



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 2003

VI LEGISLATURA

Núm. 69

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENTA: Doña Mercedes Alzola Allende

Sesión celebrada el día 18 de noviembre de 2003, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DÍA:

1. Proposición No de Ley, P.N.L. 50-I, presentada por la Procuradora D.^a Victorina Alonso Fernández, relativa a reparación de la carretera LE-451, desde Astorga hasta La Garandilla, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N.º 16, de 3 de octubre de 2003.
 2. Proposición No de Ley, P.N.L. 51-I, presentada por el Procurador D. José María Crespo Lorenzo, relativa a consignaciones presupuestarias para la eliminación de tramos de alta y media siniestralidad en las carreteras autonómicas, provinciales y estatales, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N.º 16, de 3 de octubre de 2003.
 3. Proposición No de Ley, P.N.L. 57-I, presentada por los Procuradores D. Felipe Lubián Lubián, D.^a Ana Sánchez Hernández y D. Manuel Fuentes López, relativa a redacción y aprobación del Proyecto de Ejecución de la carretera A-52 a Porto (Zamora), publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N.º 16, de 3 de octubre de 2003.
 4. Proposición No de Ley, P.N.L. 73-I, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a gestiones ante el Ministerio de Fomento para la inclusión en el Plan de Infraestructuras Ferroviarias 2000-2007 de la conexión por alta velocidad del tramo Valladolid-Aranda-Soria, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, N.º 21, de 31 de octubre de 2003.
-
-

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diez horas treinta y cinco minutos.	1490	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a consideración de la Comisión la alteración del Orden del Día. Es aceptada.	1499
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre la sesión y comunica a la Comisión las sustituciones que se han producido.	1490		
Primer punto del Orden del Día. PNL 50.		Tercer punto del Orden del Día (antes cuarto). PNL 73.	
El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al primer punto del Orden del Día.	1491	El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al tercer punto del Orden del Día (antes cuarto).	1499
Intervención de la Procuradora Sra. Alonso Fernández (Grupo Socialista), para presentar la Proposición No de Ley.	1491	Intervención del Procurador Sr. Martínez Mínguez (Grupo Socialista), para presentar la Proposición No de Ley.	1499
En turno en contra, interviene la Procuradora Sra. Romeral Martín (Grupo Popular).	1491	En turno en contra, interviene la Procuradora Sra. Domínguez Garrido (Grupo Popular).	1499
En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. Alonso Fernández (Grupo Socialista).	1491	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Martínez Mínguez (Grupo Socialista).	1500
En turno de duplica, interviene la Procuradora Sra. Romeral Martín (Grupo Popular).	1492	En turno de duplica, interviene la Procuradora Sra. Domínguez Garrido (Grupo Popular).	1501
Intervención de la Procuradora Sra. Alonso Fernández (Grupo Popular).	1492	Intervención del Procurador Sr. Martínez Mínguez (Grupo Socialista).	1502
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	1493	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	1503
Segundo punto del Orden del Día. PNL 51.		Cuarto punto del Orden del Día (antes tercero). PNL 57.	
El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	1493	El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al cuarto punto del Orden del Día (antes tercero).	1503
Intervención del Procurador Sr. Crespo Lorenzo (Grupo Socialista), para presentar la Proposición No de Ley.	1493	Intervención del Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista), para presentar la Proposición No de Ley.	1503
En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Jambrina Sastre (Grupo Popular).	1494	En turno en contra, interviene el Procurador Sr. Miano Marino (Grupo Popular).	1504
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Crespo Lorenzo (Grupo Socialista).	1495	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista).	1505
En turno de duplica, interviene el Procurador Sr. Jambrina Sastre (Grupo Popular).	1496	En turno de duplica, interviene el Procurador Sr. Miano Marino (Grupo Popular).	1506
Intervención del Procurador Sr. Crespo Lorenzo (Grupo Socialista).	1497	Intervención del Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista).	1507
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	1499	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	1508
		La Presidenta, Sra. Alzola Allende, levanta la sesión.	1508
		Se levanta la sesión a las doce horas diez minutos.	1508

(Se inicia la sesión a las diez horas treinta y cinco minutos).

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Buenos días. Se abre la sesión. ¿Los Grupos Parlamentarios han de comunicar a esta Presidencia alguna sustitución? ¿El Grupo Parlamentario Popular?

EL SEÑOR SANZ VITORIO: Buenos días, señora Presidenta. Sí, doña Pilar San Segundo sustituye a doña Fátima López Placer.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Bien, muchas gracias. Por el señor Secretario se dará lectura al primer punto del Orden del Día.

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Primer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 50-I, presentada por la Procuradora doña Victorina Alonso Fernández, relativa a reparación de la carretera León-451 desde Astorga hasta La Garandilla, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número dieciséis, de tres de octubre del dos mil tres**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias. Para la presentación de la Proposición No de Ley tiene la palabra doña Victorina Alonso Fernández, por un tiempo máximo de diez minutos.

LA SEÑORA ALONSO FERNÁNDEZ: Gracias, señora Presidenta. Buenos días. La mancomunidad de La Cepeda, de la que forman parte los municipios de Magaz de Cepeda, Quintana de Castillo, Villagatón, Villamejil y Villaobispo de Otero, comprende en la actualidad cuarenta y cinco pueblos, abarca una superficie de quinientos seis kilómetros cuadrados que están habitados por unas cuatro mil quinientas personas, que aumentan a lo largo del año en función de las diferentes fechas y ocasiones, y está vertebrada por la carretera de Pandorado como eje fundamental de vida, comunicación y progreso.

Esta carretera de Pandorado, L-451, comunica la comarca de la Cepeda con Astorga y con el resto de la provincia. Desde su construcción apenas se han realizado obras de mantenimiento, presentando en estos momentos un estado penoso, con un firme irregular, estrecha y con curvas realmente peligrosas.

La circulación de vehículos por la misma es importante y en la época estival considerable, por lo que aumentan en frecuencia y gravedad los accidentes que se producen en la misma, teniendo en cuenta que cruza por numerosas localidades sin aceras ni acondicionamiento de travesías, lo que la hace aún mucho más peligrosa.

Ante esta situación, y considerando que la reparación de esta carretera es urgente, se ha instado a la Junta de Castilla y León para que adopte soluciones rápidas, estando en la actualidad ejecutado el proyecto por la empresa INYPSA. En este proyecto se contemplarían tan solo veintisiete kilómetros, los que van desde Astorga hasta la localidad de Villarmeriel, quedando, por lo tanto, incompleta la obra de la carretera de Pandorado en lo que afecta a la comarca de La Cepeda, pues debería finalizar el acondicionamiento en la localidad de La Garandilla.

Por lo expuesto, se formula la siguiente Propuesta de Resolución:

Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a realizar los trámites para la construcción, en el dos mil cuatro, de las obras completas de la carretera L-451 desde Astorga hasta La Garandilla. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Alonso. Para consumir un turno en contra tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, doña María Soledad Romeral, por un tiempo máximo de diez minutos.

LA SEÑORA ROMERAL MARTÍN: Gracias, señora Presidenta. Mire, señora Alonso, la verdad es que tras haber estudiado detenidamente y haber analizado la Proposición No de Ley que usted ha presentado, lo que le puedo decir es que desde el Grupo Parlamentario del Partido Popular vamos a votar en contra.

No me cabe la menor duda de que si usted ha presentado esta Proposición No de Ley es precisamente, pues, porque se encuentra muy preocupada por la situación en la que se encuentra toda la carretera de esa zona, pero le puedo asegurar que la preocupación y la sensibilidad por este tramo... por esos tramos de carretera no es menor en la Junta de Castilla y León, y, precisamente, en el Plan Regional Sectorial de Carreteras dos mil dos-dos mil siete, que se aprobó por parte de la Junta de Castilla y León en el pasado mes de abril, que tiene prevista una inversión para esos cinco años de 1.800 millones de euros, se recoge precisamente en todos... entre las actuaciones de las carreteras de titularidad autonómica que se van a llevar a cabo la modernización de la carretera León-451, que es la que recoge... la que comprende las carreteras de las que usted hace mención en su Proposición No de Ley.

Por lo tanto -como le decía antes-, teniendo en cuenta que ya está previsto en ese Plan Sectorial de Carreteras, pues vamos a votar en contra.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Romeral. Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora Alonso para un turno de réplica... réplica.

LA SEÑORA ALONSO FERNÁNDEZ: Gracias, señora Presidenta. Señora Romeral, quiero decirle que la preocupación del Grupo Popular no es la misma que la preocupación nuestra, del Grupo Parlamentario Socialista, ni tampoco es la misma que la de todos estos ciudadanos que traigo aquí... cuyas firmas están aquí, más de cinco mil firmas, que llevan esperando más de veinte años a que el firme de esa carretera se arregle; no es la misma preocupación la suya que la nuestra.

Y, además, quiero decirle también que en los Presupuestos de este año -que como usted sabe son ley-

solamente se contempla para la actuación de esa carretera 200.000 euros. Con 200.000 euros, desde luego, no se puede hacer nada en esa carretera. Sin embargo, quiero decirle que tengo dos respuestas del Consejero de Fomento en la que... en las que dice que la inversión total en la mencionada carretera asciende a la cantidad de 13,5 millones de euros y estando previstos para el dos mil cuatro 2,8 millones de euros.

Además de que no tenemos la misma preocupación, tampoco entendemos esta descoordinación: 200.000 euros vienen en los Presupuestos, 2,4 millo... 2,8 millones dice el Consejero en esta respuesta.

Yo le pediría, por favor, que se aclaren, que nos aclaren cuál es la realidad, cuáles van a ser las actuaciones, y cuándo, por fin, los ciudadanos de esa comarca van a poder transitar sin peligro por esa carretera, porque le aseguro que puede usted pasar por allí y ver que a más de setenta kilómetros por hora usted puede tener, desde luego, un accidente y su coche se destroza.

Por eso no entendemos que vayan a votar en contra, porque si es verdad que tienen voluntad política y están preocupados para que esa actuación en esa carretera se lleve a cabo, deberían votar a favor.

Y quiero que me explique el porqué de esas dos actuaciones: el por qué el Consejero dice una cosa, por qué en los Presupuestos viene otra, y por qué, si tienen preocupación, votan ustedes en contra. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Alonso. Para consumir un turno de réplica tiene la palabra, por un tiempo máximo de cinco minutos, la señora Romeral.

LA SEÑORA ROMERAL MARTÍN: Mire, le voy a decir una cosa: la preocupación de la Junta desde luego está ahí, pero no solamente es una preocupación que está plasmada en intenciones, sino que está plasmada a través de hechos.

Mire -como le decía antes-, en el Plan Regional Sectorial de Carreteras la modernización de la carretera León-451 está prevista de forma tramificada, de tal manera que, por una parte, se ha previsto un primer tramo que sería Astorga-Quintana del Castillo, y un segundo tramo que sería Quintana del Castillo-La Garandilla.

Por lo que se refiere al primer tramo, ese proyecto está cuantificado ya en los Presupuestos del dos mil cuatro, y ahora mismo el proyecto se está ultimando para sacar la licitación de las obras el próximo año y poder llevar a cabo la ejecución de dicho tramo.

Por lo que se refiere al segundo tramo, el Quintana del Castillo-La Garandilla, ese segundo tramo es un

tramo Miner que está previsto para financiación de los Fondos Miner.

La Junta de Castilla y León, en la Comisión Regional de la Minería, ya propuso la inclusión de ese tramo... de la financiación de ese tramo en este año dos mil tres. Lo que pasa es que por problemas de encaje de presupuesto no se... no se incluyó. Y, desde luego, le puedo asegurar que para los pactos del dos mil cuatro se volverá a proponer por parte de la Junta de Castilla y León la financiación de dicho tramo.

Por otra parte, también le puedo decir que también se está previsto, por parte de la Junta de Castilla y León, la construcción de una nueva carretera que conecte el paraje de La Garandilla con la carretera León-493, y que ese tramo está el proyecto ya ultimado, está terminado y está en fase ya el proceso de licitación para adjudicar las obras que está previsto que se haga en el mes de diciembre, ¿eh?

Por eso le quiero decir que... -y como le decía antes- vamos a votar en contra, porque no se trata de que los ciudadanos estén reclamando, es que la Junta de Castilla y León ya ha puesto en marcha actuaciones concretas para que ese problema se solucione, y entendemos que la Proposición No de Ley que usted plantea está ya completamente superada por los hechos y por las actuaciones que se han realizado desde la Junta de Castilla y León. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Romeral. Para cerrar el debate tiene la palabra doña Victorina Alonso Fernández.

LA SEÑORA ALONSO FERNÁNDEZ: Mire, Señoría, si no se entera que el proyecto que usted dice que se va a hacer está hecho desde el dos mil uno; fíjese usted si no se entera; aquí está el proyecto hecho, desde Astorga hasta Quintana del Castillo.

Y con respecto a los Fondos Miner que usted me dice, Señoría, esos Fondos Miner tampoco viene reflejada esa... la cuantía necesaria para que se lleve a cabo. Entonces, usted me dice: "Vamos a votar en contra porque la Junta ya tiene todo hecho", y es mentira. Los Fondos Miner que usted dice que están... que se van a utilizar para eso no vienen reflejados, Señoría, no vienen reflejados, y si no vienen... si no están allí, no va a haber ninguna... ningún... salvo que ustedes quieran hacer una enmienda, ustedes se comprometan a hacer una enmienda de que esos Fondos Miner se van a llevar a... van a ir destinados a esa carretera, tanto a la carretera de Astorga a Quintana del Castillo como de Quintana del Castillo a La Garandilla y como de La Garandilla a Riello, Señoría, porque es la única forma que los ciudadanos de La Cepeda y que Astorga esté comunicado con el resto de la provincia, y es la única forma de que esa

carretera tenga una utilidad y no sea un peligro para todos los que viven allí.

Desde luego, Señoría, me parece increíble que usted todavía tenga la desfachatez de decirnos que eso se va a realizar, que la Junta se preocupa y que existe una consignación; desde luego, parece mentira.

Y bueno, pues si ustedes votan en contra de la PNL porque dice que la Junta ya tiene todo previsto, espero por lo menos, espero que hagan esa... esas consignaciones económicas, bien de los Fondos Miner... que ya dan de sí, Señoría, ya dan de sí los Fondos Miner cuando esas carreteras correspondían a la Junta de Castilla y León; hagan ustedes las necesarias actuaciones para que de verdad eso se lleve a cabo. Muchísimas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Alonso. Concluido el debate, procederemos a someter a votación la Proposición No de Ley. ¿Votos a favor? Seis. ¿Votos en contra?... Bien. ¿Votos en contra? Entonces son: quince votos emitidos, cinco a favor, diez en contra. Por lo tanto, queda rechazada la Proposición No de Ley debatida.

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

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Segundo punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 51-I, presentada por la Procuradora... por el Procurador don José María Crespo Lorenzo, relativa a consignaciones presupuestarias para la eliminación de tramos de alta y media siniestralidad en las carreteras autonómicas provinciales y estatales, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número dieciséis, de tres de octubre de dos mil tres**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la presentación de la Proposición No de Ley tiene la palabra don José María Crespo Lorenzo, miembro de esta Comisión, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR CRESPO LORENZO: Bien. Gracias. Gracias, señora... gracias, señora Presidenta. La iniciativa que en nombre de mi Grupo Parlamentario voy a defender hoy, creo que es de esas... es de esas iniciativas que tratan de dar respuesta a un desastre humano que se produce con demasiada frecuencia y al que no debiéramos acostumbrarnos nunca.

Todos los lunes tenemos que... o nos despachamos en cualquier medio de comunicación con la narración o la relación de siniestros que se han producido en las carreteras, con el innumerable... con las innumerables bajas que se producen, con las desgracias subsiguientes

para las familias, para las personas, con las lesiones, con las secuelas en muchos casos irreversibles que se producen como consecuencia de las... de esa siniestralidad, de esos accidentes automovilísticos, el drama humano -insisto- que ello supone, y -¿cómo no?- también el coste social que se deriva de esos accidentes.

Analizar las causas de esa siniestralidad, pues, tienen una gran complejidad, sin duda el incremento del parque automovilístico es una de las constantes. Muy probablemente también el no cumplimiento estricto de la normativa de tráfico, pues, puede estar en el origen de esa siniestralidad al que hago referencia, y también -¿cómo no?-, y esa responsabilidad hay que asumirla con naturalidad, pues, quizá, las dificultades de adaptación de la infraestructura viaria a las nuevas necesidades, a ese incremento del parque automovilístico, a esas nuevas características de los vehículos, que hacen que con demasiada frecuencia la máquina trate de superar las condiciones materiales en las cuales nuestras infraestructuras se encuentran.

Todos conocemos que Castilla y León tiene... es una enormidad de territorio y, por lo tanto, se ve surcada por vías de comunicación de gran capacidad, vías de comunicación autovías, también una red interior muy compleja de carreteras de ámbito comarcal, de ámbito provincial. Las competencias en relación con el estado de conservación y mantenimiento de nuestra red viaria, pues, es una competencia claramente compartida, porque en un territorio como el castellano-leonés, pues, se siguen manteniendo competencias en el ámbito de la Administración del Estado, en el ámbito de la Comunidad Autónoma, y también en el ámbito de las Diputaciones Provinciales.

Por nuestra ubicación geográfica, por nuestra extensión, por Castilla y León, quizá, junto con Andalucía y el Levante, es una de las Comunidades o la Comunidad por la que mayor tránsito de vehículos se produce constantemente a lo largo del año y teniendo unas puntas muy acusadas en determinadas épocas, coincidentes con períodos vacacionales.

Bien, este preámbulo sirve para decir que esta Proposición No de Ley no pretende ser absolutamente ningún reproche a nadie. Nuestra realidad es la que es. Nosotros pensamos que, quizá, debiera agilizarse todavía más, debiera invertirse más y debieran mejorarse más nuestras redes de comunicación internas, y también exigir y velar por que el estado de conservación y mejora de las redes de comunicación que no son competencias de la Comunidad Autónoma, pero que transitan, transcurren por nuestro territorio, debieran estar en un mejor estado de conservación. Pero, insisto, no se trata de hacer ningún reproche en este momento, sino hacernos eco de los datos, de las estadísticas que hemos conocido y que sitúan a nuestra Comunidad

Autónoma muy arriba, demasiado arriba en lo que se definen puntos negros para la circulación.

Yo no sé si la existencia de esos puntos negros tiene una relación directa con el índice de siniestralidad que tenemos que soportar -algunos datos tenemos al respecto que podemos comentar posteriormente-, pero resulta evidente que las estadísticas elaboradas por quienes conocen la materia -el propio Real Automóvil Club, también por el propio Ministerio de Fomento- nos sitúan a la cabeza de nuestro país en puntos negros, es decir, puntos conflictivos, puntos de riesgo para la seguridad vial.

Es en relación con esa realidad, que yo creo que debemos hacer un esfuerzo para tratar de combatir, que hemos presentado la Proposición No de Ley en una doble vertiente: una, creemos que nuestra Comunidad Autónoma debe hacer un esfuerzo sobreañadido para la mejora o la supresión, o la superación o la eliminación -perdón- de esos puntos negros, de esos puntos conflictivos en aquellas carreteras de competencia autonómica; e incluso decimos que provincial, por la sencilla razón de que consideramos que la situación económico-financiera de las Diputaciones Provinciales es la que es y, por lo tanto, podría haber dificultades para que las Diputaciones asumieran su responsabilidad en la eliminación de esos tramos de alta o media siniestralidad en carreteras de titularidad provincial. Por eso reclamamos que la Comunidad Autónoma consignara para... en el ámbito autonómico y también en el ámbito provincial.

Y en segundo lugar, reclamamos que detectados esos puntos de alta y media siniestralidad en carreteras de titularidad estatal que transitan por nuestra Comunidad Autónoma, pues nos parece que el Gobierno Regional debiera extremar su capacidad y su voluntad en reivindicación ante el Gobierno de la Nación, para que se establecieran previsiones presupuestarias que ayudaran a corregir y a suprimir con la mayor celeridad posible esos puntos de alta y media siniestralidad detectado. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Crespo Lorenzo. Para consumir un turno en contra tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, don Francisco Jambrina.

EL SEÑOR JAMBRINA SASTRE: Muchas gracias, señora Presidenta. Señoría. Es una pena, don José María, que hayamos perdido un día, porque los lunes, como usted acaba de decir, es el día que oímos las tristes estadísticas de los accidentes, de los fallecimientos, como consecuencia de los accidentes mortales normalmente ocurridos los fines de semana.

Usted ha dicho, y yo le agradezco que no es un reproche a nadie su iniciativa, pero yo le voy a decir

también, con la misma sinceridad que usted ha dicho eso, que no vea en mis palabras ánimo triunfalista de ningún tipo.

Nos vamos a oponer a la iniciativa que usted plantea hoy, y nos vamos a oponer porque, aunque usted no ha hecho referencia a ello, usted se basa en unos informes que ha hecho en Real Club de Automóvil de Cataluña y que nos contra... no, no, no valen a efectos de contrastación de los datos que normalmente se vienen utilizando para este tipo de análisis.

Es lamentable, parto de ese principio, el que ocurra un accidente y que ocurra una accidente mortal. Pero, mire, frente a ese dato que usted dice en su iniciativa, en la Exposición de Motivos, yo he cogido unos datos de la propia Administración Central del Estado, que es donde creo que... que es a las carreteras, que creo que hace referencia el informe que usted nos relata, y dice que el índice de mortalidad se ha reducido a la tercera parte en la red de carreteras nacionales del Estado... del Estado me refiero a la Administración Central; que la... peligrosidad en la red de carreteras del Estado ha disminuido un 49,5% en la última década, y que el índice de peligrosidad en la red de carreteras del Estado es el tercero más bajo de Europa, solo mejorado por Finlandia y Dinamarca. Y digo, Señoría, que no vea en estas palabras ningún espíritu triunfalista, sino tratar de hacer un esfuerzo de acomodarnos a la realidad, que no es la que usted nos pinta, que no es la que usted nos pinta, con ser lamentable, con ser lamentable la actuación o el que ocurra un solo accidente.

Ha hecho usted una referencia muy escueta, muy sucinta de las distintas causas que no analizan los índices de peligrosidad y de mortalidad; no dicen cuáles son las causas, dicen lo que ocurre, pero no dicen cuáles son las causas. Y dentro de esas causas, yo le diría que la que menos incidencia tiene en la... en producirse esos índices, en la cuantificación de los índices, yo le diría que es el estado de las carreteras, porque así es como se viene determinando; es el estado de las carreteras.

Le voy a poner un ejemplo que seguramente que usted conoce: hay una carretera que está en buen estado, la recta de Coreses, y, sin embargo, es un sitio donde se suelen producir accidentes, y accidentes importantes. ¿Como consecuencia de la carretera, que es a lo que usted dice que hay que actuar? No, como consecuencia de distracción, de alcohol, de exceso de velocidad, de incumplimiento de normas de tráfico, etcétera. No como consecuencia de la carretera. Por lo tanto, con ser probable su deseo de que se hiciera cuanto más mejor para ir reduciendo estos índices, yo le digo que no es por ahí... que sí también es por ahí, perdóneme. Es decir, hay que seguir haciendo las cosas que se están haciendo para mejorar nuestra red de carreteras, yo le diría: la red del Estado en Castilla y León, afortunada-

mente, estamos experimentando una mejora impresionante en carreteras, transformando carreteras de carácter normal en alta capacidad. Eso reduce sin lugar a dudas los índices de siniestralidad, por lo tanto, de acuerdo con lo que dice la Administración Central del Estado.

Pero me habla también de las carreteras... queremos también hablar de las carreteras autonómicas, y en las carreteras autonómicas eso, dentro del Plan Regional de Carreteras que se ha aprobado hace muy poco tiempo, que tiene vigencia del dos mil dos al dos mil siete, hay un apartado dedicado exclusivamente a la seguridad vial. Y le dice a usted también ese apartado dedicado exclusivamente a la seguridad vial, cómo ha ido evolucionando el índice de siniestralidad y el índice de mortalidad; se lo dice. Y ha ido mejorando de manera importante, y se dice también cuáles eran los tramos de siniestralidad de... accidentes en carreteras, los tramos... los tramos de concentración de accidentes de las carreteras que han ido disminuyendo de una manera importante, de ciento cuarenta y ocho -creo recordar- en mil novecientos noventa y ocho a cincuenta en el dos mil uno, dentro de un análisis de una serie de años importante.

Por lo tanto, no es... no partimos de una base, no es esa la... la foto que usted nos quiere transmitir es la que hay, pero eso no quiere decir que no haya que incidir. ¿Cómo se está haciendo? Le he dicho: la Administración Central del Estado con una inversión importante en carretera. La Junta de Castilla y León, el Gobierno Regional, ¿cómo lo está haciendo? A través de su Plan Regional de Carreteras.

Fíjese, usted, que si recuerda datos de ese Plan Regional de Carreteras, hay... se divide en tres tramos: la redes... la red básica, la red complementaria y la red preferente y la local; se analiza que donde más accidentes hay es en la red básica... en la red complementaria preferente, y ahí es donde más inversión y donde más actuaciones va a tener lugar a lo largo de estos años que contempla el Plan.

Por lo tanto, Señoría, siendo lamentable que ocurran accidentes, tengo que decir que esa iniciativa no es que la considere extemporánea, porque nunca es extemporánea. Lo que ocurre es que parece que da la sensación que aquí no se está haciendo nada, y se está haciendo, y se está haciendo mucho.

Mire, en el Plan Regional de Carreteras lo contempla, cómo es lógico, que uno de sus primeros objetivos, el objetivo básico tiene que ser la mejora de la circulación y de la seguridad vial, y eso es algo que se está ejecutando por parte del Gobierno Regional.

Por lo tanto, señor Crespo, yo siento tener que decirle que no puede aprobar su iniciativa porque ya se está haciendo por parte del Gobierno Regional una función

importante para reducir los dos aspectos en los que usted está incidiendo decir en esta mañana. Gracias, señora Presidenta.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Jambrina. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra, para un turno de réplica, don José María Crespo.

EL SEÑOR CRESPO LORENZO: Gracias, señora Presidenta. Bien, está bien debatir de esta... debatir de esta manera, pero algunos datos tenemos que... tenemos que cotejar, señor Jambrina, y yo... son datos que... que no, insisto, y vuelvo a decirlo, porque encima, en algunas circunstancias, algunas personas tenemos una especial sensibilidad en relación con estas materias porque ha tocado sufrirlas en propias carnes, etcétera, etcétera. Entonces, no se trata de acudir a la llamada de la desgracia asociada a los accidentes. Quitamos esa parte, todos los lamentamos, todos los tratamos de... de evitar, y es de suponer que todos hacemos lo que esté en nuestra mano para evitar esa circunstancia que, sin embargo, de una forma machacona marca y condiciona las vidas de miles y miles y miles y miles de personas.

Primera cuestión: el informe ha sido asumido por la Federación Internacional del Automóvil, el informe en el que yo he basado la iniciativa. Ha sido elaborado por el Real Automóvil Club de Cataluña y ha sido avalado por el Ministerio de Fomento y por la Dirección General del Tráfico. Por lo tanto, yo creo que es un informe independiente, que ha sido asumido por las autoridades que tienen competencia en la materia, y que seguramente tendrá todas las carencias que haya de tener, pero me parece que no estaría bien descalificarlo, ¿eh?, porque, insisto, quien tiene autoridad desde el punto de vista de la seguridad vial y quien tiene autoridades desde el punto de vista de la infraestructuras viarias han avalado ese informe y así consta. Y es ese informe el que sitúa a nuestra Comunidad Autónoma como una de las Comunidades con porcentaje... con mayor porcentaje de tramos de carretera con alta siniestralidad, en concreto un 26% de las carreteras de la Comunidad Autónoma se califica que tienen una peligrosidad muy alta, y hablan de la provincia de Burgos. Bien, insisto: ese informe avalado por el Ministerio de Fomento y por la Dirección General de Tráfico.

Pero es que yo no sé si vinculada a los tramos de alta siniestralidad o de baja siniestralidad, o de siniestralidad media, pero hay otros datos señor Jambrina, y estos son datos... "el Gobierno informa". Yo creo que desinforma bastantes veces, pero creo que hay documentos oficiales que surgen de la Moncloa, ¿eh?, con el epígrafe de que "el Gobierno informa". Por lo tanto, en este caso, yo he acudido también a los informes oficiales del Gobierno que en otras ocasiones acostumbro a ponerles mucho en duda, pero como ustedes siempre creen o siempre

avalan toda la información que el Gobierno emite en lo que se refiere con carácter general a todo y, por supuesto, a nuestra Comunidad Autónoma; y desgraciadamente, señor Jambrina, este informe nos dice: en la Comunidad Autónoma de Castilla y León, inexorablemente, inexorablemente el número de accidentes y el número de muertos consecuencia de los accidentes es de las pocas Comunidades en los que... en las que sigue incrementándose. Así, en el año dos mil tuvimos trescientos sesenta accidentes; en el año dos mil uno, cuatrocientos tres muertos; en el año dos mil, cuatrocientos sesenta y ocho; en el año dos mil uno, cuatrocientos noventa; en el año dos mil dos, cuatrocientos noventa y uno. Por encima de nosotros en esta triste estadística se sitúa las Comunidades Autónomas de Andalucía y las Comunidades Autónomas de Cataluña. Incluso en esas Comunidades Autónomas hay veces que se producen, un año respecto de otro, más accidentes, al año siguiente menos, en relación con muertos... en relación con esos accidentes, un año hay más, otro año hay menos; desgraciadamente para nosotros, señor Jambrina, en nuestra Comunidad Autónoma estamos en una escala siempre progresiva, en relación con el número de accidentes y en relación con el número de muertos derivados de esos accidentes.

Es lamentable, seguramente... claro, insisto, estamos hablando de personas y estamos hablando de desgracias y, por lo tanto, no vamos a remitirnos a la frialdad de las estadísticas, no nos vamos a remitir a eso, pero incluso la estadística, en este caso, pues avala, lamentablemente, la necesidad de hacer algo.

Yo no voy a cuestionar que toda la mejora de la red viaria -tanto del Estado, como la red complementaria de la Comunidad Autónoma, como de la red provincial- haya de tener en cuenta o persiga, primero, absorber la mayor intensidad de tráfico que se produce y, desde luego, dotar en lo posible de las mayores medidas de seguridad a esas infraestructuras.

Hombre, hay algunas veces, tengo que decirse -y en nuestra provincia, a la que usted y yo pertenecemos-, pues, que inversiones de la Consejería de Fomento para mejorar la red complementaria en la provincia de Palencia ha ocasionado más inconvenientes, más problemas y más accidentes que la situación anterior. Y usted sabe que ha habido, por ejemplo, que volver a reinvertir consecuencia de una actuación que se realizó hace dos años. ¿Por qué? Porque por las razones que fuera el arreglo generó un estrechamiento de la calzada, por las razones que fuera no se compactaron los arceles, por las razones que fuera no se procedió a la señalización horizontal, y eso llevó a que Ayuntamientos de un signo político y de otro se dirigieran a la Consejería. ¡Hombre, llevábamos años esperando que se nos arreglara la carretera! Se nos ha arreglado y ahora los autobuses que llevan el transporte escolar protestan, las

asociaciones de padres protestan, tenemos dificultades. Bueno, no sé qué circunstancias habrán conllevado a que, en ocasiones, incluso reparaciones bien intencionadas, sin duda, hayan ocasionado más problemas que beneficios en relación con incrementar la seguridad y la comodidad.

Yo creo -y termino... y termino con ello ya- que reconocer, en base a informes independientes, que hay puntos conflictivos en nuestra Comunidad que están detectados y que, por lo tanto... Y es la recta de Coreses, pero es la carretera de Carrión a Guardo, y cuántas veces hemos tenido que modificar rotondas, etcétera y demás porque, en determinados puntos, raro es el fin de semana en el que no hay percances, etcétera; estas cosas son conocidas, y han sido además como consecuencia de la ejecución de una obra de mejora que ha posibilitado mayores velocidades... lo que sea.

Pero estando detectados esos puntos de alta siniestralidad en base a informes independientes, siendo conscientes de las características de la Comunidad Autónoma, de las intensidades de tráfico que sufrimos, de la enormidad del territorio que nos toca cubrir, etcétera, cuando alguien nos dice que debiéramos actuar en un sitio concreto, en una ubicación concreta, en una provincia concreta, en un tramo concreto, bueno, asumámoslo tranquilamente, asumámoslo. Y en el caso que sea competencia del Estado, dirijámonos al Estado para que actúe. Si eso no significa negar que no se esté tratando de mejorar la red viaria en nuestra Comunidad Autónoma, señor Jambrina. Se trata de que expresamos una mayor sensibilidad y expresamos un mayor compromiso de acelerar las actuaciones en aquellos sitios en los que nos dice que las cosas están especialmente mal, no se pretendía otra cosa. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Crespo. Para consumir un turno de réplica tiene la palabra don Francisco Jambrina.

EL SEÑOR JAMBRINA SASTRE: Señor Crespo, que mire usted que la sensibilidad se demuestra de dos maneras: una diciéndolo y otra haciendo cosas para que se resuelvan los problemas que surgen. Y no es precisamente en ese campo donde ha podido poner de manifiesto el Partido Socialista mayor sensibilidad en las carreteras nacionales de esta Comunidad. Dejemos... deje eso, Señoría, no se me ponga en plan victimista. Y no me malinterprete, porque sensibilidad y pena y sentimientos y lacra social entendemos todos cuando se produce un accidente, y más cuando se produce un accidente mortal. Eso es una cosa, eso es una cosa, y otra cosas es querer echarle, como usted está... Porque usted -y se lo digo con todo el cariño también, don José María-, usted es un poco adicto a los informes que ponen a la Comunidad de vuelta y media, usted se agarra a ellos como a un clavo ardiendo.

Usted me dice: "Lo ha avalado Fomento eso". Pues mire usted, en relación con el informe elaborado también por "el Gobierno informa" en relación con el informe elaborado por la Real Asociación de Coches... Automóvil Club de Cataluña sobre la peligrosidad de carreteras españolas, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento afirma que la peligrosidad en las carreteras de la red del Estado ha disminuido un 49,5% en la última década, disminuyendo asimismo el índice de mortalidad a la tercera parte. ¡Hombre!, si en relación con eso le dicen esto otro, no creo yo que es que avalen ese informe. Es mi opinión, pero a lo mejor estoy yo equivocado, es mi opinión.

En todo caso, usted tampoco ha dicho -o si lo ha dicho yo le aclaro que no entendemos- el que ocurra un accidente sea debido a la carretera. Vuelvo a insistir: en la mínima parte de los índices estadísticos -u otros similares- no... no analizan, sin embargo, las causas de los accidentes, entre las que -como es sabido- los más comunes son la distracción, las infracciones a las normas de circulación, el exceso de velocidad, el consumo de alcohol o drogas, la somnolencia, y solamente un pequeño porcentaje de accidentes puede, solo en un pequeño número, puede achacarse a la carretera una causalidad objetiva significativa.

Quiero decir que usted tan... tan... también, en esta línea, no está diciendo que sea la carretera, pero su conclusión es que se hagan... que se mejoren las carreteras. ¡Y estamos de acuerdo! ¿Cómo no vamos a estar de acuerdo en que se mejoren las carreteras del Estado? La primera. Se está haciendo, con un compromiso y una sensibilidad del Partido Popular. Compromiso y sensibilidad, o sensibilidad y compromiso después. Si es que en este tema los señores socialistas tenían que estar guardando un poquito de silencio o ser, a lo mejor, un poquito más humildes en esta cuestión de tanta sensibilidad, que me parece bien, y que no quiero que usted vea en mí triunfalismo, que no es esa la cuestión.

Y en la otra parte, en la que afecta a las carreteras de competencia autonómica, ¡hombre!, pero si nos están... están analizando los puntos de partida para llevar a cabo un plan regional, y en esos puntos de partida se marcan unos objetivos. Primero y fundamental: seguridad y... seguridad vial y mejora de la circulación. ¿Qué se va a hacer? ¿Dónde... dónde hay más accidentes, en las carreteras de preferencia local? Bueno, pues ahí se va a dedicar más dinero, se va a actuar sobre más kilómetros, para tratar de resolver el problema. No quiero yo que... con Coreas trasladar todo un problema general a un aspecto puntual, ni voy a aceptar que se traslade todo un Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma a la situación de la carretera de Fuentes de Nava a Mazariegos. Tampoco es eso, tampoco es eso. O la de San Cebrián de Campos; tampoco es eso. En esas carreteras, que yo sepa, no se produjeron accidentes,

fíjese usted. Fíjese usted, no se produjeron accidentes, no se circula a la velocidad que le gustaría circular a muchos conductores; pero no se produjeron accidentes. Y bien está, y bien está el llamar a... el levantar el dedo para decir: "¡Cuidado!, que con este tipo de cuestiones podemos tener algún problema".

Pero mire, en la Comunidad Autónoma, el índice de peligrosidad en una serie del noventa y uno al dos mil uno, del 35,97 -índice de peligrosidad- al 30,39. Se ha mejorado. En el índice de mortalidad, en las carreteras autonómicas, del 4, del 4, al 2,63; se ha dividido por dos. Quiero decir, don José María, que con la actuación, el compromiso, la sensibilidad del Partido Popular en el Gobierno se están resolviendo, se están aminorando los temas que usted trae hoy aquí, que son... que hay que seguir peleando para tratar de evitarlos en su totalidad, cosa que usted y yo sabemos, y todo lo que se nos está anunciando también que va a ser poco menos que imposible, porque ahí hay otros aspectos -como he dicho antes- de las causas de los propios accidentes.

Por lo tanto, don José María, asumiendo que usted se agarra al primer dato que puede para dar caña al Gobierno, que es su función y cosa que entendemos desde el Grupo Popular perfectamente; no asumiendo que solo ustedes tienen la sensibilidad, que también es compartida por los demás; los demás, aparte de sensibilidad, hacemos cosas para resolver los problemas, y eso nos permite o nos lleva a decir hoy que no podemos aceptar su Propuesta de Resolución, entre otras cosas porque mete usted también en el ajo a las propias Diputa... iba a decir ¡pobres Diputaciones Provinciales!, que tienen sus propias competencias, que tienen su propia colaboración con la Administración Autonómica para ir resolviendo la red de carreteras provinciales, que es muy extensa también sobre todo en alguna de las provincias. Gracias, señora Presidenta.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Jambrina. Para cerrar el debate tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, don José María Crespo Lorenzo.

EL SEÑOR CRESPO LORENZO: Gracias, señora Presidenta. Hoy hemos tenido... ha tenido mi amigo el señor Jambrina una... una intervención de altibajos, ¿no?, porque, por un lado, dice: "Bueno, es una iniciativa razonable la que se presenta desde la Oposición, pero, por otro lado, pues, tengo que oponerme y tengo que aprovechar para hacer reproches de no se sabe cuándo y, al mismo tiempo, pues, tengo que acusar que la... tengo que manifestar que la Oposición utiliza cualquier asunto para dar caña al Gobierno".

Bueno, yo creo que algunas cosas hoy sobaban, señor Jambrina. ¿Usted cree que yo hoy he dado caña al Gobierno con este asunto? A lo mejor ahora tengo que

hacerlo, en el último turno, a la vista de cuál ha sido su... de cuál ha sido su reacción, que trata, sencillamente, primero de negar alguna evidencia; segundo, de no aprovechar una oportunidad y, tercero, de no reconocer que, a pesar de que las cosas se vengán haciendo, pues, hay materias o situaciones en las cuales acelerar un poquito el ritmo pues no vendría nada mal. Y usted, sencillamente, pues, comienza haciendo reproches y... y bueno, y no ha acabado echándonos la culpa a nosotros de los accidentes que se producen de milagro, de milagro.

Mire, que las oposiciones... que la oposición, cualquier oposición en cualquier sitio dice, pues es que es lo que le queda hacer a la oposición: decir. Lo mismo que a los Gobiernos lo que les queda es hacer. Las oposiciones dicen, los Gobiernos hacen. Nosotros decimos, ustedes hacen bastante poco, lamentablemente.

Que este Portavoz, en este momento, se aferre a cualquier informe negativo en torno a la Comunidad Autónoma; pues mire, eso me parece que es una descalificación gratuita e innecesaria por su parte. Yo utilizo los informes que se elaboran, y si son independientes me merecen infinitamente más crédito que los informes de encargo que hace la propia Comunidad Autónoma. Hace tres días, en esta misma sala, pues, nos hacíamos eco del informe del Consejo Económico y Social, y hasta ese informe ustedes querían negar, y eso que lo había firmado su Portavoz actual, don José Antonio de Santiago, que forma parte del Consejo Económico y Social. Y era un informe en el cual, precisamente, pues, no se dice, ¿eh?, o no se establece que vivamos en la Comunidad ideal y que todo funcione, todo marche y todo sea espléndido en la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

Bien, si alguna institución estaría de acuerdo en que se aprobara esta iniciativa serían las Diputaciones Provinciales, porque las Diputaciones Provinciales lo que tienen es una incapacidad absoluta financiera para sostener el... para conservar y mantener la red provincial de carreteras, entre otras cosas porque el Plan Provincial de Carreteras que financiaba la Comunidad Autónoma ha sufrido unos altibajos presupuestarios terribles, y entre otras cosas también porque la situación financiera de nuestras Corporaciones Locales, merced a políticas que ustedes desarrollan, pues, es poco menos que... bueno, cuando menos delicada, delicada. Y, por lo tanto, convenir con las Diputaciones Provinciales la mejora de las redes provinciales de competencia de las Diputaciones Provinciales, en cualquier caso, o como mínimo, para la supresión de esos tramos a los que yo aquí me he referido, tenga usted la certeza de que habría sido perfectamente recibidos por las Diputaciones Provinciales.

Mire, señor Jambrina, no voy a hablar más de estas... dísticas, no voy a hablar más, las que le he mencionado

son del Gobierno. Usted apela a otras. Me da igual, señor Jambrina. Pero si es que, independientemente de que estuvieran mejorándose las ratios o los ratios "siempre tengo la duda de si es masculino o femenino", ¿eh?, en relación con esta materia, negarse, porque se haya mejorado un índice de siniestralidad "mejorarse", a buscar y profundizar en las causas que generan el resto y a tratar de evitarlas, me parece, cuando menos, irresponsable. Porque si a ustedes les dicen: "Vamos mejorando en evitación de accidentes, pero, al mismo tiempo, si actuáramos en estos puntos determinados que les hemos indicado, a lo mejor mejorábamos todavía más", y negarnos a eso, señor Jambrina, de verdad, me parece irresponsable, me parece irresponsable.

Las causas de los accidentes no toca hoy. Hemos apuntado usted y yo algunas. Pero yo traigo aquí aquellas sobre las que el Gobierno de la Comunidad Autónoma podría actuar. Aquí hay una tarea de información, hay una tarea de prevención, ahí están las campañas, ahí está el... los sistemas de seguridad de los vehículos, ahí está toda la información en torno a los riesgos que determinadas prácticas, determinados usos, determinados consumos generan para la peligrosidad del tráfico, y ahí hay una... y eso tiene su canalización "todas las tareas de divulgación, todas las tareas de información, todas las tareas de advertencia, todas las tareas de prevención, todas las tareas de persecución, etcétera", pero sobre esas ni usted ni yo, ni el Gobierno Regional tiene capacidad "en algunas de información y divulgación seguramente sí.

Pero sobre la que sí tenemos capacidad es sobre esa otra parte que usted establece como mínima en relación con la siniestralidad, que es el estado de las infraestructuras viarias. Bueno, pues aunque sea parte mínima, actuemos. Actuemos. Y si sobre esa parte mínima de incidencia en la siniestralidad, que es el estado de las infraestructuras, además se nos dice que hay tramos concretos, específicos, en los cuales "¿eh?" la calificación que se nos otorga es de mayor riesgo, ¿qué ocurre porque pidamos o porque reclamemos que se actúe puntualmente sobre eso? ¿Con eso estamos negando que no se estén haciendo políticas de mejora? No. ¿Con eso se está negando si el Gobierno de la Nación ha invertido o no más que otros Gobiernos, etcétera, de la Comunidad Autónoma? ¿Qué no se está negando nada de eso, señor Jambrina! Sencillamente se está diciendo, ¿eh?, que en la parte que nos toca, que es la mejora de las infraestructuras, y en esa parte además que se nos dice que puntualmente reúnen características de alta siniestralidad, que actuáramos. Eso es lo que les hemos pedido, y a eso es a lo que ustedes se oponen. Y eso me lleva a mí a decirle que, en una parte mínima en la que la Comunidad Autónoma podía contribuir a evitar situaciones de riesgo, ustedes se niegan. ¿Qué le vamos a hacer!

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Crespo. Concluido el debate, procederemos a someter a votación la Proposición No de Ley.

¿Votos a favor? Seis. ¿Votos en contra? Ocho. Votos emitidos, catorce. Seis a favor, ocho en contra, por lo tanto queda rechazada la Proposición No de Ley debatida.

A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, se altera el Orden del Día, si no tiene inconveniente el Grupo Popular, y entonces el cuarto punto se debatirá ahora en lugar del tercero. Así que el señor Secretario dará lectura al tercer punto del Orden del Día.

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Tercer punto del Orden del Día: **"Proposición No de Ley, PNL 73-I, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a gestiones ante el Ministerio de Fomento para la inclusión en el Plan de Infraestructuras Ferroviarias 2000-2007 de la conexión por Alta Velocidad del tramo Valladolid-Aranda-Soria, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León número veintiuno, de treinta y uno de octubre de dos mil tres"**.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Para la presentación no de... de la Proposición No de Ley tiene la palabra, en representación del Grupo Parlamentario Socialista, don Carlos Martínez.

EL SEÑOR MARTÍNEZ MÍNGUEZ: Gracias, señora Presidenta. Bien, la iniciativa planteada hoy por el Grupo Parlamentario Socialista es una iniciativa razonable, es una iniciativa razonada, y, a la vista de cuál ha sido la argumentación para votar en contra con el resto de iniciativas, al encontrarse ya prevista en el Plan Regional de Carreteras se espera la aprobación por parte del Grupo Parlamentario Popular.

Es una iniciativa que pretende el objetivo común que debemos tener todos en esta Cámara de vertebrar la Comunidad, de mantener y velar por la igualdad de oportunidades de todos los ciudadanos de Castilla y León, independientemente del territorio en que vivan, y, sobre todo, tener en cuenta que la planificación de las infraestructuras debe... no debe acordarse solo desde un enfoque económico, sino también desde el punto de vista social, máxime cuando hablamos de una zona, de una situación, tremendamente despoblada y discriminada con respecto al resto de provincias de la Comunidad y al resto... y dentro del territorio español esta Comunidad discriminada con respecto al resto de Comunidades del Estado español. Por eso la Proposición No de Ley que presentamos, en su texto dice lo siguiente:

El esquema de alta velocidad diseñado en el Plan de Infraestructuras Ferroviarias para el periodo 2000-2007,

que plantea la conexión Soria-Calatayud como la única vía de conexión de Soria a la alta velocidad, entiende la necesidad de evitar... entendiendo la necesidad de evitar el aislamiento de Soria con respecto al resto de provincias de nuestra Comunidad, y tomando como referente de desarrollo estratégico de nuestra Comunidad el Eje del Duero, formula la siguiente Propuesta de Resolución:

"Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a que realice las gestiones oportunas ante el Ministerio de Fomento, conducentes a la inclusión dentro del Plan de Infraestructuras Ferroviarias 2000-2007, la conexión mediante línea de alta velocidad para el tramo Valladolid-Aranda-Soria".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Martínez. Para consumir un turno en contra tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, la señora Domínguez Garrido.

LA SEÑORA DOMÍNGUEZ GARRIDO: Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días, Señorías. Para analizar la cuestión que se plantea es necesario remitirnos a unos antecedentes acaecidos en relación con esa línea que se menciona Valladolid-Aranda de Duero-Soria.

En primer lugar, parece que hay que recordar unos acuerdos del Consejo de Ministros del año ochenta y cuatro, en el que se... exactamente el treinta de septiembre del ochenta y cuatro, en relación con actuaciones a realizar en líneas ferroviarias de Renfe. Allí se opta por suprimir, a partir del uno de enero del ochenta y cinco, el tráfico de viajeros y mercancías en el tramo Valladolid-Ariza -no solo esta línea, sino muchas otras que luego, si es preciso, recordaré-.

Muchos ejes estratégicos se cerraron en esa época. Todo el eje estratégico del noroeste, ¡huy, perdón!, del oeste de la Comunidad regional, de Gijón a Sevilla, el Ruta de la Plata, era una vía que conectaba transporte y viajeros desde Gijón a Sevilla; se cerró también en esa fecha.

En segundo lugar, ya en el año noventa y cinco se autoriza a Renfe al levantamiento de vías e instalaciones anejas de tramos ferroviarios cerrados al tráfico. O sea, que ahí hay dos fechas: el año ochenta y cinco, el año noventa y cinco.

El argumento fue la ausencia de una demanda real avalada por el transcurso del tiempo. Ahí fue la demanda real. No se estudió la vertebración de la Comunidad, la igualdad de los ciudadanos, el enfoque económico... no un enfoque económico, sino social, de desarrollo estratégico del Eje del Duero, que son los argumentos -que yo comparto, ¿eh?- que ha utilizado el señor Martínez.

Pero resulta chocante -no vamos a poner otro adjetivo- que el mismo Grupo Político que sustentaba el Gobierno de la Nación que ordenó el cierre de la citada línea y de muchas otras -hasta ochocientos cincuenta kilómetros se cerraron en Castilla y León-, el Grupo Político que en su documento de planificación -el Plan Director de Infraestructuras... su Plan Director de Infraestructura- no preveía ni un solo kilómetro de línea de alta velocidad y ancho internacional en Castilla y León -cero kilómetros, eran las previsiones en el año noventa y cinco-, que ahora le resulte poco, que le parezca poco, el Plan actual de Infraestructura 2000-2007 del Gobierno nacional, que para Castilla y León contempla mil doscientos kilómetros de alta velocidad, de alta velocidad ferroviaria, que implicará una inversión de 6.000 millones de euros en la Región. Los euros nos resulta muy difícil hacernos idea de la magnitud, 6.000 millones de euros son, nada más y nada menos, que un billón -con be- de pesetas. Vamos a pasar de cero kilómetros de alta velocidad a mil doscientos kilómetros de alta velocidad, un hito histórico para las infraestructuras de nuestra Región.

Creo que, en vez de impulsar cambios y modificaciones en el plan aprobado, debemos emplazarnos todos en nuestros esfuerzos e iniciativas para que se lleve adelante, y en una segunda etapa ya se verá lo que se hace.

En relación con los argumentos que se han dado, del valor estratégico del transporte como fuente de generación de riqueza, estamos completamente de acuerdo. Hablar del transporte es también hablar de la importante función social que el mismo tiene para las personas y, en particular, en el mundo rural. Nadie discute que las infraestructuras de transporte son una llave... una de las llaves de la convergencia real con los países más avanzados de Europa. Eliminar el secular déficit de nuestras infraestructuras -que ha lastrado nuestro crecimiento económico, limitando nuestras oportunidades de modernización y progreso- y era una de las asignaturas pendientes. Era una de las asignaturas pendientes que se va aprobando, y no solo se va aprobando, sino que se va haciendo con nota.

El Plan de Infraestructuras 2000-2007 es el más ambicioso de la historia de España, y se está cumpliendo según las previsiones, dentro del marco del equilibrio presupuestario; lo cual también es un dato a tener en cuenta: sin endeudarnos, sin endeudarnos, nunca hemos contemplado un plan de infraestructuras como el que tenemos en España y en nuestra Región. Porque otras veces se han hecho infraestructuras magníficas -Andalucía ha tenido una... una... unos esfuerzos de infraestructuras muy importantes en su día-, pero para Castilla y León no hemos visto otra igual. Las inversiones han crecido un 827%, las inversiones ferroviarias de alta velocidad. Hay unos objetivos

de trasladar el transporte de mercancías, que se hace por carretera -cuando se han cerrado las vías ferroviarias al transporte no le queda otra alternativa que la carretera-, siendo, pues, para todos un... desde muchos puntos de vista, desde medioambiental y muchos otros, el transporte, la infraestructura ferroviaria es importante. Hay un objetivo de reducir del 80% el transporte por carretera al 44%.

Entonces, resulta que es curioso y sorprendente que, cuando Soria tiene ahora garantizada la conexión a la red ferroviaria de alta capacidad, se acuerden ustedes del aislamiento de Soria. Ese argumento no se les ocurrió cuando cerraron varias vías relacionadas con Soria en el año ochenta y cinco, en el año noventa y cinco, cuando se levantaron. Puedo facilitarle los datos de las líneas que se levantaron en esos momentos, y de las actuaciones que, en estos momentos, se están llevando a cabo dentro de la Comunidad en... en el ámbito ferroviario. Entonces no se puede hacer todo y a la vez. Es deseable, todos esos objetivos óptimos, pues, los deseamos todos, pero a veces lo mejor es enemigo de lo bueno.

Entonces la alta velocidad Valladolid-Ariza no está en estos momentos incluida en la agenda política. No quiere eso decir que a lo mejor lo esté dentro de unos años. Vayamos paso a paso, y aunque a todos nos gustaría que las cosas fuesen muchísimo mejores, pero, de todas formas, creo que tenemos, en estos momentos, una situación bastante optimista. Muchas gracias, señora Presidenta.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Domínguez. Para consumir un turno de réplica tiene la palabra el Proponente, señor Martínez.

EL SEÑOR MARTÍNEZ MÍNGUEZ: Gracias, señora Presidenta. Mire, Señoría, a usted y a su Grupo el discurso que me ha presentado hoy es el mismo de todos los días. A usted le tienen que dar un aprobado alto, porque ha dicho literalmente lo que dice cada uno de los miembros de su Grupo a la hora de defender cualquier infraestructura. Me ha hablado usted de nuevo, una vez más, de pasado en vez de hablarme de futuro.

No le he hablado yo de antecedentes, no le he hablado de gestiones pasadas, le hablo de planificación futura para vertebrar esta Comunidad. Y me ha hablado usted de que los argumentos de fondo los comparte, pero habla usted a la vez de que los comparte para una... para posteriores ocasiones.

Usted está promoviendo un desarrollo de esta Región a dos velocidades: una velocidad que integra toda la zona noroeste de la Comunidad y una velocidad de segunda, una baja velocidad, o nula velocidad, un nulo desarrollo

para toda la zona este de la Comunidad en la que se incluye mi provincia, de la que luego me habla de que sorprendentemente me acuerdo ahora. Mire señora, tengo treinta años, llevo viviendo en Soria los treinta años, y padezco las insuficiencias de Soria desde hace treinta años, y ustedes están negando a toda la zona noreste, a todo el este de esta Comunidad, el desarrollo para... que lleva una velocidad similar al del resto de provincias.

Lo que se le está proponiendo hoy aquí, y lo que espero reflexione, es que se mantenga un eje de alta velocidad para que Soria pueda desplazarse, cualquier ciudadano de Soria, cualquier ciudadano de Aranda, pueda desplazarse en igualdad de condiciones por el territorio de nuestra Comunidad, no tenga que trasladarse a Madrid, en un tiempo estimado de una hora cincuenta minutos, para posteriormente volver a coger el tren para desplazarse a Valladolid y plantarse en Valladolid en el entorno de las tres horas, cuando hay escasos doscientos diez kilómetros de recorrido.

No plantee usted una Castilla y León de dos velocidades, plantee usted una Castilla y León que, tanto el ciudadano de Soria, como el de Valladolid, como el de Aranda, como el de Burgos, tenga la... igualdad de condiciones para su desarrollo económico y su desarrollo social. No pueden ustedes planificar infraestructuras sin contemplar qué es la herramienta básica para el impulso y el desarrollo económico de una sociedad. No pueden ustedes obviar que el Estado social establece una igualdad en los derechos y en los deberes, y el Estado democrático debe garantizar también la igualdad en cuanto a las oportunidades de cada uno de esos ciudadanos.

Entiendo que si el argumento de fondo lo comparte, no entiendo por qué los sorianos -una vez más-, los sorianos, los arandinos -una vez más-, debemos de esperar a otro tren posterior a este Plan de Infraestructuras 2000-2007. Creo que si tanto hablamos de despoblación, tanto hablamos de apostar por las zonas de la periferia, tanto hablamos de apostar por aquellas... por hacer realidad políticas sociales en aquellas zonas más empobrecidas, más desfavorecidas, como es el este de nuestra Comunidad, las tengamos que relegar una vez más, discriminarlas una vez más, y dejarlas para una segunda, tercera fase que, desde luego, nunca llegan.

Si ustedes hacen las infraestructuras, al menos las planifican con una previsión que luego nunca se cumple, introduzcan... introduzcan la planificación de esas infraestructuras imprescindibles para el desarrollo de zonas tan desfavorecidas como el este de la Región, al mismo ritmo y en los mismos tiempos que el resto de provincias. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Martínez. Para conseguir un turno

de dúplica tiene la palabra don... la señora Domínguez, por un tiempo máximo de cinco minutos.

LA SEÑORA DOMÍNGUEZ GARRIDO: Gracias, señora Presidenta. Bien, habla de compartir lo óptimo, lo deseable de lo óptimo. Pero usted olvida que los recursos no son ilimitados, los recursos son finitos, y en cada momento hay un orden de prioridades, y en ese orden de prioridades, en estos momentos, le digo que no está esa línea de alta velocidad.

Habla de... no les gusta nunca que les recuerden su pasado, pero todos somos hijos de nuestro pasado -usted no-, pero puede... si no sabemos nuestro pasado, no sabemos... si no sabemos de donde venimos, no sabemos a dónde vamos.

Entonces, hay un mínimo de coherencia en el discurso, un no entrar en contradicción entre lo que se dice y lo que se hizo en su día, lo que se dice ahora y lo que se dice en su día, que es que es de una mínima coherencia mental y lógica.

Bien. Es fácil para la Oposición proponer una cosa, y la contraria, y un día... y todo lo mejor; eso es un discurso bastante fácil, pero hay que tener un discurso un poco más responsable.

Estábamos diciendo las cuestiones... cómo está el... la discriminación... la discriminación que se sufre ahora. Pero señor, le estoy diciendo que esas líneas, la convencional, que a lo mejor una línea de transporte convencional resulta mucho más enriquecedora y cohesionante que una línea de alta velocidad, donde puede haber transporte, donde puedan subir y bajar en un pueblo y en otro, donde sustituya el transporte de mercancías por carreteras por transporte ferroviario.

Entonces, le estaba buscando -y creo que lo encontraré porque no puede estar muy lejos- las líneas que se cerraron en su día... las líneas que se cerraron en su día en la zona de Soria-Castejón, de Soria-Aranda, etcétera.

Mire, se cerró Valladolid-Ariza. Yo he viajado en esa línea, he ido hasta Zaragoza desde Valladolid; a lo mejor no me acuerdo exactamente del año, pero... y no iba el tren excesivamente vacío, iba corriente, y era un tren pues de cierto nivel, no se si era TAF o un... recuerdo eso.

Se ha cerrado la Ruta de la Plata. La Ruta de la Plata vertebraría -si estuviera- una zona deprimidísima de nuestra Región, una zona periférica donde pasaría desde Gijón hasta Sevilla por Zamora, Béjar, Salamanca, etcétera.

Se cerró Soria-Castejón; mediados del noventa y seis. Se cerró Quintanilla-Barruelo de Santullán. Se

cerró Villafranca del Bierzo-Toral de los Vados. Se cerró León-Bilbao, ferrocarril de vía estrecha, el tren de La Robla; por cierto, reabierto este año con gran satisfacción para todos.

Se cerraron otra serie de líneas en la zona de Medina del Campo, de Segovia a Medina, durante los años noventa. Yo en el año... creo que fue el noventa y cuatro, en octubre del noventa y cuatro ha sido. En ese año yo era Vicerrectora de la Universidad de Valladolid, y en ese año hubo una protesta de estudiantes que utiliza... de la zona de Medina que utilizaban el ferrocarril para venir a Valladolid, y que se hubiera aprovechado toda esa demanda que había y no los autobuses que después hubo que poner, y además está en la prensa, porque hubo unas declaraciones mías y se podrían encontrar en la prensa. Eso fue el año noventa y cinco, hace menos que el año ochenta y cinco.

Todas esas líneas cerradas no las cerramos nosotros, y el beneficio, me imagino que -en su discurso- lo beneficioso de la infraestructura ferroviaria lo compartimos todos.

Las nuevas infraestructuras, podría recordarse, podría irle diciendo las nuevas infraestructuras que están en estos momentos en marcha en nuestra Comunidad. Infraestructuras costosísimas como las obras de ingeniería del túnel de Guadarrama, que es una obra que no tiene... de dificult... vamos, una obra de ingeniería que es puntera en Europa, toda la línea de alta velocidad, y una relación que, bueno, voy a abreviarla a todos, pero que creo que se han dicho muchas y... en la comparecencia del señor Consejero, y creo que todos conocemos.

Si ha leído las declaraciones del señor Cascos en la apertura de la variante de Ágreda hace unos días, yo creo que el señor Cascos ya le dio la respuesta a esta Proposición No de Ley si lo hubiera visto. El Ministro apuntó que se estudiará la posibilidad más adelante, una vez que se hayan realizado los proyectos planeados en esta etapa; no se puede hacer todo y a la vez -eso lo digo yo-. Cascos recordó que la lanzadera que unirá Soria con Calatayud se encuentra en declaración de impacto... en declaración de impacto ambiental en estos momentos. Nada más, muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Domínguez. Para cerrar el debate, tiene la palabra por un tiempo máximo de diez minutos el señor Martínez.

EL SEÑOR MARTÍNEZ MÍNGUEZ: Gracias, señora Presidenta. Ha nombrado usted todos los cierres; ha olvidado mencionar, ya que están instalados en el pasado, el cierre del Palacio del Pardo, también en su momento.

Habla usted de coherencia... de coherencia mental, ha hablado usted de coherencia mental. Y hablando de coherencia, le exijo a su Grupo que haga coincidir... que haga coincidir el discurso con lo que en realidad se hace, haga coincidir el discurso de vertebración del territorio cuando luego no hay ninguna voluntad de exigir una reivindicación que esta Comunidad debe exigir al Gobierno Regional, como que vertebre cada una de las provincias entre sí mediante la alta velocidad.

Y habla usted de planificación de infraestructuras, y ha hablado de la lanzadera que unirá Soria a la alta velocidad. Unirá a la alta velocidad Soria mediante una especie de lanzadera que en las previsiones más optimas del Ministerio de Fomento -lo he dicho ya anteriormente- uniría Soria con Madrid en una hora cincuenta minutos, apenas doscientos veinte kilómetros de recorrido en una hora cincuenta minutos, lo que supone, con los tiempos previstos en la alta velocidad, un gran logro, un gran logro; doscientos veinte kilómetros, dos horas... dos horas de viaje, desconociendo -eso sí si habrá trasbordo o no habrá trasbordo en Calatayud. Más que una línea de alta velocidad es prácticamente un patinete lo que se está... lo que está previendo para conectar a una provincia de esta Comunidad con la alta velocidad... y siempre con el eje noreste y nunca... perdón, siempre con el eje noreste y jamás dando la espalda al resto de provincias de nuestra Comunidad como plantearía esta Proposición No de Ley en la que nosotros planteamos se apruebe... se apruebe hoy aquí.

Hablaba usted de la visita del señor Cascos a inaugurar una vez más a bombo y platillo un tramo de variante de otras grandes infraestructuras que está acometiendo el Partido Popular en la provincia de Soria, un tramo de siete kilómetros apenas, en el que el tiempo estimado de ejecución van a ser cuarenta y ocho meses; desde luego, un gran logro, y que coincide con la manifestación del Consejero de Fomento de esta... de esta Junta de Castilla y León, que plantea que esta será la llegada de las grandes infraestructuras para Soria y para toda la Comunidad. Insisto, siete kilómetros, cuatro años de ejecución para realizar la gran obra inaugurada por el señor Cascos esta última semana pasada en Soria, y a la cual respondió a preguntas de los medios de comunicación ¿para cuándo la conexión de Soria con el resto de provincias mediante la alta velocidad? Y le digo que sí, contestó lo mismo que ha dicho usted: una segunda velocidad para segundos plazos, para segundos estudios; es más, de forma irónica y sin ningún tipo de gracia -al menos para los sorianos-, planteó que no iba a hacer todo el Partido Popular en Soria. Obviamente no es que no iba a hacer todo, es que no hace nada el Partido Popular, ni en Soria ni en el resto del este de esta Comunidad al cual tiene abandonado, tiene marginado, y ni siquiera en sus planes más optimistas de previsión de planificación contempla infraestructuras tan necesarias.

Yo apelo a su responsabilidad, apelo a que se estudie profundamente esta Proposición No de Ley, y se contemple y se haga coincidir ese discurso de vertebración territorial del eje como eje vertebrador del Duero... perdón, como eje vertebrador de nuestra Comunidad, y se deje de aislar de la infraestructura ferroviaria, la infraestructura... gran infraestructura de comunicación, de telecomunicación del futuro como es la alta velocidad, a provincias como Soria y, sobre todo, a todo el este de la Comunidad, que estaría perfectamente conectado al resto de municipios de Castilla y León mediante una apuesta no excesivamente cara, teniendo en cuenta... teniendo en cuenta la última planificación y modificación de este Plan de Infraestructuras 2000-2007 que es la cornisa, el Corredor del Cantábrico, sobre todo mucho más caro y costoso, y que, desde luego, estamos por que se haga y por que se apueste, y por que se planifique, pero siempre también apostando por defender los intereses de esta Comunidad, y los intereses de las zonas más desfavorecidas de la misma, como son la zona este de nuestra Región, de nuestra Castilla y León. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Martínez. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la Proposición No de Ley. ¿Votos a favor de la Proposición? Seis. ¿Votos en contra? Diez. Votos emitidos: dieciséis. Votos a favor: seis. Votos en contra: diez. Por lo tanto, queda rechazada la Proposición No de Ley debatida.

El señor Secretario dará lectura al cuarto Orden... punto del Orden del Día.

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Cuarto punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 57-I, presentada por los Procuradores don Felipe Lubián Lubián, doña Ana Sánchez Hernández y don Manuel Fuentes López, relativa a redacción y aprobación del Proyecto de Ejecución de la carretera A-52 a Porto (Zamora), publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número dieciséis, de tres de octubre de dos mil tres**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la presentación de la Proposición No Ley tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores proponentes, don Felipe Lubián por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Muchas gracias. Porto no tenía carretera hace cincuenta años, ningún tipo de carretera, y lo conocían... conocían a esta población pues prácticamente los porteses -que ellos se llaman "portexos" a sí mismos-, y los extremeños, a través de la trashumancia, puesto que este municipio es el de mayor espacio territorial de la provincia de Zamora en la Sierra Segundera.

Cuando se construyen en la década de los cincuenta los embalses del río Bibey, el embalse de Pías, el embalse de San Sebastián, o el del regato de Valdesirgas, la empresa hidroeléctrica que los construye, pues, acondiciona el mal camino que había para ir desde el municipio de Pías a Porto mediante una pista de tierra que posteriormente la misma empresa -titular de la misma- convierte en una pista de aquel macadán abrasivo e irregular, que más que una carretera pues, parecía un camino pintado de negro.

En mil novecientos setenta y cinco fue la primera vez que yo pisé Porto, y los dos kilómetros desde la central hidroeléctrica hasta el pueblo todavía no tenían ni siquiera macadán, es decir, que había que entrar por tierra, llena de piedras -no nos olvidemos que estamos hablando de una altitud del valle a mil doscientos metros y rodeados de unas montañas envejecidas, pero de una altitud de mil seiscientos a mil setecientos en aquel entorno-.

El veinticinco de marzo de mil novecientos ochenta y ocho se presenta en estas Cortes la primera iniciativa sobre este acceso: fue una Pregunta Escrita, presentada por un Procurador del Grupo Parlamentario Socialista a instancias del Alcalde de aquel Ayuntamiento y de un Diputado Provincial de la zona de Sanabria. Y tal iniciativa, más la solicitud del propio Ayuntamiento a la Junta de Castilla y León, dio sus frutos: la Junta de Castilla y León fue receptiva, se dio cuenta -con muy buen criterio- de que esa situación no podía perdurar, y aquel... especie de camino -no sé cómo llamarle-, que era de titularidad de una empresa hidroeléctrica y que no tenía mantenimiento por parte de nadie, fue asumido -gracias a Dios- por la Junta de Castilla y León, quien desde aquel mismo momento realiza el mantenimiento de esa carretera. Desde entonces se corrigen los baches, desde entonces se limpia la ladera más próxima a la carretera, los matorrales, puesto que cuando nevaba se llegaba a cerrar con las escobas que caían con el peso de la nieve.

Todo esto, pues, evidentemente, la Junta lo asumió en ese año -estoy hablando de mil novecientos ochenta y ocho-, y hasta la fecha es lo que se ha hecho, a no ser un mantenimiento integral reciente que, realmente, no ha mitigado, en la medida de lo necesario, la tristeza de esta carretera y de los ciudadanos que la tienen que utilizar.

Y el veinte de septiembre de mil novecientos noventa y seis, al principio de la IV Legislatura, se aprueba por la Comisión de Transportes la Proposición No de Ley relativa a un convenio con la Xunta de Galicia para construir una carretera entre la localidad de Vilavella, en Orense, y Porto, en Zamora, a través del río... a través del valle del río Bibey. Se ha aprobado por unanimidad esta Proposición -repito- el veinte de

septiembre de mil novecientos noventa y seis. Estamos en noviembre de dos mil tres, y me pregunta es: ¿dónde está la carretera?, ¿dónde está la carretera?

A partir de ese momento se han dado pasos, se ha iniciado un expediente, aparecen en un ejercicio presupuestario una partida de 10.000.000 de pesetas para elaborar el correspondiente estudio informativo. Ese estudio informativo se ha realizado y ha sido aprobado el veintinueve de abril del dos mil dos, más de cinco años más tarde de la aprobación de la Proposición No de Ley. Y también en estos momentos, además de haberse aprobado el estudio informativo, también se halla aprobado el estudio de impacto ambiental.

Para construir... además, se tomó... porque había tres alternativas en el estudio informativo, y se eligió, finalmente, después de estar sometido a información pública, pues, la variante que corresponde con la carretera actual a través del valle del río Bibey, en lugar de otras dos variantes que subían hasta mil seiscientos metros de altitud, para comunicar el pueblo de Porto directamente con El Mercado del Puente o con Padornelo, ambas localidades en la provincia de Zamora. Se desecharon por inconvenientes, y se acepta como variante adecuada la que se hacía en la propia Proposición No de Ley en la que se defendía un acuerdo de colaboración con la *Xunta*, puesto que parte de Galicia... es decir, que para ir a Porto hay que entrar en Galicia y luego dirigirse al norte, volver a entrar en la provincia de Zamora, volver a entrar en Galicia y volver a entrar, definitivamente, en esta localidad, porque así lo requiere o así obliga la propia orografía.

Por eso decimos en los Antecedentes de esta Proposición No de Ley que, a pesar de la aprobación del estudio informativo y del correspondiente estudio de impacto ambiental, la carretera... no es la carretera 52, quiero corregir aquí y decir que es la carretera que uniría la A-52 y la Nacional 525 desde Vilavella a Porto, en la provincia de Zamora. Bueno, pues esa carretera sigue siendo una necesidad imperiosa que la Consejería de Fomento no termina de satisfacer. En consecuencia, Porto sigue siendo la población más periférica, más periférica de toda la Comunidad y peor comunicada.

Sin embargo, ahora parece un buen momento, puesto que nuestra Comunidad se ha dotado de un importante instrumento que debería solucionar de una vez la problemática aquí planteada, y me estoy refiriendo al Plan de Actuación en las Áreas Periféricas.

Por todo ello, se formula la siguiente Propuesta de Resolución: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a:

Primero. La redacción urgente e inmediata aprobación del proyecto de ejecución de la carretera entre la A-52 y Porto (Zamora).

Segundo. La inclusión de la referida obra en el Programa de Actuación en Áreas Periféricas con cargo a la anualidad dos mil cuatro". Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Lubián. Para consumir un turno en contra tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, don José Manuel Miano, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR MIANO MARINO: Gracias, señora Presidenta. Señoría, este Procurador no puede estar más que de acuerdo en muchas de las afirmaciones que ha expresado esta mañana su... el Portavoz del Grupo Socialista.

De acuerdo también en la lentitud... en la lentitud de los trámites que legalmente establecidos, pues, hacen que la carretera de la cual estamos hoy haciendo referencia haya estado desde el año noventa y nueve, desde el año noventa y nueve en que se iniciaron realmente los procesos administrativos, no la hayamos visto en estos momentos o todavía ejecutada.

Sí le quiero decir, Señoría, que la Junta de Castilla y León tiene previsto, la Consejería de Fomento tiene previsto, en este sentido, y una vez realizados o que tenemos en nuestras manos el informe de impacto ambiental, y después el... la aprobación definitiva del estudio informativo, tiene previsto sacar cuanto antes la redacción definitiva del proyecto y su adjudicación para su construcción.

Pero también, Señoría, me gustaría explicar el porqué del voto en contra del Grupo Parlamentario Popular.

En este sentido, decirle que en su Propuesta de Resolución solicita o pide que esta obra sea ejecutada con cargo a los proyectos relacionados con las áreas periféricas de la Junta de Castilla y León. Mire, Señoría, en estos momentos... en abril del año dos mil tres -como Su Señoría sabe- fue aprobado el Plan Regional de Carreteras para el 2002-2007, y yo creo que es un instrumento adecuado en el cual se debe de enmarcar la ejecución de la ciento... de la carretera 102, 102 de Zamora.

En este sentido, decirle que en la página ciento sesenta y dos de este Plan Regional de Carreteras, y referido a las prioridades que tiene la Junta de Castilla y León para la provincia de Zamora, aparece la carretera de la cual Su Señoría ha hecho referencia, y aparece, además, con un presupuesto estimativo de lo que supondría su ejecución. En este sentido habla de 4.320.000 euros, y sería, pues, modernizar, ensanchar, etcétera, dieciocho kilómetros de esta carretera, más ocho kilómetros que le correspondería a la *Xunta* de Galicia, porque está en terreno gallego.

Si ya tenemos este instrumento, como es el Plan Regional de Carreteras, donde viene priorizada esta

carretera en concreto, donde viene asignada con unas cantidades económicas -como ya he comentado-, y donde ya tenemos prácticamente todos los informes que los trámites administrativos nos prescriben, salvo, lógicamente, lo que es la adjudicación... el informe del estudio de la obra y la adjudicación de esa obra, no creo que sea conveniente ni necesario alargar mucho más el proceso cuando ya tenemos el instrumento a mano, trasladando esta obra al Plan de Actuación en las Áreas Periféricas, cuando yo creo, si ya lo tenemos incluido en el Plan Regional de Carreteras y, además, como prioridad, como prioridad para la provincia de Zamora por parte de la Junta de Castilla y León, no creo que sea bueno que andemos trasladando de un sitio para otro la adecuación de esta carretera.

Creo, sin duda, Señoría -y en eso le he dicho que estaba al principio completamente de acuerdo-, que Porto es, probablemente, el municipio de nuestra Comunidad más aislado... más aislado de la misma, por las condiciones orográficas sobre todo, pero creo que la aspiración que tienen los habitantes de Sanabria, en este caso del municipio de Porto, de tener una adecuada comunicación con la A-52 -usted mismo hace referencia a ello en su Proposición No de Ley- va a ser la adecuada y va a tener cumplida respuesta en pocos meses con la contratación de las obras pertinentes para la adecuación de la Zamora-102. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Miano. Para consumir un turno de réplica, por tiempo máximo de cinco minutos, tiene la palabra el señor Lubián.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Gracias, señora Presidenta. Señor Miano, Señoría, nos vamos acostumbrando ya a su papel: está de acuerdo con los Antecedentes, está de acuerdo con la lentitud, está de acuerdo con la necesidad, pero vota en contra. Y vota en contra porque, según el Grupo Popular, el Grupo Parlamentario Popular, pues en teoría, está resuelta la problemática. Bueno, pues fíjese usted. Si está de acuerdo... es que es un papelón el que usted viene realizando en los últimos tiempos ante una cascada de proposiciones no de ley que afectan a la provincia de Zamora. Y no me gustaría a mí estar en su pellejo para pensar una cosa y decir la contraria, o actuar... decir una cosa y actuar de manera contraria.

Mire usted, a mí me parece que puede cambiar de estrategia el Grupo Popular -yo no creo que sea muy dificultoso-. Efectivamente, si usted tiene ahí un Plan de Carreteras en donde aparece en el... hasta el horizonte del dos mil siete, aunque no nos haya dicho en qué anualidad, y yo se lo agradecería que nos dijera, ya que si hay una prioridad, que nos diga: "Mire, se va a planificar para tal anualidad". Dos mil cuatro ya parece que no. ¿Dos mil cinco?, ¿dos mil seis?, ¿dos mil siete?, ¿se retrasará el Plan?

Nos dice incluso del presupuesto que le corresponde a esta Comunidad Autónoma: más de 4.000.000 de euros. Bueno, pues fíjese usted, con esa documentación que usted tiene presenta una enmienda en donde quita dos mil cuatro y lo hace coincidir con su Plan y nuestro Plan Regional de Carreteras, y, evidentemente, nuestro voto sería favorable a su enmienda y ustedes votarían también a favor de la misma, y saldríamos de aquí de acuerdo, sin necesidad de llegar a los extremos a los que nos tiene usted acostumbrados con sus intervenciones en las proposiciones no de ley de Zamora.

He hablado antes de la IV Legislatura, y ya estamos en la VI; y se aprobó aquí por unanimidad. Además, recuerdo -creo no equivocarme- que cambiaron el sentido del voto después de mi intervención: iban a votar que no y votaron favorablemente, según dijo el Portavoz en aquel momento de la Comisión de Transportes -que, por cierto, era una Procurador de Burgos, lo cual agradezco la sensibilidad que manifestó en aquel momento aquel Procurador-.

Y durante la V Legislatura -que fue la pasada-, y ante la lentitud de la Junta al abordar los términos de la resolución que se adoptó por las Cortes, pues, con cierto... con cierta vergüenza, porque me aparecía que no debía de hacerlo, pero formulamos preguntas para su contestación por escrito. Destacar la contestación del señor Consejero de Fomento de diecisiete de septiembre de dos mil dos, que dice... precisamente allí le preguntaba -¿verdad?- por qué... en qué anualidad se iba a abordar esa carretera. Lo lógico es que me dijera: "Pues, mire usted, en tal anualidad". Pero la contestación dice que "la tramitación de un estudio informativo que analice las diferentes alternativas para la resolución de un problema -en este caso el acceso a Porto- tiene un procedimiento regulado por la legislación vigente, cuyo fin no es otro que el de garantizar el acierto en la decisión que finalmente ha de adoptarse". Y yo digo: pero no se necesitan siete años para ello. "Asimismo, ha de tenerse en cuenta que la solución seleccionada exige su coordinación con la Xunta de Galicia, dado que la carretera que sirve de acceso a Porto discurre en algunos tramos por dicha Comunidad". Claro, pero es que ya se decía en la resolución que se aprobó en mil novecientos noventa y seis. Luego, entrar en contacto con la Comunidad de Galicia para llegar a un acuerdo era algo que se podía haber iniciado en mil novecientos noventa y seis.

En cualquier caso, se puede señalar que el estudio y la información pública fueron aprobados definitivamente por Orden del Consejero de Fomento de fecha veintinueve de abril de dos mil dos, publicada en el mes de mayo en el BOCyL.

"En la actualidad se está preparando -estamos hablando del diecisiete de septiembre de dos mil dos- la

documentación para licitar el contrato de asistencia técnica para la redacción del proyecto "primer punto de la Proposición No de Ley que viene hoy", que ha de desarrollar la solución seleccionada en el estudio informativo. Atendiendo a los plazos mínimos que exige la redacción del documento técnico, se prevé que el proyecto esté disponible el próximo año". El próximo año es el dos mil tres, porque estamos hablando del dos mil dos.

Y nosotros, en la segunda parte de la Proposición No de Ley de hoy, pues, en el segundo punto hablamos del Plan de Áreas Periféricas anualidad dos mil cuatro. Es todo bastante razonable.

"Una vez que dicho documento sea supervisado y aprobado técnicamente en la Dirección General, se iniciará de forma inmediata el expediente expropiatorio, a fin de obtener la disponibilidad de los terrenos y, excepcionalmente en este caso, se procederá de forma paralela a licitar las obras de forma que estén contratadas a la mayor brevedad posible". Prácticamente, este documento viene a decir: nosotros no... no vamos más acelerados "es más, hablar de aceleración aquí, con tal lentitud, no parece la palabra adecuada" de lo que nos ponía de manifiesto esta contestación por escrito.

Bueno. También hemos presentado una Proposición No de Ley ya cuando se agotaba la Legislatura, y que, evidentemente "también pidiendo más o menos lo mismo", se acabó la V Legislatura "puesto que ya estábamos en abril, quizá, del dos mil tres" sin que pudiera ser debatida.

Y finalmente se llega al día de hoy, en que debatimos la tercera Proposición No de Ley que nos hemos atrevido a presentar en tan largo... en tan largo periodo de tiempo. Y durante este periodo, muchos habrán sido los ancianos de Porto que han pasado a mejor vida sin haber gozado de la buena nueva de la nueva carretera. Fíjese, en la sala de espera del Cielo... aquello casi es el Cielo en algunas épocas del año, pero en la sala de espera del Cielo de verdad se esperan unos a otros para saber noticias de su carretera cuando llega un nuevo *portexo* "como dicen ellos" acompañado por San Pedro, y se asombran de la eternidad del expediente.

Ya se empieza a especular sobre la posibilidad de que serán trasladados al Cielo todos los *portexos* antes de que se haga la carretera, y entonces ya no será necesario sufragar por la Comunidad esos casi 5.000.000 de euros que cuesta la infraestructura, sin contar lo que aporte la *Xunta* de Galicia. ¿O tal vez sí? Tal vez se termine entonces el expediente y se construya de una vez una carretera adecuada, aunque sea a un pueblo ya desierto, para que los ciudadanos de Valladolid, o de Burgos o de Zamora, urbanos, urbanistas y ecologistas de boquilla, puedan gozar de la naturaleza

salvaje a través de una carretera digna que les lleve hasta el borde de la Comunidad más apartado.

Hay que coser los bordes de la Comunidad, hay que coser los bordes de la Comunidad, decía el sastre...

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Señor Lubián, ha consumido su tiempo con creces. Vaya terminando.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Y ahora termino, señora Presidenta. Decía que el sastre Lucas ha dicho esta frase varias veces; sastre o remendón, porque, como no cambien ustedes de actitud, o la Comunidad de Gobierno, no habrá costuras que reparar, sino remiendos y jirones, impulsados tal vez por determinadas fuerzas centrífugas de repulsión y no de cohesión, como debiéramos procurar aquí todos los Procuradores, entre los que me encuentro y me cuento. Nada más. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Lubián. Para consumir un turno de dúplica, tiene la palabra don José Manuel Miano por un tiempo máximo de cinco minutos.

EL SEÑOR MIANO MARINO: Gracias, señora Presidenta. Señor Lubián, de verdad que no me puedo creer, Señoría, no me puedo creer que usted o que a Su Señoría no le gustase estar en mi pellejo. No me lo puedo creer. ¿Tan confortables está usted en la Oposición? ¿Tan contentos están ustedes en la Oposición? ¡Hombre! entiendo que, físicamente, el cambio, pues saldría usted perdiendo si se pusiera en mi pellejo, pero... pero, en cuestión política o en relación política, yo creo que a usted le gustaría estar precisamente en mi pellejo, o en el pellejo de los Procuradores que nos sentamos a este lado de la Mesa.

Señoría, se lo he dicho anteriormente: ya no estamos hablando de tiempos largos, sino de tiempos cortos; usted mismo lo ha reconocido también en su segunda intervención. También le quiero manifestar que hay un documento público, público, como es el Plan Regional de Carreteras, el cual le invito a verlo y a mirar, precisamente, la página ciento sesenta y dos, que es donde se encuentran las prioridades en el Plan de Carreteras para Zamora de la Junta de Castilla y León, donde aparece la carretera que usted... o que es objeto del debate hoy, donde se habla de esas cantidades económicas, donde se habla del conjunto de prioridades que tiene la Junta de Castilla y León para la provincia de Zamora, donde se habla de 61.000.000 de euros, precisamente, para invertir, en estos tres años que quedan, en la provincia de Zamora en carreteras, y en estas carreteras principalmente en las cuales la Junta de Castilla y León tiene un especial interés.

Y, por lo tanto, Señoría, creo que a lo mejor estamos dándole demasiadas vueltas a algo que tenemos ya

suficientemente aclarado, tanto Su Señoría como yo, como es que la carretera que va a unir la A-52 con Porto se va a hacer, que todos los trámites prácticamente están finalizados, que queda el último trámite, como es la elaboración del estudio de la obra y su adjudicación, y que el resto de los trámites anteriores ya se han superado, y que lo único que queda -como decía- es verla ejecutada, como vamos a verla dentro de poco, como así la van a ver los habitantes de Porto y del conjunto de Sanabria.

En este sentido, Señoría, reiterarle una vez más que el papel que hace este Procurador no es ni más ni menos que el de defender al Gobierno que sustenta este Grupo Parlamentario -como es su obligación, ni más ni menos-; Gobierno que cumple en este caso la función de resolver aquellas iniciativas que surgen también desde aquí, desde el Grupo Parlamentario Popular, fundamental y principalmente, cumpliendo un programa electoral. Y que Sus Señorías, por supuesto, tienen la obligación de presentar PNL, puesto que no tienen la responsabilidad de Gobierno. Nosotros, afortunadamente, no presentamos PNL, porque tenemos la posibilidad de ejecutarlas directamente a través del Gobierno Regional. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Miano. Para cerrar el debate, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, don Felipe Lubián.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Vamos a ver, estar en su pellejo no es... Cada uno tenemos nuestro pellejo y cada uno tenemos también la responsabilidad que la sociedad nos da. Y, evidentemente, yo, cuando hablo que no me gustaría estar en su pellejo, no quiere decir que esté a gusto en la Oposición. Claro que no quiero decir eso. Lo que quiero decir es que yo sería incapaz... a lo mejor como llevo tres Legislaturas estando en la Oposición, pues a lo mejor no tengo esa experiencia, pero yo sería incapaz de decir que no a lo que es razonable, buscaría la posibilidad de decirle que sí; y creo que se lo he explicado antes el mecanismo: a través de la adecuación para hacer coincidir la propuesta de la Oposición con los planes del Gobierno, y para votar todos conjuntamente... que además usted debe de tener mucho tiempo para redactar enmiendas. Creo que dispondrá de ese tiempo con toda seguridad.

Y, fíjese, me ha contestado, se ha centrado precisamente en lo del pellejo... vamos a decir piel humana, y me ha... no me ha dicho nada nuevo. Porque le dije que me hiciera el favor de decir en qué año está contemplado por ese Plan Regional -que yo todavía no lo he ojeado, no lo he visto- y no me ha dicho usted en qué año. Ya me lo dirá después -si no tiene ocasión ahora-, si es que dice en qué año se va a ejecutar de esos tres años que dice usted que le faltan.

Ojalá -fíjese bien lo que le digo-, ojalá... yo creo que hasta estaríamos de suerte que fuera en el último año.

Pero es que yo mucho me temo -y cuánto, cuánto me alegraré de que me lo pueda echar en cara-, en el dos mil siete... que en el dos mil siete todavía no tendremos esta carretera. Me temo eso. Eso es lo malo, eso es lo malo.

Mire, para terminar, Porto, ¿qué significa Porto?, aunque yo creo que ya lo tenemos todos asumido, puesto que lo hemos mencionado varias veces: veintiocho kilómetros a la autovía A-52 y a la Nacional 525 en un punto coincidente, en un enlace, en el enlace de Vilavella, equivalente, esos veintiocho kilómetros, a cuarenta y cinco minutos; centro de salud de Atención Primaria en Lubián, que está a cuarenta kilómetros, y que suponen cincuenta y cinco minutos para un conductor experto y conocedor del terreno; Atención Hospitalaria en Zamora, a ciento ochenta kilómetros, equivalentes aproximadamente... llegando al hospital en dos horas veinticinco minutos; capital de la Región en Valladolid, a doscientos setenta y un kilómetros, con una equivalencia en tiempo de tres horas.

Con el acceso actual no se puede acceder a los servicios que ofrece nuestra Comunidad con los más mínimos indicios del principio de igualdad, pero tampoco pueden desarrollar sus potencialidades dos municipios zamoranos, como bien sabe usted, Señoría, Pías (que tiene tres poblaciones: Pías, Villanueva de la Sierra y Barjacoba) ni Porto.

Hasta la iniciativa más recurrida de desarrollo rural, la del turismo rural, tiene una especie de cepo que la atenaza con violencia y la inutiliza en este caso: la maldita carretera de Porto, ese camino serpenteante que hasta tiene curvas en espiral, que te orientan en todos los puntos cardinales de la Rosa de los Vientos. Pues esa carretera no te abre las puertas del desarrollo precisamente.

Porto, por su ubicación en comarca desfavorecida y en área periférica, debería estar de "suerte" -entre comillas- con los presupuestos de la Junta, tal y como los vende el equipo de Gobierno y el señor Miano.

Decía el otro día en el Pleno de Presupuestos nuestro Portavoz, don Ángel Villalba, que un mismo euro en El Bierzo aparecía en el presupuesto ordinario, el mismo euro aparecía en el Plan Miner y el mismo euro era el que aparecía en Áreas Periféricas. Pues en Porto resulta que ese euro no aparece ni en el presupuesto ordinario, no hay un euro que aparezca en el Fondo de Compensación Regional y no hay un euro que aparezca en Áreas Periféricas. Esa es la maldita suerte de Porto, que, además de tener la carretera, pues, no aparece ni un solo euro para ese municipio, para aquella latitud -toda ella incluida-, ni en un plan, ni en el presupuesto ordinario ni en el otro.

¿Merece Porto una Comunidad como la nuestra, con unos gobernantes girando en los ejes del progreso

industrial de determinados nodos urbanos y despreciando constantemente esos votos que les regala servilmente la periferia? Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Lubián. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la Proposición No de Ley. ¿Votos a favor? Cinco. ¿Votos en contra? Diez.

Votos emitidos: quince. Votos a favor: cinco. Votos en contra: diez. Por lo tanto, queda rechazada la Proposición No de Ley debatida.

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

(Se levanta la sesión a las doce horas diez minutos).