



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 2004

VI LEGISLATURA

Núm. 88

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENTA: Doña Mercedes Alzola Allende

Sesión celebrada el día 12 de febrero de 2004, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DÍA:

1. Pregunta Oral ante Comisión, POC 71-I, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador D. Carlos Martínez Mínguez, relativa a trasbordo de viajeros en Calatayud para los desplazamientos ferroviarios Soria-Madrid, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 46, de 4 de febrero de 2004.
2. Pregunta Oral ante Comisión, POC 72-I, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador D. José Miguel Sánchez Estévez, relativa a coordinación en la señalización de viales de la Comunidad en las redes viarias del Estado, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 46, de 4 de febrero de 2004.
3. Pregunta Oral ante Comisión, POC 76-I, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador D. Ángel Fernando García Cantalejo, relativa a tipo de obras realizadas en la SG-312, Cuesta de los Hoyos, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 46, de 4 de febrero de 2004.
4. Pregunta Oral ante Comisión, POC 79-I, formulada a la Junta de Castilla y León por la Procuradora Dña. Ana Sánchez Hernández, relativa a facilitación de tráfico en los tramos de la N-631 que lindan con la Sierra de la Culebra (Zamora), publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 46, de 4 de febrero de 2004.

SUMARIO

<u>Págs.</u>	<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diez horas cuarenta y cinco minutos.	1830
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre la sesión y comunica a la Comisión las sustituciones que se han producido.	1830
Primer punto del Orden del Día. POC 71.	
El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al primer punto del Orden del Día.	1831
Intervención del Procurador Sr. Martínez Mínguez (Grupo Socialista), para formular su pregunta a la Junta de Castilla y León.	1831
Contestación, por parte de la Junta, del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	1831
En turno de réplica interviene el Procurador Sr. Martínez Mínguez (Grupo Socialista).	1831
En turno de dúplica interviene el Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	1832
Segundo punto del Orden del Día. POC 72.	
El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	1833
Intervención del Procurador Sr. Sánchez Estévez (Grupo Socialista), para formular su pregunta a la Junta de Castilla y León.	1833
Contestación, por parte de la Junta, del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	1834
En turno de réplica interviene el Procurador Sr. Sánchez Estévez (Grupo Socialista).	1834
En turno de dúplica interviene el Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	1834
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre un turno de aclaraciones para los Sres. Procuradores miembros de la Comisión.	1836
En turno de aclaraciones interviene el Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista).	1836
Contestación del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	1836
Tercer punto del Orden del Día. POC 76.	
El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	1836
Intervención del Procurador Sr. García Cantalejo (Grupo Socialista), para formular su pregunta a la Junta de Castilla y León.	1836
Contestación, por parte de la Junta, del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	1838
En turno de réplica interviene el Procurador Sr. García Cantalejo (Grupo Socialista).	1838
En turno de dúplica interviene el Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	1839
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre un turno de aclaraciones para los Sres. Procuradores miembros de la Comisión.	1840
En turno de aclaraciones interviene el Procurador Sr. Sanz Vitorio (Grupo Popular).	1840
Contestación del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	1841
Cuarto punto del Orden del Día. POC 79.	
El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al cuarto punto del Orden del Día.	1841
Intervención de la Procuradora Sra. Sánchez Hernández (Grupo Socialista), para formular su pregunta a la Junta de Castilla y León.	1841
Contestación, por parte de la Junta, del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	1842
En turno de réplica interviene la Procuradora Sra. Sánchez Hernández (Grupo Socialista).	1842
En turno de dúplica interviene el Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	1843
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre un turno de aclaraciones para los Sres. Procuradores miembros de la Comisión.	1844
En turno de aclaraciones interviene el Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista).	1844
Contestación del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	1844
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, levanta la sesión.	1845
Se levanta la sesión a las doce horas cinco minutos.	1845

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

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Buenos días, Señorías. Buenos días, Director General de Carreteras. Se abre la sesión. ¿Los Grupos

Parlamentarios tienen que comunicar alguna sustitución? Por el Grupo Parlamentario Socialista.

EL SEÑOR MARTÍNEZ MÍNGUEZ: Gracias, señora Presidenta. José María Crespo por Jorge Félix Alonso, y Raquel Pérez por Consuelo Villar.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias. ¿Por el Grupo Parlamentario Popular?

EL SEÑOR SANZ VITORIO: Sí, señora Presidenta. Buenos días. Don Fernando Rodríguez Porres sustituye a doña Fátima López Placer.

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

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Primer punto del Orden del Día: **"Pregunta Oral ante la Comisión 71-I, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador don Carlos Martínez Mínguez, relativa a trasbordo de viajeros en Calatayud para los desplazamientos ferroviarios Soria-Madrid, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número cuarenta y seis, de cuatro de febrero de dos mil cuatro"**.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la formulación de la Pregunta, tiene la palabra don Carlos Martínez Mínguez por un tiempo de diez minutos.

EL SEÑOR MARTÍNEZ MÍNGUEZ: Gracias, señora Presidenta. Como saben, el Plan de Infraestructuras Ferroviarias 2000-2007, recogido y firmado también por la Junta de Castilla y León a través del Plan Viaria, calcula el tiempo de conexión, mediante la Alta Velocidad, Soria con Madrid en una hora y cincuenta minutos, mediante la construcción de una lanzadera hasta la localidad de Calatayud, que enlazaría Soria con la línea de Alta Velocidad del noreste Madrid-Barcelona.

Teniendo conocimiento de los graves problemas existentes para la puesta en funcionamiento del tramo Madrid-Barcelona y de la más que probable reducción de la velocidad del mismo, se nos plantean las siguientes preguntas:

¿Será necesario, ocasional o de forma continuada realizar trasbordo en Calatayud para los viajeros que se desplazan Soria-Madrid?

Y si es así, ¿se contempla el trasbordo de viajeros en Calatayud en el cálculo de tiempo inicial de una hora y cincuenta minutos? Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Martínez. Para la contestación de la Pregunta, tiene la palabra el Director General de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señora Presidenta. Señorías. En primer lugar,

me gustaría aclarar que las Preguntas que se me formulan, referentes al tiempo de conexión de Soria con Madrid a través de la línea de Alta Velocidad de Madrid-Zaragoza, versan sobre la explotación de una infraestructura que no es competencia de la Administración Autonómica, sino de la Administración General del Estado. No obstante, dada la estrecha relación de colaboración entre ambas Administraciones, intentaré darles respuesta a las preguntas formuladas.

Efectivamente, el Plan de Infraestructuras Ferroviarias, recogido en el Plan Viaria, prevé un tiempo de conexión de Soria con Madrid de una hora y cincuenta minutos. Nada indica que esta previsión no vaya a cumplirse. En su momento, la explotación del servicio y sus condiciones de explotación dependerán de lo establecido por el explotador de la infraestructura, de acuerdo... o tal y como se recoge en la Ley 39/2003, del Sector Ferroviario, que, transcribiendo las Directivas europeas, prescribe una separación entre la planificación, la construcción, la explotación y la administración de las infraestructuras y los servicios ferroviarios que sobre ellas se presten. Por tanto, las condiciones futuras de explotación de este servicio dependerán -como he dicho al principio- del explotador.

No obstante, me encuentro con la necesidad de manifestarle que existe material móvil idóneo para abordar dicho trayecto, sin que sea necesario efectuar trasbordo en Calatayud para los viajeros que se desplazan desde Soria a Madrid, sin que la velocidad en el tramo Madrid-Calatayud suponga un incremento en el cálculo de esa hora y cincuenta minutos de desplazamiento. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Director. Para un turno de réplica, tiene la palabra don Carlos Martínez.

EL SEÑOR MARTÍNEZ MÍNGUEZ: Gracias, señora Presidenta. He querido entender de las palabras del señor Dirección General que va a depender de la gestión del adjudicatario el que pudiera o no pudiera haber trasbordo en Calatayud, y sí me gustaría que con esa respuesta, que desde luego no... no nos satisface al Grupo Parlamentario Socialista, no satisface a este... a este Procurador, entendiendo que sí, para conectar una localidad como Soria -a escasos doscientos treinta y ocho kilómetros de Madrid- con el único medio de transporte actual existente... o el medio de transporte actual existente, a través de carretera convencional -el transporte de viajeros en autobús-, nos sitúa en Soria en un tiempo aproximado de dos horas-dos horas quince minutos; entendiendo que la lanzadera, si al final deciden hacer el trasbordo o no, el tiempo estimado de conexión Soria-Madrid desde luego no va a ser nada competitivo, podemos entender que es una línea, es una lanzadera, es una conexión que ya parte con una previ-

sión inicial muy poco alentadora para que... para que los viajeros de Soria -los viajeros que vayan a conectar con Soria o los sorianos que quieran conectar con Madrid- pudieran utilizar, en términos equilibrados, en términos equitativos, con el autobús.

Entiendo que es una línea que, desde luego, no va a ser competitiva. Y, desde luego, es una línea que nosotros apostaremos por que... por lo que ya hemos presentado aquí, que sea una línea no solamente de fin en Soria capital, sino que pueda ser alargada o ampliada con la Valladolid-Soria. Nada más y muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Martínez. Para turno de dúplica, tiene la palabra el señor Dirección General de Carreteras de la Junta de Castilla y León.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señora Presidenta. Señoría, me gustaría hacer alguna precisión sobre las manifestaciones que acaba de verter.

Efectivamente, la conexión actual entre Soria y Madrid por carretera, y hablando del servicio de autobús, se efectúa a través de una carretera convencional, pero que -como bien sabe Su Señoría- por primera vez está incluida dentro de una planificación que prevé la transformación en autovía del itinerario de la 111 entre Medinaceli y Soria.

Una parte de ese... de ese itinerario en este momento, el que corresponde a los tres tramos de la conexión entre Almazán y Soria, están en este momento en fase de transformación... de licitación los proyectos de construcción para su transformación en autovía.

El Plan de Infraestructuras prevé y busca una... un reequilibrio de los modos de... de los modos de transporte, de forma tal que busca que el ferrocarril pueda llegar a tener una participación en la distribución de los modos de transporte en torno al 30%.

Yo sí me gustaría recordarle que actualmente la conexión por ferrocarril entre Madrid y Soria se establece por Torralba en un tiempo de dos horas y cincuenta y tres minutos. Esa conexión se efectúa gracias exclusivamente a la actuación de la Junta de Castilla y León, que desde el año mil novecientos noventa y cinco viene soportando -ella exclusivamente- los déficit de explotación de esa línea, en torno al 1,2... 1,25 millones de euros anuales. Actuación que se deriva de las decisiones tomadas por los Gobiernos respectivos, en septiembre del año mil novecientos ochenta y cuatro -por el Ministro Barón- y en octubre del año mil novecientos noventa y cinco -por el Ministro Borrell-, en el que, en una primera instancia, por el primero, se decide suprimir los

servicios ferroviarios en más de mil kilómetros de líneas altamente deficitarias en Castilla y León. Y tras diez años de reflexión se decide que, como se mantienen las mismas condiciones que adoptaron la decisión del año mil novecientos ochenta y cuatro, en el año mil novecientos noventa y cinco se decide el levantamiento de las líneas deficitarias. A día de hoy, la línea Soria-Madrid por Torralba... existen servicios ferroviarios gracias a que la Junta de Castilla y León sufraga el déficit cien por cien de explotación que tiene esa línea. Esa es la situación que nos encontramos.

Frente a esa situación, el Plan de Infraestructuras prevé otro horizonte mucho más ilusionante. El horizonte mucho más ilusionante es el de una... una lanzadera entre el corredor Soria... entre Soria... entre Soria y Calatayud, que, de los datos que se obtienen del propio estudio informativo que está en este momento pendiente de declaración de impacto ambiental, la conexión se efectuará en una hora y cuarenta y dos minutos. Por tanto, en bastante menos tiempo que el de... que el que se tiene en el transporte... en el transporte por... por autobús.

A partir de ahí, esas son las competencias que tienen las Administraciones: hacer las... planificar las infraestructuras, poner los medios económicos para que se haga y, en su futuro, administrarlas y regularlas. Luego será el explotador de las infraestructuras, tal y como establece -como decía antes- la Ley del Sector Ferroviario, el que, en función de la demanda, establecerá los servicios y el modo de... de efectuarlos.

No perdamos de vista que la distancia no se trata de medir en kilómetros; hoy día la distancia se mide en tiempos. Por tanto, el tiempo de conexión, o la distancia de Madrid a Soria, será una hora cuarenta y dos minutos.

La conexión de Calatayud... de Calatayud con Soria se establece en torno a los cuarenta minutos. Y la conexión de Calatayud con Zaragoza será en torno a los veinticinco minutos. ¿Cuándo serán estos tiempos? Pues será cuando el sistema de señalización y comunicaciones -el denominado ERTMS- entre en funcionamiento. Al día de hoy, la línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Lérida está en funcionamiento con un sistema provisional que permite velocidades hasta doscientos kilómetros por hora -el denominado sistema... sistema ASFA-.

Por tanto, yo no puedo compartir las manifestaciones que dice... que hacía Su Señoría en el expositivo primero de que es más que probable que se produzca una reducción en la... en la velocidad.

Me gustaría recordarles que la línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla, su velocidad comercial son doscientos nueve kilómetros por hora. De forma temporal, y sin ningún tipo de incidencias, se está explotando

la línea Madrid-Zaragoza-Lérida a doscientos kilómetros por hora. Y, desde luego, tenga Su Señoría la seguridad que en el espacio de tiempo que esperamos que sea breve, el mínimo imprescindible para poner a punto un dispositivo que sería la primera línea europea que la tendría, la primera línea europea que tendría un dispositivo denominado ERTMS, que es un dispositivo que haría, por primera vez, que un tren que circula por España sea absolutamente interoperable en cualquier red europea.

En ese horizonte, y que yo creo que lo veremos muy pronto, las comunicaciones de Soria con Madrid, y las comunicaciones de Soria a través de Calatayud, y las comunicaciones de Soria con Zaragoza se verán acortadas enorme... se verán acortadas enormemente en su... en su tiempo, llegando a esa distribución modal que decía -que es lo que se pretende con el Plan de Infraestructuras- de que el ferrocarril adquiriera una cuota de participación en torno al 30%, frente a las cuotas de participación en las que, desde luego, el ferrocarril, con los déficit de inversiones pasados que ha sufrido, se encuentran en el cuadrante noroccidental, que están en los viajeros en torno al 7% o al 8%. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Director General. ¿Algún Procurador de la Comisión desea solicitar aclaración sobre el tema de la Pregunta? Bien, no siendo así, pasamos al segundo punto del Orden del Día que dará lectura el señor Secretario.

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Segundo punto del Orden del Día: **"Pregunta Oral ante la Comisión 72-I, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador don José Miguel Sánchez Estévez, relativa a coordinación de la señalización de viales en la Comunidad en las redes viarias del Estado, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número cuarenta y seis, de cuatro de febrero del dos mil cuatro"**.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, para formular la Pregunta tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, don José Miguel Sánchez.

EL SEÑOR SÁNCHEZ ESTÉVEZ: Buenos días, señoras y señores Procuradores. Señor Director General. La Pregunta Oral que tratamos surgió a raíz de una cuestión de señalización concreta que luego le voy a relatar, pero yo entiendo que es de interés comunitario, que a lo largo de los cuatro mil... de los cuatro mil ochocientos kilómetros de la Red del Estado en la Comunidad y los once mil cuatrocientos veintiocho kilómetros de la Red de la Comunidad tropezamos con falta de señalización, con imprecisiones, etcétera, etcétera.

Entonces, aunque la Pregunta -digo- se refiere a un caso concreto, yo creo que hay casos más amplios que luego, si me permite la Presidencia, en la segunda parte de la intervención le voy a detallar algunos. Por ejemplo: de señalización confusa o no instalada en el cruce o lugar adecuado, de falta de indicadores referidos a poblaciones o provincias a los que conducen los viales, de ausencia de señalización en travesías urbanas o bifurcaciones -hay gente que... nos ha pasado a todos, pasamos... llegamos a una población, ¿eh?, y nos perdemos; nos perdemos porque no sabemos por dónde va la carretera que estábamos siguiendo-, la no señalización de travesías de ganado o personas, y algún problema de congruencia entre la nueva nomenclatura del MOPU y de la... la nomenclatura de la Comunidad Autónoma.

En concreto... en concreto, el Plan Sectorial de Carreteras 2002-2007 tiene como objetivo básico, aparte de mejorar la calidad de vida, etcétera, etcétera, favorecer las condiciones de circulación y seguridad vial y, también, unas cuestiones de funcionalidad; es decir, facilitar la accesibilidad a la red de alta capacidad y, lógicamente, pues establecer la... racionalmente la jerarquización de la red con nuevas denominaciones y numeraciones.

Claro, yo entiendo que es difícil, y más en toda la red que tenemos -y, además, que hay una red de Diputaciones-, pues establecer una coordinación. Pero, por ejemplo, en el eje viario de Castilla-León 517 hay un paso, en La Fregeneda, hacia Portugal, en el... precisamente, en el paraje que se conoce como Vega de Terrón... o Vega Terrón. Bueno, pues no está indicado en Tordesillas, ni está indicado en las nacionales que convergen en Salamanca, ni siquiera en Salamanca. Entonces, claro, la gente cree que por Salamanca solo hay un paso a Portugal, por Fuentes de Oñoro, y no por Barca d'Alva. Ese fue el motivo que me obligó a hacer... vamos, que me indujo a hacer esta Pregunta, pero hay bastantes más casos, o algunos casos más de mala indicación o de falta de señalización.

Entiendo que, efectivamente, pues es una casuística técnica, a veces un poco estricta, que, quizás, nosotros no percibimos, pero sería interesante que, aprovechando el momento que hay ahora de revisión y del cambio de nomenclatura de las carreteras estatales o de la red estatal y de la red autonómica, pues se aproveche para revisar a fondo muchos de estos puntos y se mejore, evidentemente, la accesibilidad, la seguridad, y se haga un buen estudio coordinado de todo esto. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Sánchez. Para dar contestación a la Pregunta, tiene la palabra el Director General de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señora Presidente. Señorías, la segunda Pregunta formulada hace referencia a la necesidad de una específica señalización del nuevo acceso a Portugal por Vitigudino, La Fregeneda y Vega Terrón, una vez puesto en servicio el nuevo puente internacional. Dicha señalización se plantea como necesaria en Tordesillas y en las carreteras nacionales que llegan a Salamanca.

En relación con esta cuestión, hay que hacer varias consideraciones:

Nuevamente, la primera es que todas las carreteras en las que... en las que el Grupo Parlamentario Socialista plantea necesidad de señalización pertenecen a la Red del Estado, sobre las cuales no tiene la Junta de Castilla y León competencia alguna sobre ellas y, por tanto, sobre su explotación y señalización.

Sin embargo, y contestando a la primera cuestión formulada, la coordinación ante el Ministerio de Fomento y la Consejería de Fomento es clara y efectiva, y, hasta el momento, las peticiones de la Junta de Castilla y León para incorporación de indicadores han sido siempre atendidas cuando responden a necesidades objetivas que cumplan con los requisitos técnicos establecidos en la norma de señalización vertical 8.1-IC.

Por otra parte, no ha existido una petición al Ministerio de Fomento para la incorporación de indicadores en los lugares que hoy se nos plantea, puesto que esto implicaría una señalización de las carreteras nacionales del entorno de Salamanca que dirigiría a los conductores hacia la frontera portuguesa por Vega de Terrón, cuando el itinerario de acceso a Portugal desde Salamanca, que soporta la práctica totalidad del tráfico, es la carretera Nacional 620, integrada dentro del itinerario europeo E-80. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR SÁNCHEZ ESTÉVEZ: Sí. Yo entiendo, quizás, esas objeciones técnicas, pero, lógicamente, la realidad es que hay dos pasos, ¿eh?, y, al menos... al menos, deberían de indicarlo; si es complicado indicarlo en las nacionales, indicarlo en la 517 al salir de Salamanca, en la... que esa sí es de la Junta, la CL-517.

Hay más casos que a mí me preocupan. Si usted me permite, aunque yo entiendo que, quizá, sea particularizar en exceso, pero, por ejemplo, hay varias vías, nacionales y autonómicas, que se indican mal.

Por ejemplo, en la Castilla y León 602, en el cruce con la A-620, o con la A-62, se indica, por ejemplo, Nava del Rey, y hay muchos... muchas personas que piensan que por qué no indica Medina del Campo también, también. Yo no sé si técnicamente sería posible.

Por ejemplo, en el cruce también de la A-62, en la carretera que viene de Zamora-Cañizal-Segovia, pues... que es la 605, si no me equivoco, pues no se indica, por ejemplo... se podría indicar, entiendo yo, que, de alguna manera, hacia provincia de Segovia, o algún sistema indicador que se perciba que esa carretera tiene la importancia que tiene, porque la verdad es que es una de las travesías más importante de la Comunidad, que viene desde Zamora y va a Segovia, ¿no?

Y, por ejemplo, en... también hay veces que hay falta de adecuación; yo entiendo que quizás sean erratas de los mapas. Por ejemplo, la CL-602, Toro-Alaejos-Nava-Medina-Íscar, aparece en la nomenclatura del MOPU todavía como C-112.

Hay más casuística, por ejemplo... de otro tipo. Hay giros a la izquierda, en las carreteras, peligrosos. En la misma 517, el cruce de Cipérez, pasado... o sea, el acceso al pueblo de Cipérez, que hay que tomar a la izquierda pasado Villar de Peralonso, necesita no solo una señalización horizontal con el correspondiente *stop* para girar, sino, quizás, hacer una media luna para que el cruce ese no sea "digamos", pues, una amenaza para los automovilistas.

Y luego hay otros casos que quizás... quizás no excedan el... no excedan de lo que estamos hablando; yo entiendo que no excede. Por ejemplo, el... la Nacional 120, entre Villafranca, Montes de Oca y Belorado, los peregrinos que van a Santiago suelen cruzarla; suelen cruzarla y, quizás, ahí hay riesgo de atropello. Posiblemente, sería interesante establecer algún sistema de precaución o de prevención de cruces.

Es decir, entendemos que la seguridad vial debe hacerse un estudio anual, seleccionarse, a la vista de esos estudios, los puntos de actuación, y plantear, en coordinación, evidentemente, con el Estado y con las Diputaciones, las... las insuficiencias y actividades de mejora en el campo de la señalización horizontal, vertical y balizamiento. Esa es la petición que nosotros hacemos y que entendemos que... que es razonable que ustedes asumieran. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Sánchez. Para turno de réplica, tiene la palabra el señor Director General de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señora Presidenta. Señorías, el... nosotros,

desde luego, como Junta de Castilla y León, cualquier petición o cualquier sugerencia que esté enfocada a la seguridad vial, en eso... tengan la menor duda que será bien recibida y será objeto de análisis.

Pero sí me gustaría hacer alguna mención de algo que quizá es una cosa de carácter técnico pero que pueda desconocerse: existe una normativa... una normativa técnica sobre cómo debe de efectuarse la señalización de las carreteras y qué núcleos de población, dentro de... de un itinerario, deben señalizarlo, cuáles sí y cuáles no, en base a unos criterios que están recogidos en una normativa técnica estatal, que es la que tiene la competencia para establecerlo, en función de la importancia y de la catalogación de los núcleos de población que en ese itinerario se recogen. De forma tal que no se pudiese llegar a la paradoja de, en un cruce, pues, por una... con una situación voluntarista, pues poder indicar tal número de poblaciones que podían tener un interés desde el punto de vista local, pero que pudieran provocar... seguro que provocarían confusión a los... a los automovilistas.

Por tanto, en relación concreta a su Pregunta, hay que tener en cuenta que al llegar a Tordesillas, además de indicar el segundo paso por Salamanca... entonces, a lo mejor, también había que indicar el paso por Alcañices y, por tanto, por Quintanilla, que también pertenece al segundo itinerario europeo que atraviesa nuestra Comunidad en dirección a Portugal, el itinerario E-82, y que enlaza con la... con la IP-2... con la IP-4 portuguesa.

Hay que tener en cuenta que esos son los dos itinerarios de carácter internacional que atraviesan: el de Alcañices y el de Fuentes de Oñoro. Porque el itinerario de... por Vitigudino y por La Fregeneda y Barca d'Alva, tal y como se recoge en el Plan Rodoviario portugués, aprobado en el año dos mil dos, las carreteras que confluyen en Barca d'Alva son carreteras que pertenecen al tercer nivel de carreteras de la... de la red portuguesa, que, como bien sabe, se establece o se jerarquiza en lo que se llaman los itinerarios Portugal... los itinerarios preferente, los IP; los itinerarios complementarios, los IC; y luego están los itinerarios regionales. Luego, lógicamente, ese itinerario podría tener mayor acogida de... mayor acogida de tráfico cuando desembocara en una red de carreteras de un nivel superior que el que tiene actualmente en Portugal.

Por lo que se... en lo que se refiere al comentario que ha hecho, bueno, pues de ciertas diferencias entre alguna... entre las denominaciones de carreteras que aparecen en la guía del Estado y que aparecen en la guía de la Junta de Castilla y León, aquí hay que tener en cuenta dos hechos que se han producido recientemente, y uno de ellos ha sido el cambio de nomenclatura de carreteras, fundamentalmente de las vías de alta capacidad de la red de interés general del Estado, aparecido en

el último trimestre del año pasado; y otra cosa, que ha sido, como consecuencia de la aprobación del Plan de Carreteras de la Junta de Castilla y León en abril del año pasado, que se ha producido también una redenominación y reclasificación de alguna carretera, que ha producido que se hayan introducido cambios en muchas... la denominación de nuestras carreteras y que, al día de hoy, está en fase de implantación... de implantación ya material en las propias carreteras, a través de sus... de las placas y de los hitos de... de los hitos... de los hitos kilométricos. Esa nueva denominación sí que está recogida en nuestra nueva guía de carreteras, mientras que no es así todavía en la guía de carreteras del Ministerio de Fomento, pero que no dudamos que en una próxima edición así será recogido.

Y por lo que se refiere a la seguridad vial, terminar reiterando que anualmente todas las Administraciones efectúan un análisis de lo que se llaman "los tramos de concentración de accidentes", que son aquellos golpes... es la denominación actual técnica más evolucionada de lo que se ha conocido antiguamente como... como los puntos... como "los puntos negros".

Existen unos consejos regionales y nacionales de seguridad vial donde, desde luego, se analizan los puntos donde se produce una mayor accidentalidad en las carreteras. No obstante... y eso da lugar a la elaboración de unos planes... de unos planes anuales sobre la infraestructura. No obstante, como yo creo que ya se adelantó aquí en la comparecencia del Consejero de presentación de esta... de esta Legislatura, la Junta de Castilla y León está en este momento abordando y desarrollando y culminando la redacción de un plan integral de seguridad vial en el que se... se afronten los aspectos que tienen que ver con la seguridad vial, que van mucho más allá de los propios relacionados con la infraestructura.

Hay que ver todos los aspectos de la seguridad vial: unos tienen que ver con la infraestructura, otros tienen que ver con el vehículo, y un tercer aspecto -que lo dejo para el último, y quizá sea el más importante porque está ligado al 90% de los accidentes de... de la causa... al 90% de las causas que se producen los accidentes en las carreteras- que es el comportamiento humano y el respeto de las normas. Todos estos aspectos están siendo estudiados y analizados, y serán recogidos en ese plan integral de seguridad vial con el objetivo de llegar, bueno, pues a esa... a esa meta que está planteada a nivel comunitario, que es que de aquí al año dos mil diez haya una reducción del 50% de accidentes en nuestra... de nuestras carreteras.

En cualquier caso, cualquier sugerencia en relación con la seguridad vial es bien recibida y, desde luego, será analizada y estudiada. Y si tiene cabida dentro de las normas técnicas de señalización, evidentemente, si

es competencia de la Junta de Castilla y León será efectuada, y, si no, será trasladada a la Administración que ostente la titularidad de la vía. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Director. ¿Algún miembro de la Comisión desea solicitar alguna aclaración sobre el tema de la Pregunta? Señor Lubián, tiene la palabra.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Muchas gracias, señora Presidenta. Yo quería formular la pregunta de si sabe el señor Director General que, por ejemplo, en la autovía A-52 del Estado, como es lógico, que es la de las Rías Bajas, a la altura de Puebla de Sanabria, en el enlace de Puebla de Sanabria, se anuncia únicamente Puebla y el Lago, cuando ahí hay una carretera regional, que además es preferente -es un itinerario preferente-, la Comarcal 622, desde Bañeza... desde La Bañeza a la frontera con Portugal, y todos los sanabreses y zamoranos consideramos que en aquel enlace se debía de anunciar... se debía de anunciar Braganza y la existencia de la Comarcal 622. Y más allá incluso, en... a la salida ya de la Comunidad, en el primer enlace que hay en Galicia, pone Vilavella-Portugal, cuando en realidad hay un pueblo de Zamora, que se llama Porto, y que se sale en aquel enlace y que cabe allí perfectamente... cabe allí perfectamente señalizarlo; también es una carretera de la Junta, que es la Zamora-102, y, sin embargo, todos los que van a Porto por la A-52 terminan en La Gudiña y tienen que dar la vuelta para atrás porque no se da información en el panel correspondiente al enlace.

Y Zamora, finalmente, para terminar, Zamora no está señalizada en Valladolid. No se señala en Valladolid y muchas veces los zamoranos cuando venimos de algunas partes y entramos en la ciudad de Valladolid, cuando ya conocemos la ciudad sabemos por dónde salir, pero quien les habla, viniendo de Barcelona -en tiempos ya suficientemente alejados-, me he perdido cada vez que he venido porque Zamora en Valladolid es como si no existiera en el mapa. Y creo que, señor Director General, deberá de preocuparse también por que estén adecuadamente señalizadas todas estas poblaciones que he citado. Y lo mismo ocurre con Ávila también aquí, dentro de la ciudad de Valladolid, tampoco hay una señalización adecuada para Ávila. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Bien, para aclarar la cuestión planteada por el señor Lubián, tiene la palabra el señor Director General.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señora Presidenta. Señoría. En relación con estas informaciones sobre carencia de... de señalización, yo reitero los argumentos que hasta ahora he manifestado en el sentido de que, bueno, efectivamente, la...

señalización de las carreteras las tiene que hacer la Administración que es titular... que es titular de la vía, no pudiendo hacer el resto de las Administraciones otra labor que la petición o la... o instarle, si entiende que existe alguna laguna de señalización.

Nosotros... lógicamente, queremos entender que la señalización de las carreteras estatales está efectuada correctamente, pero, no obstante, siempre es... es posible que pueda haber carencias o lagunas, que no estén justificadas técnicamente esas carencias y lagunas, sino que, simplemente obedezcan, bueno, pues a... a olvidos sobre la señalización dentro de algo que pudiese haber dentro de los requisitos técnicos.

Entonces, nosotros, reitero... trasladaremos a la... a la demarcación de... a la demarcación de carreteras, bueno, estas... estas peticiones o cualquier otra petición de mejora de las señalizaciones de carreteras en cualquier parte del territorio de nuestra Comunidad. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Director General. Por el señor Secretario se dará lectura al tercer punto del Orden del Día.

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Tercer punto del Orden del Día: "**Pregunta Oral ante la Comisión formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador don Ángel Fernando García Cantalejo, relativa a tipo de obras realizadas en la SG-312, Cuesta de los Hoyos, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número cuarenta y seis, de cuatro de febrero de dos mil cuatro**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la formulación de la Pregunta tiene la palabra, por tiempo máximo de diez minutos, el señor Fernando García Cantalejo.

EL SEÑOR GARCÍA CANTALEJO: Sí, gracias, señora Presidenta. Señor Director General. Esta Pregunta viene a colación de unos problemas surgidos, y no todavía terminados, por una serie de derrumbes que se produjeron en la carretera autonómica SG-312, a su paso por la ciudad de Segovia. Hubo unos primeros derrumbes, que se produjeron el cuatro de mayo... (*Interrupción por teléfono móvil*). Perdón...

Bien, los primeros derrumbes se produjeron el cuatro de mayo del dos mil tres y la Junta de Castilla y León, titular de esta... de esta carretera, realizó una serie de obras, durante prácticamente tres meses, y, bueno, pues, parecía que esto iba a terminar con aquel problema. El seis de agosto se reabre al tráfico nuevamente la carretera, pero, como decían los técnicos que estaban... y realizaron los informes previos a esta obra, pues,

parecía que la actuación se debía de realizar no solamente en ese tramo de los primeros derrumbes, sino en todo lo que es la ladera del... conocida como "la Cuesta de los Hoyos". Esto la Junta lo sabía y pese a saberlo, pues, bueno, por la razón que sea -no sé si económica... económica de tiempo, para no tener tanto tiempo cerrada la carretera, es decir, la que fuera-, se hizo esas obras en tres meses, se reabrió la carretera, y a los catorce días -más menos-, el día veinticuatro de agosto, se vuelven a producir nuevos derrumbes en esa zona un poco más abajo, y el día treinta y uno vuelven... -todo de agosto- vuelven a producirse unos nuevos derrumbes, con lo cual ya el Ayuntamiento decide cortar al tráfico para garantizar la seguridad de las personas que no solo van en los vehículos, porque es una carretera, pero al ser un paso de la ciudad, y además es el paso que hace, digamos, el camino de vistas de Segovia para ver el Alcázar y bajar hacia la Fuencisla y alguna serie de zonas más de mucho valor, tanto paisajístico como histórico-artístico, por la zona que se puede ver, pues, ahí, la verdad es que el peligro para los cientos de personas que al día pasan, ciudadanos sobre todo de fuera, que son los que van a ver esta... esta zona de la ciudad, pues al final se decidió cortar el tráfico.

Posteriormente, la Junta de Castilla y León, lógicamente como no quedaba por menos y de otra manera, pues, decide acometer una serie de obras supuestamente en toda la ladera de la Cuesta de los Hoyos. Obras que aquí en una de las Preguntas es qué tipo de obras se hacen, ver si esas obras... ahora están feas, es decir, las mallas que se han colocado están feas, pero yo estoy convencido de que si al final es una solución buena, pues todo se tapa y se adorna; al final no es tan complejo esa situación.

Lo que sí que es más discutible es la propia actuación que hizo la Junta, no lo que está haciendo ahora que no ha terminado, sino la propia actuación que hizo.

Y la propia actuación que hizo llevaba consigo -que ahora se ha tenido que corregir en gran parte del trazado, ¿eh?- unas especie de canalizaciones del agua para que esas escorrentías no perjudicaran lo que es... que parece ser que es una de las... de los motivos de los derrumbes son las filtraciones, pues, no produjera problemas y se canalizara ese agua.

Pero es que, precisamente, ese era uno de los problemas, porque esta Cuesta ha tenido veces en que en los meses de invierno tenía en un mes veinte y treinta accidentes... una de las cosas prioritarias era los márgenes de la calzada. Los márgenes de la calzada... es una carretera estrecha con muchas curvas, y lo que hace es que los vehículos, cuando se encuentran unos con otros, lógicamente, se van hacia su margen derecho, y en el margen derecho lo que se encuentran, sobre todo de subida, era la trampa de un desnivel que había. Eso les

forzaba a dar el volantazo hacia la izquierda y el choque era -pequeño- seguro.

Han caído camiones por el barranco hacia abajo, coches también, pero la mayoría de los choques eran precisamente por esta situación. Bueno, pues la Junta, no sé por qué razones, hizo esa obra con aquella canalización, que lo que ahora hará... incrementar un peligro, porque era una canalización de unos cuarenta centímetros, con lo cual lo que hacía era que los vehículos, por el mismo y la misma problemática que tuvieran, al encontrarse dos de frente, iban a producirse este tipo de accidentes.

Lógicamente eso, aparte de no tener señalizada completamente la carretera, obligó a que, pese a que la Junta de Castilla y León en diciembre, a últimos de diciembre, quería dar por finalizadas las obras, el Ayuntamiento de Segovia, con muy buen criterio, dijo que no abría al tráfico la carretera porque era mucho más insegura que como estaba anteriormente.

Se ha llegado a un acuerdo en el que, lógicamente, la Junta ha rectificado, ahora parece que esa situación de la canalización puede ir, digamos, a solucionarse con algunas soluciones técnicas que se han buscado, además, poniendo unos faros para indicar -que la gente vea- cuál es el borde concreto de la carretera, y parece que con una pintura rugosa para señalar... que esa... -digo- todavía no se ha terminado, a día de hoy no estaba todavía incorporada toda la solución definitiva, y, por lo tanto, se ha abierto porque es una vía muy importante para la... de comunicación para la ciudad de Segovia; al estar cortado el Acueducto, que divide la ciudad en dos, pues, lógicamente, esa vía se ha abierto solo de subida, para que los vehículos tengan la posibilidad de no tener ese peligro de encontrarse los otros de frente.

Pero, lógicamente, esa no es la solución definitiva. La solución definitiva es que se pueda poder utilizar... se pueda utilizar, perdón, en las... doble sentido, tanto de bajada como de subida.

Por lo tanto, con estos antecedentes, sí que me gustaría que el señor Director General explicara qué tipo de obras se han realizado y si con estas obras se puede considerar resuelto el problema, no solo el del tráfico, sino el más importante, que es el de los derrumbes -repito-, que aunque la malla no quede lo mejor posible, ya tengo conocimiento de que se van a utilizar, pues, me imagino que las técnicas que se utilizan para que el impacto visual en una zona que está protegida por un decreto de vistas para... que protegen todas las vistas de esta zona y de otras zonas aledañas a este recorrido, pues, no sea una agresión visual, que no del otro tipo. Pero lo que más me preocupa es que si, de verdad, con estas obras puede considerar resuelto el problema surgido en la SG seiscientos... 312, perdón, en el tramo

conocido como "Cuesta de los Hoyos". Nada más y muchas gracias de momento.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Para dar respuesta a la Pregunta planteada, tiene la palabra el señor Director General de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señora Presidenta. Señoría. La tercera Pregunta que se me plantea hace referencia a las actuaciones realizadas por la Junta de Castilla y León en el tramo de la carretera Nacional-110 a la Fuencisla, conocida como la "Cuesta de los Hoyos".

Al respecto les informo de que, tras el derrumbe que se produjo a finales del pasado mes de agosto, la Consejería de Fomento ejecutó, a través de un procedimiento de emergencia, todas las obras necesarias para la apertura de la carretera, según el estudio técnico realizado por empresa especializada, y que han consistido en el saneo del material deslizado o con riesgo de deslizamiento; el saneo de bloques en voladizo o relleno con hormigón ciclópeo bajo el bloque, en función de las características individuales de la situación de cada uno de los bloques; protección con malla de triple torsión para el guiado de desprendimientos de tamaño medio y pequeño, y protección con malla de triple torsión reforzada con red de cables anclada mediante burrados.

Dichas obras son las que, hasta donde la ciencia geotécnica alcanza, permiten proceder a la apertura de la carretera. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias señor Director General. Para el turno de réplica tiene la palabra el señor García Cantalejo, por tiempo máximo de cinco minutos.

EL SEÑOR GARCÍA CANTALEJO: Sí, gracias. Señora Presidenta, señor Director General. Bien, vamos a ver. Las obras... y yo le preguntaba también, sobre todo al final el tipo de obras que usted comenta, a mí me... hay una duda... hay... se lo digo de todo... con toda sinceridad y de todo corazón: yo espero que esto de verdad sea la solución al problema.

Hay algunas cosas que, por lo menos, permiten tener una duda, y yo aquí la voy a dejar, por si acaso luego ocurre que no se diga que no lo dijimos en su momento:

Si una actuación en un tramo de unos... no llegó a cincuenta-sesenta metros en el primer proceso... en el primer proceso de derrumbes, es decir, en el primero que le he dicho, porque usted solo ha hablado después del mes de agosto, no ha hablado de lo primero. Si por aquel trozo que era mucho más pequeño, repito, que como una... pues, quinta parte de lo que se ha actuado al

final, una quinta parte, sin hacer mallado, sin hacer relleno de hormigón en aquel entonces, como se ha hecho en este momento, para, repito, una quinta parte de obra se utilizan tres meses, y para esta otra se utilizan... no llega a dos, yo como mínimo tengo esa duda. Es decir, por una aplicación normal del tiempo; además, con -digamos- parones más realizados, porque aquello se realizó con buen tiempo y esto se ha realizado con mal tiempo.

Repito que como es una duda, yo la dejo, porque es una duda que me han trasladado a mí algunos técnicos que conocen de este asunto.

El procedimiento de urgencia y la propia empresa que realizó fue la misma que realizó lo anterior; por lo tanto, ya se sabía la situación, que, digamos, estaba puesta encima de la mesa con esta problemática, que ya se veía qué era lo que iba a ocurrir; y así se dijo -y hay datos concretos de cuándo se dijo y en qué fecha se dijo- hacia mayo del año pasado, cuando se estaban haciendo las obras del primer derrumbe.

Le repito, simplemente por esa... digamos poca concordancia entre lo que un tramo lleva de obra, de tres meses -repito-, y otro lleva... no llega a los dos, dos y un poco, por lo menos a mí me lleva a esas dudas.

Repito que no son dudas solo personales; es decir, hay alguna gente que ha dicho que es verdad, son las técnicas..., pues, normalmente que se utilizan para este tipo de sujeción de zonas de laderas donde pueden ocurrir derrumbes. Eso es... eso es cierto que es así. Lo que yo no sé es si eso está considerado ya como en toda la zona de la ladera de la Cuesta de los Hoyos.

Hay enterramientos judíos que se aprovecharon, precisamente, por las cuevas que existen, y ahí no se ha hecho nada. Es decir, por eso, repito que a mí me cabe esa duda. Y también lo digo y lo vuelvo a repetir, que estando deseoso de que eso no vuelva a ocurrir, porque es un problema impresionante para la ciudad; es un problema impresionante para la ciudad el que esta carretera esté cerrada.

Por lo tanto, no tenga ninguna duda de que nadie que tenga dos dedos de frente... y yo personalmente los tengo, tengo ninguna intención ni ningún interés en que eso se vuelva a producir. Por lo tanto, no vea que es que tenemos interés de que ocurra para poder echarse en cara. No es así. Es una duda que existe y, por lo tanto, yo se la dejo ahí planteada.

Y usted ha dicho que... Como la segunda pregunta era si con estas obras se puede considerar resuelto problema, usted parece que ha dicho que sí. No entramos en el del tráfico, hemos entrado, lógicamente, en el problema de los derrumbes. En el otro espero que

también la solución final que se terminará dando, en el plazo de tiempo que ocurra, pues, solucione también el problema del tráfico.

Y también le digo aquí algo que lo dijimos cuando estuvimos en la comparecencia con el Consejero, y en algunas otras ocasiones anteriormente, cuando se trasladábamos desde el Ayuntamiento anterior, que yo estaba de Portavoz en el Ayuntamiento, con la situación. Hay un peligro importante que hay que buscar una solución, que es al tema del adoquinado. Muchos de los accidentes que ocurren, ocurren porque el adoquín ahí... que es obligado por ese mismo decreto y por la propia legislación vigente a que esté el adoquinado, pero hay fórmulas para que ese adoquinado no ocurra... no ocurran... no cause los problemas que causa cuando... pues la simple escarcha -no digamos ya el hielo- produce en esa zona de la ciudad de Segovia. Es una zona húmeda, umbría en algunos casos, y, por lo tanto, eso ocurre.

Hay fórmulas que también se podían haber utilizado en este momento, pero como la actuación era en las laderas y no era en lo que es la carretera, pues también aquí lo dejamos como... para que usted tome nota, si le parece; y nosotros, si no, ya insistiríamos en su momento con ello.

Y repito, reiterando que de verdad esperemos que se pueda haber resuelto el problema, nada más y muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor García Cantalejo. En turno de réplica, tiene la palabra el señor Director General.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señora Presidenta. Señoría, la ciencia geotécnica no es una ciencia exacta, no es una ciencia matemática. El terreno, por naturaleza, no es homogéneo, ni anisótropo, ni tiene un comportamiento lineal. Por tanto, sin que esto suponga crear la menor incertidumbre sobre las personas que utilizan... que utilizan las infraestructuras, nadie es capaz de asegurar que ningún talud de una carretera va a ser estable durante cien años, durante cien días o durante un día. La ciencia geotécnica utiliza unos procedimientos y unos coeficientes de seguridad que, razonablemente, garantiza..., que, razonablemente, garantizan la estabilidad de los taludes.

En el talud de la Cuesta de los Hoyos, es un talud de característica caliza. Y es un talud que se produce un fenómeno, que tiene... que se desarrolla en edades geológicas, que se denomina el proceso de karstificación de los macizos calizos, en el que, como consecuencia de la meteorización, por efecto del anhídrido carbónico, fundamentalmente, en presencia del agua, se produce una disolución del carbonato cálcico, y se traduce en una... y

que da lugar a la formación de las famosas cavernas que se producen en los fenómenos calizos, que, en otras circunstancias, cuando está asociado a la aparición de corrientes de agua, pues, da lugar a cuevas de espectacularidad en cuanto a su visita, con la aparición de las estalactitas y las estalagmitas. Y eso es un proceso natural de formación de las cavernas de un macizo calizo, al que, desde luego, no es responsable de ese fenómeno -que no digo que sea bueno ni malo- la Administración que regenta... que tiene la titularidad de la vía.

Entonces, en el primer caso, lo que se produjo fue un hundimiento de una caverna... de una caverna dentro de ese macizo... de ese macizo calizo. Por tanto, eso dio lugar a que dejó en voladizo y, por tanto, sin soporte una parte importante de la roca que estaba por encima de esa caverna. Eso es lo que justifica que una actuación localizada en su extensión en torno a los cien metros pueda dar lugar a un tiempo de actuación superior a una actuación a más de un kilómetro de longitud de toda... de toda la ladera.

Efectivamente, hemos tenido la circunstancia de que se ha producido en seis meses o en tres meses dos derrumbes importantes en esa ladera. Pero, desde luego, Su Señoría estará de acuerdo que en los último ocho o diez años, pues, ha habido desprendimientos de alguna piedra, que no ha habido lugar de invasión pequeña, más allá de la propia cuneta de la carretera, y que no ha supuesto ninguna... ha sido atendida con los medios de conservación ordinario, y que no ha supuesto la necesidad del corte de esa carretera.

Eso que ha sido así durante muchos años, como consecuencia de unas lluvias o el remate de un proceso que es de edades más allá de las... de las propias estacionales, ha dado lugar al derrumbe de una caverna, produjo una actuación en el derrumbe de una cueva en el mes de... en el mes de marzo; actuación que fue resuelta como es lo que se puede hacer en estos casos por las Administraciones: por un procedimiento de emergencia que se... que se autorizó el veinticuatro de julio del dos mil tres, por un importe aproximado de unos 350.000 euros, que dio lugar a la resolución de un problema concreto que se había planteado.

Resuelto ese problema, y como consecuencia de la... de que se deslizaran algunos bloques sobre la carretera en el mes... en el mes de agosto, en el mes de agosto, entonces se tomó la decisión de... también por el procedimiento de emergencia, bueno, de actuar ya sobre todo el talud para garantizar, primero, que los desprendimientos de tamaño mediano con un tipo de malla, y desprendimientos de otro tamaño más gordo y mediante una malla más gruesa, con cables de acero y con burro-nado, si en el este... en el caso de producirse, queden contenidos dentro de esa... de ese... de esa malla que se ha establecido. Eso justifica que una actuación más

corta pueda ser... y no es en absoluto ilógico ni hacer sospechar de que ha habido algo raro, pues es más corta que una actuación más larga en la extensión, pero con un procedimiento mucho más rápido de... de... de ejecución.

Simultáneamente, se efectuó una cuneta revestida, que -a nuestro juicio- en nada empeoraba la situación inicial de la carretera, sino que la mejoraba. La carretera... carretera, calle, travesía -llámese como se quiera- siempre tuvo una cuneta -como tiene que tener toda carretera-; esa cuneta lo que se ha hecho ha sido revestirla, y, por tanto, a los posibles coches que, en un momento determinado, por las circunstancias que sean, climatológicas, etcétera, etcétera, pudieran invadir la cuneta, desde luego, la invaden con más seguridad que en el caso de la situación anterior, cuando la cuneta no estaba revestida y era una cuneta de tierra.

No obstante, nosotros entendimos a final de diciembre que las actuaciones eran suficientes y que estaba garantizada la seguridad del talud, y que podía abrirse al tráfico.

El Ayuntamiento, en esa dualidad de calle/travesía, etcétera, etcétera -al que aludía antes-, entendía que había que hacer algunas actuaciones... algunas actuaciones que mejorasen la seguridad, y esas actuaciones, en visita conjunta de los técnicos del Ayuntamiento y de la Junta de Castilla y León, están realizándose y a punto de realizarse. Y entendemos que, por tanto, y en respuesta a sus... a la segunda parte de su Pregunta, está garantizada la estabilidad de la... la estabilidad de ese término. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Director General. ¿Algún Procurador desea solicitar alguna aclaración sobre el tema de la Pregunta? El señor Sanz Vitorio tiene la palabra.

EL SEÑOR SANZ VITORIO: Sí, señora Presidenta. Muchas gracias. Alguna aclaración, porque yo creo que sí lo merece, aunque, de las explicaciones dadas por el Director General, yo creo que el asunto queda bastante claro. Y quiero decir, en primer lugar, que nuestro Grupo exige -como no podía ser de otra manera- la perfecta ejecución de cualquier actuación de cualquier Administración y, en este caso, de la Junta de Castilla y León, pero que, en este caso en concreto -como bien ha explicado el señor Director-, no es una ciencia exacta y se pueden producir circunstancias que requieran de acometer nuevas actuaciones.

Y, por lo tanto, aquí entiende este Grupo que lo verdaderamente importante es la voluntad política. Y la voluntad política ha quedado claramente plasmada en las actuaciones que ha llevado a cabo la Junta de Casti-

lla y León. Y he querido entender -he creído y he querido entender- al señor Director que el procedimiento que se ha utilizado por parte de la Junta de Castilla y León no ha sido un procedimiento de urgencia, ha sido un procedimiento de emergencia; procedimiento absolutamente excepcional, en el cual queda plasmado -como decía- lo que era la voluntad política de la Junta de Castilla y León en la actuación en un bien de su titularidad, que permite aligerar trámites administrativos y su ejecución inmediata, puede incluso llegar a hacerse -incluso, incluso- sin créditos. Y esto es el hecho cierto, esto es el hecho cierto. Se ha utilizado un procedimiento de emergencia.

Y este Procurador querría saber si se han invertido alrededor de 600.000 euros en las actuaciones llevadas a cabo; si el Ayuntamiento ha realizado alguna actuación en una vía que, si bien es cierto no es de su titularidad, afecta al casco urbano, salvo el de la queja.

También querría saber si se han terminado las modificaciones propuestas... -modificaciones opinables y discutibles- propuestas por parte de los técnicos del Ayuntamiento, una vez que la Junta consideró terminados los trabajos y adecuadas a las necesidades. Porque -repito, es opinable- la recogida de las aguas es necesaria. Como ha explicado el Director, la situación, en cualquier caso, era mejor que la que había; y la situación que se le ha dado, por parte de algunos técnicos, es opinable, y pudiera ser no la más aconsejable, también. Repito que son cuestiones que son opinables, pero que, en cualquier caso, yo creo que la Junta ha mostrado sensibilidad también hacia las reivindicaciones del Ayuntamiento en cuanto a las actuaciones posteriores a la ejecución tenían que ser llevadas a cabo.

Pregunto si están terminadas, porque convendrá conmigo el señor Director que si en el mes de diciembre no se podía abrir una vía por una situación de peligro hasta que no se acometieran determinadas actuaciones, resulta que ahora la vía se ha abierto sin acometer esas actuaciones. Y, o bien no existía peligro en diciembre, o bien no existe peligro ahora. Y, por eso, también quiero que el Director nos diga si se han acabado esas actuaciones, y si encuentra alguna explicación a que actuaciones que eran necesarias antes de abrir la vía en diciembre, se pueda abrir la vía por parte del Ayuntamiento sin estar acabadas en enero.

Espero, estoy convencido que esto no tiene nada que ver. Pero claro, después de escuchar que las empresas que se dedican a la implantación de sistemas de calidad tienen que introducir un nuevo parámetro como es el tiempo de duración de la ejecución de una obra para saber si la obra está bien hecha o mal hecha -estoy seguro que no era eso lo que se quería decir-, pero, después de escuchar eso, puede ocurrir que también las rebajas en las pretensiones del Ayuntamiento de Segovia

via se hayan visto afectadas por el mes de enero. Muchas gracias, señor Director.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Para contestar a la cuestión planteada por el señor Sanz Vitorio, tiene la palabra el señor Director General.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señora Presidenta. Señoría, efectivamente, corroborar lo que hacía... en su intervención. El procedimiento o los procedimientos por los que la Junta de Castilla y León ha actuado para solucionar los desprendimientos en la Cuesta de los Hoyos han sido, en las dos ocasiones, procedimientos de emergencia, con lo que, desde luego, queda demostrada la voluntad política inequívoca de resolución, con las armas excepcionales que... que nos da la Ley de Contratos para resolver los problemas... los problemas que se presentan.

En el primer caso fue... la inversión del primer procedimiento de emergencia ascendió a los 350.000 euros, y, en el segundo caso, la inversión del procedimiento de emergencia ascendió a 660... 660.000 euros.

A partir de ahí, efectivamente, nosotros entendíamos -y seguíamos entendiendo... seguimos entendiendo- que la vía reunía las condiciones necesarias para ser abierta al tráfico.

No obstante, desde luego, en aras del buen entendimiento entre todas las Administraciones, y a petición del Ayuntamiento de Segovia, y después de una visita girada por técnicos de ambas Administraciones, se decidió acometer algún tipo de actuaciones, que, efectivamente, alguna de ellas es... son discutibles y opinables la necesidad de efectuar dichas actuaciones, pero que son actuaciones, pues... pues, en algunos casos, casi referentes a señalización, y con un importe reducido, como fue así recogido en la prensa de Segovia, en torno a los 18.000 euros o poco más, porque son actuaciones referentes a la instalación de una señal... de seña... una señal sonora, con colocación de captafaros.

Al día de hoy están sin terminarse los trabajos, porque, desde luego, en las condiciones, no ya de estos días que meteorológicamente sí son mejores, pero no los que hemos padecido durante el mes de enero, en los que para poder hacer sobre un pavimento de adoquín una señalización de esa naturaleza, pues, no se podía... no se podía efectuar. Pero, efectivamente, las obras están sin concluir, y nosotros entendemos que las obras, desde luego, pudieron perfectamente haberse abierto al tráfico y dar servicio a los ciudadanos de... de Segovia cuando... en el mes de diciembre. Pero, desde luego, para demostrarlo, el talante de colaboración de la Junta de Castilla y León con todas las Administraciones, desde luego, no hemos querido hacer de esto una polémica, y

si se entendía que con unas actuaciones de señalización aquella ya sí que reunía las condiciones de seguridad, pues estamos en fase de ejecutarlas. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Director General. Por el señor Secretario se dará lectura al cuarto punto del Orden del Día.

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Cuarto punto del Orden del Día: **"Pregunta Oral ante la Comisión 79-I, formulada a la Junta de Castilla y León por la Procuradora doña Ana Sánchez Hernández, relativa a facilitación de tráfico en los tramos de la Nacional 631 que lindan con la Sierra de la Culebra (Zamora), publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número cuarenta y seis, de cuatro de febrero del dos mil cuatro"**.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la formulación de la Pregunta tiene la palabra doña Ana Sánchez.

LA SEÑORA SÁNCHEZ HERNÁNDEZ: Gracias, Presidenta. Señor Director General, quisiera, antes de pasar a formular la Pregunta, hacer una aclaración, y es que esta Pregunta yo la formulo en octubre, de cara al Pleno, con la intención y dirigida a que me respondiese la Consejera de Medio Ambiente. Pero la Mesa ha decidido que se debata aquí, como yo no me considero nadie para contradecir el criterio de la Mesa, pues aquí la formulo y aquí espero que se me dé contestación.

Lo que quería tratar y comentar es que durante los últimos años se vienen produciendo en los tramos de la carretera Nacional 631 que linda con la Sierra de la Culebra, en la provincia de Zamora, varios accidentes, numerosos accidentes de tráfico, como consecuencia de la invasión de los mismos, de la calzada, por fauna salvaje. Es necesario, a nuestro juicio y a juicio de las organizaciones agrarias, de miembros del coto -encabezados por el presidente del coto de caza- y de conductores en general, para reducir la siniestralidad, pues el número de víctimas ya va siendo importante y numeroso, establecer medidas que mejoren las condiciones de seguridad en el tráfico y de protección de la propia fauna.

De todos es conocido, a día de hoy, el conflicto de competencias entre la Junta de Castilla y León y el Gobierno Central, pero nos gustaría saber, a día de hoy, qué medidas adoptará la Junta de Castilla y León para facilitar el tráfico seguro en los tramos de la carretera Nacional 631 que lindan con la Sierra de la Culebra en la provincia de Zamora, invadidos frecuentemente por fauna salvaje, y si es posible conocer los plazos de ejecución. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Sánchez. Para contestar a la Pregunta tiene la palabra el señor Director General de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señora Presidenta. Señoría, la última petición planteada hace referencia a la seguridad de la circulación por la carretera Nacional 631, al ser invadida por fauna salvaje.

Una vez más, con relación a esta Pregunta, hay que precisar que la titularidad de la carretera pertenece al Ministerio de Fomento; por ello, la Junta de Castilla y León no puede adoptar medida directa alguna sobre la infraestructura. Sin embargo, la Junta de Castilla y León, a través de la Consejería de Medio Ambiente, está poniendo en marcha diferentes medidas para el control de la fauna salvaje, al objeto de mantener a la población dentro de la reserva, y adoptando medidas normativas en relación con los aprovechamientos cinegéticos. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Director. En un turno de réplica tiene la palabra la señora Sánchez.

LA SEÑORA SÁNCHEZ HERNÁNDEZ: Gracias, señora Presidenta. Señor Director General, preveía que me podía decir que la titularidad es de... es nacional, es del Gobierno de la Nación, pero sí quisiera decirle que... que, aun a sabiendas de que la titularidad es nacional, no es menos cierto de que es obligación de la Junta de Castilla y León instar al Gobierno de la Nación a que ejecute las obras que allí se han... se han de hacer; y no es menos cierto, también, que, debido al conflicto que vienen trayendo entre la Junta de Castilla y León y el Gobierno Central, no se han hecho.

Y le insisto: puesto que dice que es por eso que no pueden hacer las medidas de infraestructuras... y le cito textualmente palabras del Subdelegado del Gobierno en Zamora, don Óscar Reguera. Dice: "Es la Junta quien ha de tomar medidas, la que tiene que decir qué hacer, pues no le gusta el proyecto elaborado, puesto que desde el Ministerio de Fomento se elaboró un proyecto que a juicio de la Junta era agresivo". Yo quisiera saber qué entienden ustedes por "agresivo". Y termina diciendo don Óscar Reguera: "Luego veremos si se puede asumir el coste del proyecto". A mi juicio y a nuestro juicio lo que viene a decirles es: "Hagan ustedes ya, y luego ya veremos si lo ejecutamos o no".

Yo lo que creo es que esta situación en la carretera Nacional 631 se viene alargando mucho en el tiempo, debido a que ustedes no se coordinan, hay descoordinación -por lo que se puede apreciar- entre la Junta y el

Gobierno de la Nación y entre las propias Consejerías de la Junta. Porque yo entiendo que no es obligación de... de Fomento, pero sí de coordinarse con la... con la Consejería de Medio Ambiente, ¿no? Y lo cierto es que en varias ocasiones, en numerosas ocasiones se ha dicho, y además en medios públicos se ha constatado, que el empuje de las obras era inminente, y, a día de hoy, no hay ni una sola valla allí, después de haber anunciado tres tramos de valla discontinuos, cuando a nuestro juicio, y a juicio de organización... de las organizaciones agrarias que se han manifestado en diversas ocasiones, tiene que ser un trazado de valla continuo.

También nos gustaría saber si ustedes se plantean, como les instan desde estas organizaciones, la creación de pasos subterráneos para esta fauna, en lugar de hacer la valla discontinua.

Y mire, no le digo esto porque me apetezca, porque soy consciente de quién... de quién es la competencia; desde luego yo sí tengo clara de quiénes son las competencias, es del Ministerio de Fomento y de la Consejería de Medio Ambiente, quienes están obligados a coordinarse. Pues, desde... y que, por cierto, son del mismo signo político, ¿no?, de un partido político que además insta a los demás Grupos Políticos a la coordinación y a la unidad. Yo desde aquí le pido que ustedes se coordinen... se coordinen también, porque no es una exigencia que les haga yo, sino una promesa que ustedes han hecho; es una promesa que vienen haciendo, que se van a empezar a ejecutar las obras de vallado de una forma inminente, y, desde luego, a día de hoy no se ha hecho, y a día de hoy sigue habiendo accidentes de tráfico, a pesar de que en múltiples ocasiones han anunciado el comienzo de los trabajos.

Apelan, para no hacerlo, a la riqueza medioambiental y faunística; créame, yo lo comparto, pero no a costa del perjuicio de los ciudadanos que por allí pasan a diario. Porque, según datos del Gobierno -que, por cierto, reprende a la Junta de Castilla y León, el Gobierno Central-, en una pregunta formulada por un Senador del Grupo Socialista, don Demetrio Madrid, de la provincia de Zamora, al Gobierno, le responden que la protección de la vida salvaje y la garantía de tal, tal, tal, desde luego, es la Junta de Castilla y León quien debe tomar las medidas para evitarlo, ¿no?, y para garantizar el tráfico seguro y la protección de la fauna.

Por tanto, y con los datos que el Gobierno Central nos da, hasta el dos mil tres ha habido más de trescientos accidentes de diversa gravedad. En lo que va de año -y llevamos un mes y medio de dos mil cuatro- son más de quince los accidentes que se han... se han producido allí.

Quizás sea el momento de ponerse manos a la obra y de dejarse de promesas, y pónganse de acuerdo: si la

competencia es de la Junta, háganlo ya; si es Medio Ambiente quien lo tiene que hacer, que lo haga Medio Ambiente, pero que lo haga ya; porque son muchos años de demora, y lo cierto es que, a día de hoy, no conocemos ni el proyecto de vallado, ni, por supuesto, la fecha de ejecución; solamente conocemos las distintas posiciones de la Junta de Castilla y León y del Ministerio de Fomento. Por tanto, a mí me gustaría una aclaración más... más contundente. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Sánchez. En turno de dúplica, tiene la palabra el señor Director General de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señora Presidenta. Señoría, de alguna de las manifestaciones que ha hecho en sus dos intervenciones tengo que discrepar de forma radical. Primero, no existe conflicto de competencias, porque los conflictos de competencias se resuelven en el Tribunal Constitucional. Las competencias están perfectamente delimitadas en las leyes, y están perfectamente delimitadas; y, por tanto, la competencia sobre la infraestructura de esa carretera la tiene el titular de la vía, que es el Ministerio de Fomento de la Administración General del Estado.

El Ministerio de Fomento tiene que someterse a sus propias normas y a las normas autonómicas en los temas medioambientales, en cuanto a las necesidades o no necesidades de declaraciones de impacto ambiental. Por tanto, en lo que existe conflicto de competencias, se lo niego tajantemente: las competencias están perfectamente definidas.

La competencia para ejecutar la infraestructura y hacer el vallado no puede hacerla y no la tiene de ninguna manera la Junta de Castilla y León. La Junta de Castilla y León tiene competencias sobre la fauna salvaje; competencias sobre las que está actuando, con el objetivo de reducir la siniestralidad... la siniestralidad en... en esa carretera como consecuencia de los accidentes.

Entonces, ¿cuáles son las actuaciones que en ejercicio de las competencias que tiene la Junta de Castilla y León se están haciendo? Bueno, pues intentaré pormenorizárselas un poco más. Son dos tipos de actuaciones: primero, las que se refieren a las propias en el... en la Reserva Regional de Caza Sierra de la Culebra, y, luego, actuaciones sobre lo que pueden ser los cotos privados de caza. Yo... está usted hablando con un lego en esta materia.

Actuaciones sobre... propias de sus competencias en la reserva regional de caza. Pues son en un doble sentido, y todas ellas le diré que se están ejercitando. Primero son en la mejora del hábitat dentro de la propia reserva regional de caza. ¿Qué quiere decir esto? Pues

es realizar los trabajos necesarios para que las especies de caza, las especies de caza tengan dentro de... dentro de la reserva las condiciones necesarias para que no tengan que invadir espacios donde causen problemas a las explotaciones agrarias o a la carretera. Y, en este sentido, las actuaciones que se han hecho son: siembras de parcelas de cereal, teniéndose actualmente más de cien hectáreas distribuidas en veinticinco parajes; siembra de pastizales; desbroce de vegetación arbustiva; mejora de fuentes y puntos de agua; suministro de alimentación suplementaria, principalmente remolacha y alfalfa, y aportación de sales minerales en forma de sal, que como bien sabe son muy atractivos para los ungulados y que van a buscarlos a la carretera, sobre todo en los periodos donde se echa. Eso son las actuaciones específicas dentro de la mejora del hábitat, para evitar que las especies cinegéticas salgan fuera de su hábitat.

Y luego, segundo, existe una segunda línea, que es el control de la población de las especies cinegéticas.

Durante estos años la Junta de Castilla y León viene realizando labores de caza de descaste de hembras de ciervo, fundamentalmente.

En cuanto al jabalí: control de la especie por el personal de la guardería de la reserva, mediante la realización de guardos nocturnos; de esta forma se viene cobrando un número de jabalís que oscila entre los treinta y los cuarenta ejemplares al año. Autorización de guardos y esperas nocturnas a los cazadores vecinos de las localidades con terrenos de la reserva; en estos últimos años se vienen autorizando entre sesenta y setenta permisos de caza de este tipo, cuyas capturas oscilan entre dos y tres ejemplares por autorización. Por otra parte, todos los años se autoriza realización de batidas al jabalí, por daños, en las que no suelen cobrarse más allá de dos o tres.

Esas son las actuaciones dentro de la... en la reserva... de la reserva de caza. Pero existen otra serie de actuaciones para intentar aumentar el aprovechamiento cinegético, porque hay un aumento de la población en los cotos... en los cotos privados, que son las que le diré a continuación.

Se han establecido por la Junta de Castilla y León, en ejercicio de las competencias que tiene... -insisto: de las que tiene sobre la población dentro de su reserva y dentro del coto de caza, y luego en los cotos privados de carácter normativo; las que tienen las otras Administraciones las tienen que ejercitar las otras Administraciones- medidas de carácter normativo tendentes a un mayor aprovechamiento de caza mayor en los cotos privados. ¿Cómo? Mediante la reducción de la gravosidad de las tasas de matriculación de los cotos privados; la no repercusión de los costes de la prima del seguro de responsabilidad civil suscrito por la Junta de Castilla y León, mediante una modificación introducida

en la Ley de Acompañamientos a los Presupuestos de la Junta de Castilla y León. Y medidas de carácter normativo tendentes a facilitar que los cotos privados se adecuen a la realidad cinegética, que es posibilidad de duplicar los cupos de capturas, aumentos del período de caza del corzo, posibilidad de realizar batidas de jabalí, posibilidad de capturar el jabalí en los acechos realizados con el fin de cobrar otras especies.

Independientemente de todo lo anterior, la Ley de Caza de Castilla y León y las sucesivas órdenes anuales de caza regulan la posibilidad de realizar controles extraordinarios de las poblaciones a fin de evitar algo... evitar daños.

Todas estas actuaciones, dentro del ejercicio de sus competencias, las está desarrollando la Junta de Castilla y León a través de la Consejería de Medio Ambiente.

Por tanto, no existe descoordinación dentro de... dentro de las propias Consejerías, porque es la Consejería de Medio Ambiente la que tiene competencias al respecto y las está, la Consejería de Medio Ambiente, ejercitando de... sus competencias.

Otra cosa distinta es el establecimiento del vallado de la carretera, que es competencia de la Administración General del Estado, y otra cosa distinta es la discusión técnica sobre la solución del vallado: si es más conveniente el vallado continuo o con tramos abiertos, o es más conveniente el vallado continuado sin tramos... sin tramos intermedios. Al día de hoy, hasta donde me alcanza mi información, sé que está aprobado el proyecto de vallado por el Ministerio de Fomento y pendiente de iniciar la licitación de las obras. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Director General. Algún Procurador... Tiene la palabra el señor Lubián.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Muchas gracias. Yo antes de nada darle las gracias al Señor Director General, porque dar la explicación que está dando, que realmente correspondería a la Consejería de Medio Ambiente, pues suponemos que es un esfuerzo que hay que agradecer; de verdad se lo digo.

Pero, realmente, yo que he sufrido algún accidente ya, y alguno se ha evitado más por el ciervo que por mí, porque al frenar se quitó, hace poco, pues tengo que decir que lo que los ciudadanos demandan y lo que nosotros traemos aquí es una agilización en los trámites. Y, evidentemente, si quien tiene que hacer ese vallado -como se haga- es el Ministerio de Fomento y quien tiene que evaluar el impacto ambiental es la Consejería de Medio Ambiente, pues lo que agradeceríamos también es que le trasladara la Consejería de Medio Ambiente que si

algún bloqueo hay, que es lo que se desprende de las manifestaciones que se hacen desde la Subdelegación del Gobierno, si algún bloqueo hay porque no... porque consideran muy agresivo ese... ese proyecto, pues que inmediatamente, cuanto antes, porque existe una consignación presupuestaria en los Presupuestos Generales del Estado para... para llevar a cabo el vallado, pues, que se hagan las reformas que consideren los técnicos de Medio Ambiente que hay que hacer para disminuir su agresividad, y que se lleve cuanto antes a la práctica. Porque ha sido ya objeto en esta misma sala de debate hace un par de años, aproximadamente, como muchos recordaremos, y ya entonces se decía que se iba a ejecutar de inmediato. Y cada día son más los accidentes, y cada día es más la caza, porque, además -como muy bien dice la propia Consejería de Medio Ambiente-, fomenta el enriquecimiento y el que haya cada vez más caza como valor añadido para... para la economía de aquella zona, pero que eso realmente va en contra... o sea va... favorece el aumento, por así decirlo, de accidentes, mientras no se tomen las medidas adecuadas por la Consejería... por el Ministerio de Fomento, es verdad. Pero, por lo que le toca a la Junta, le rogaríamos que trasladará... que le trasladara a la señora Consejera el desbloqueo inmediato o la agilización inmediata de lo que haya que hacer para que el Ministerio de Fomento se ponga manos la obra ya. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Lubián. Para contestar a la cuestión planteada, tiene la palabra el señor Director General.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señora Presidenta. Señoría, le pido que me crea que compartimos, absolutamente, con... con Su Señoría y con cualquier ciudadano de Castilla y León la preocupación relativa a cualquier actuación que tenga que ver con la seguridad vial, como esta mañana hemos comentado en una de las... de las primeras preguntas, y ahora le haré alguna ampliación en este sentido.

Pero sí me gustaría dejar preciso de que la... la autorización -si es necesaria darla- ambiental al vallado, tampoco es competencia de la Junta de Castilla y León, porque está perfectamente establecido en las leyes, porque no existe ningún conflicto de competencias.

Las actuaciones de carácter ambiental o los informes de carácter ambiental, que hay que hacer en las infraestructuras de competencia del Estado, pueden derivar de una doble, de una doble exigencia: por una parte, de la exigencia de las normas estatales de carácter ambiental; en definitiva, recogen las directivas europeas que establecen los casos en los que son necesarios determinadas prescripciones... informes o autorizaciones ambientales,

declaración de impacto ambiental, simplificado o no simplificado.

Es decir, por la propia legislación sectorial ambiental del Estado, el Estado está obligado en sus infraestructuras a cumplirla. Pero, además, existe una legislación ambiental que es más exigente todavía, desde el punto de vista ambiental, que es la de la propia Junta de Castilla y León, al cual se tienen que someter no solo la Junta de Castilla y León en el... para sus infraestructuras -hablando de infraestructuras-, sino también la Administración General del Estado cuando haga las suyas.

Pero el órgano ambiental que tiene que hacer la autorización de esas actuaciones no es la Consejería de Fomento; eso está perfectamente establecido en la norma. Para hacer la autorización ambiental de una actuación de infraestructuras en una... en una infraestructura competencia del Estado, aunque venga por una exigencia de una normativa estatal, el órgano ambiental correspondiente es el órgano de la Administración General del Estado.

Eso no quiero... no se prejuzgue con estas palabras mías que esté pendiente de que tenga que hacerse alguna autorización previa ambiental al respecto, pero en ningún caso se está pendiente de una autorización previa de la Consejería de Medio Ambiente para hacer la actuación, que yo desconozco técnicamente el... el diseño del tipo de vallado del que hay que hacer.

Pero hoy compartimos con ustedes la necesidad de que se ejecute una actuación de cualquier naturaleza, no solo... no solo en esta carretera en concreto, porque nosotros tenemos otra provincia, como es Soria, donde el 40%... entre el 40 y el 50% de los accidentes que tenemos en las carreteras, tanto estatales como autonómicas, en la provincia de Soria son debidas a la invasión en las carreteras y la presencia en la carretera de, fundamentalmente, especies... de animales de especies cinegéticas.

Nosotros estamos, dentro de ese plan que les comentaba al principio de esta comparecencia de seguridad vial, estamos buscando fórmulas conjuntamente con la Consejería de Medio Ambiente para intentar reducir los accidentes por la invasión de la fauna en las carreteras. Porque algunas actuaciones que hemos hecho no han dado resultado; actuaciones del estilo de introducción de

unos elementos ópticos que, como consecuencia de la reflexión de la luz de los coches por la noche, bueno, pues dan sobre la fauna y la fauna la ahuyentan. Bueno, pues esas medidas parece que no han producido los efectos que teóricamente se preveían.

Se han hecho de alguna... algún... algún tipo de actuaciones a base de productos de... ahuyentadores olfativos, introduciendo en los márgenes de la carretera, bueno, pues determinadas sustancias que desprenden un olor parecido al que determinadas especies sobre las que ellas son depredadas por esas especies. Bueno, pues eso parece que tampoco ha producido los efectos deseados.

Es decir, estamos... compartimos, como no puede ser de otra forma, con la Consejería de Medio Ambiente y la Consejería de Fomento en una permanente labor de coordinación -como no puede ser de otra manera-, el buscar, desde luego, para nuestras carreteras, en las que somos competencias y en las que tenemos que actuar y estamos -en este caso concreto, hablando de carreteras de la provincia de Soria-, el buscar fórmulas, que en este caso tendrán que ir a la provincia de Soria, estamos buscando por... vallados de la naturaleza que sean, como técnicamente tengan que ser, de más longitud o de menor longitud, con aberturas de mayor tamaño o de menor... de menor tamaño, donde los especialistas nos digan, para, desde luego, intentar reducir la... la sinistralidad de las carreteras como consecuencia de la invasión de animales.

Eso es una vía sobre la infraestructura, pero, desde luego, existe una vía de trabajo sobre la que está trabajando la Consejería de Medio Ambiente que forzosamente pasa por una disminución de la presencia de especies cinegéticas dentro de los cotos... -digamos- de los cotos regionales de caza. Y, fundamentalmente, también donde tenemos menos capacidad de expresión, porque no se puede invadir la... la competencia de la iniciativa privada más que fomentando o facilitando el aprovechamiento cinegético en los cotos privados, para que no se produzca una superabundancia de especies. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Director General. Señorías, no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

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