ha lugar a turnos de grupos enmendantes; no obstante, si algún Grupo quiere fijar posiciones... ¿Grupo Mixto? ¿CDS? ¿AP? Bien, entonces, se somete a asentimiento de la Comisión la aprobación de la Proposición No de Ley. ¿Se aprueba? Muy bien. Queda aprobada la Proposición No de Ley.

Se levanta la sesión.

(Se levantó la sesión a las veinte horas diez minutos).