



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 2004

VI LEGISLATURA

Núm. 104

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENTA: Doña Mercedes Alzola Allende

Sesión celebrada el día 17 de marzo de 2004, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DÍA:

1. Proposición No de Ley, PNL 77-I, presentada por la Procuradora D.^a Laura Torres Tudanca, relativa a gestiones ante el Gobierno de la Nación sobre la construcción de la carretera de circunvalación de la N-1 en Miranda de Ebro y la exención de peaje en el tramo Armiñón-Pancorbo, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 21, de 31 de octubre de 2003.
 2. Proposición No de Ley, PNL 84-I, presentada por los Procuradores D. Felipe Lubián Lubián, D.^a Ana Sánchez Hernández y D. Manuel Fuentes López, relativa a solicitud al Ministerio de Fomento de conversión de la carretera N-631 en vía de alta capacidad, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 21, de 31 de octubre de 2003.
 3. Proposición No de Ley, PNL 99-I, presentada por el Procurador D. Fernando Benito Muñoz, relativa a gestiones para liberalizar en la autopista A-1 el tramo comprendido entre las cabinas de la zona de pago y Rubena, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 28, de 3 de diciembre de 2003.
 4. Proposición No de Ley, PNL 102-I, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a gestiones con el Ministerio de Fomento sobre el trazado definitivo de la N-122, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 28, de 3 de diciembre de 2003.
-

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diez horas cuarenta minutos.	2122	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es aprobada.	2130
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre la sesión y comunica la alteración del Orden del Día.	2122		
Primer punto del Orden del Día (antes tercero). PNL 99.		Tercer punto del Orden del Día (antes segundo). PNL 84.	
El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al primer punto del Orden del Día.	2122	El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	2130
Intervención del Procurador Sr. Benito Muñoz (Grupo Socialista) para presentar la Proposición No de Ley.	2123	Intervención del Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista) para presentar la Proposición No de Ley.	2130
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Barrio Arribas (Grupo Popular).	2123	En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Sanz Vitorio (Grupo Popular).	2131
Intervención del Procurador Sr. Benito Muñoz (Grupo Socialista).	2125	Intervención del Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista).	2131
Intervención del Procurador Sr. Sanz Vitorio (Grupo Popular).	2126	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es aprobada.	2132
Intervención del Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista).	2126		
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es aprobada.	2126	Cuarto punto del Orden del Día. PNL 102.	
		El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al cuarto punto del Orden del Día.	2133
Segundo punto del Orden del Día (antes primero). PNL 77.		Intervención del Procurador Sr. Alonso Díez (Grupo Socialista) para presentar la Proposición No de Ley.	2133
El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	2127	En turno en contra, interviene la Procuradora Sra. Domínguez Garrido (Grupo Popular).	2133
Intervención de la Procuradora Sra. Torres Tudanca (Grupo Socialista) para presentar la Proposición No de Ley.	2127	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Alonso Díez (Grupo Socialista).	2135
En turno de fijación de posiciones, interviene la Procuradora Sra. Romeral Martín (Grupo Popular).	2128	En turno de dúplica, interviene la Procuradora Sra. Domínguez Garrido (Grupo Popular).	2136
Intervención de la Procuradora Sra. Torres Tudanca (Grupo Socialista).	2129	Intervención del Procurador Sr. Alonso Díez (Grupo Socialista).	2137
		La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la Proposición No de Ley debatida. Es rechazada.	2138
		La Presidenta, Sra. Alzola Allende, levanta la sesión.	2138
		Se levanta la sesión a las doce horas cinco minutos.	2138

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

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Buenos días, Señorías. Se abre la sesión. Como falta el Portavoz del Grupo Parlamentario Popular, en el siguiente punto se comunicarán las sustituciones de esta Comisión. Por petición del Grupo Parlamentario Socialista, y no habiendo inconveniente por parte de esta Mesa, se altera el Orden del Día, y el tercer punto del Orden del Día pasaría a ser el primero. Así que el señor Secretario 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 99-I, presentada por el Procurador don Fernando Benito Muñoz, relativa a gestiones para liberalizar en la autovía... en la autopista A-1 el tramo comprendido entre las cabinas de la zona de pago y Rubena, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número veintiocho, de tres de diciembre 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 Fernando Benito Muñoz por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR BENITO MUÑOZ: Gracias, señora Presidenta. Gracias por acceder a la... a la petición del Grupo Parlamentario para modificar el Orden del Día. La Proposición que hoy presentamos, les he suministrado un pequeño croquis en donde se... para aclarar un poco las... las explicaciones que podríamos dar. Concretamente, la realización, la ubicación del aeropuerto de Villafraja en Burgos junto con la solución al problema del transporte rodado al paso por la capital, es decir, todo lo que es la... circunvalaciones de la capital de Burgos, pues, plantea respecto a un tercer supuesto, que es la... la carretera -está mal en la Proposición- 7011, que suministra el tráfico rodado a los municipios de Orbaneja de Riopico y Cardeñuela de Riopico, conviene hacer una solución diferente a la posición, desde nuestro punto de vista, que se dio por parte de Aena en el denominado Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Burgos. En el plano se puede observar que la solución es la que está en la carretera 7011; es la que adopta en el plano por línea discontinua y que va siguiendo el perfil de la propia pista. Como se dan cuenta ustedes, es un trazado absolutamente increíble, está aprovechando el trazado propio de los terrenos de Aena y, desde luego, con las... una, dos, tres, cuatro curvas que no se pueden ahora mismo describir de una manera más realista que con el croquis que les he suministrado. Simplemente son curvas de noventa grados y en un trazado de una carretera, como digo, que además va a tener tráfico aeroportuario.

Por lo tanto, habría que buscar una solución más realista, más imaginativa, y que ya, incluso, en las condiciones actuales están buscando muchísimos burgaleses. Se trataría en la Proposición... es que para comunicar, para solucionar esos tres problemas, estas tres variables, que sería: por un lado -como digo-, la importancia que puede tener la solución a la circunvalación de Burgos; en segundo lugar, el tráfico rodado que va desde Burgos a Orbaneja de Riopico y Cardeñuela de Riopico; y, en tercer lugar, solucionar lo que podría ser el otro trazado de la circunvalación, se propondría que el tráfico que va en la nacional... en la autovía... en la autopista desde el punto de cabinas, el punto de pago, que sería en la zona... aquí, aproximadamente, en Cardeñajimeno, hasta Rubena, dejar liberalizado el pago de esta autovía, y en la altura de la carretera del trazado 7011 en el corte de esta nacional, esta autovía, hacer una... cualquier tipo de salida de la autovía, o un trazado, un diseño, lo que fuera, para dar salida desde el Al final, se conseguiría, por un lado, que el tráfico de la circunvalación pudiera ir por este tramo; en segundo lugar, que este trazado de esta carretera no fuera, desde luego, ese que se propone; y, en tercer lugar, que en la otra variante, que aquí no viene dibujada -que es anterior-, que es por estos

campos de Villafraja, dar salida también a las personas que pudieran ir a Santander y, por lo tanto, ir hacia el norte desde la carretera que viene de Rubena.

Por lo tanto, la Proposición yo creo que es interesante desde el punto de vista del usuario y de los burgaleses; simplemente tendría que renegociar estos dos kilómetros, aproximadamente, del trazado desde la cabina a Rubena, renegociar -como digo- con autopistas. Nosotros pensamos que, hoy por hoy, esta negociación se puede hacer sin un coste muy elevado, puesto que en el trazado general de la autovía A-1 existe la posibilidad de... de denunciar el contrato en todos sus aspectos, pues no se ha cumplido exactamente; y en cualquier lugar solucionaría de una manera más racional lo que es -como digo- la circunvalación, los accesos y la circunvalación de... de Burgos. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR BARRIO ARRIBAS: Gracias, señora Presidenta. Buenos días. Bueno, en primer lugar, quiero aclarar que nuestro Grupo se va al turno de fijación de posiciones, con lo cual va a ser mi única intervención, ¿no?

Señorías, la cuestión planteada hace referencia a la modificación del acceso a los términos municipales de Orbaneja de Riopico y Cardeñuela Riopico, modificación que está encuadrada, pues, en el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Burgos, aprobado por la Junta de Castilla y León en mayo del dos mil tres, y en el cual se incluyen el nuevo campo de vuelos y el área terminal del aeropuerto de Burgos, elementos de la infraestructura aérea que afectan, evidentemente, al acceso a las citadas... a las citadas poblaciones.

A este respecto, en primer lugar, permítanme, Señorías, aclarar que ambas localidades se comunican con la carretera Nacional 1, Madrid-Irún, A-1 ahora, actualmente, con la nueva denominación, mediante una vía cuya titularidad corresponde a la Excelentísima Diputación Provincial de Burgos, y no precisamente a la Junta de Castilla y León.

Por otro lado, en los Antecedentes de la Proposición No de Ley que presentan ustedes se hace alusión a que la ubicación del aeropuerto de Villafraja y la ejecución del anillo de circunvalación para solucionar los problemas del tráfico rodado a su paso por la ciudad de Burgos tienen para los burgaleses una importancia significativa, dado el secular retraso para abordarlo con carácter definitivo. Pues bien, déjeme explicarle, señor Benito, que precisamente ese retraso se debe, funda-

mentalmente, al olvido durante casi catorce años de los distintos Gobiernos socialistas en materia de infraestructuras para con la ciudad de Burgos, les guste o no les guste. Ha tenido que ser precisamente un Gobierno del Partido Popular quien venga a paliar ese déficit en materia de infraestructuras que ustedes generaron, y solucionar los graves problemas de tránsito rodado que ha venido y viene actualmente, hasta el día de hoy, soportando la ciudad de Burgos.

En este sentido, todos los burgaleses estamos deseosos de que el próximo Gobierno de la Nación respalde y apoye la ejecución tanto de la ronda de circunvalación, que ya tienen iniciadas sus obras, como las de aquellas otras que están a la espera de ser licitadas.

En la Propuesta de Resolución de la Proposición No de Ley se plantea, por un lado, la liberación del tramo de la autopista AP-1 comprendido entre Castañares, zona de cabinas de pago actualmente, y Rubena; y, por otro lado, que se realice paralelamente la correspondiente conexión con la autopista de peaje AP-1, todo ello con el objeto de abordar la comunicación de ambos municipios dentro de la solución a la circunvalación general de Burgos y del propio aeropuerto, precisamente para abordar trazados razonables y fórmulas que permitan resolver coordinadamente todos los problemas, ¿no?

En este sentido, nosotros... nuestro Grupo Parlamentario, pues, se va abstener en la votación con respecto a esta Proposición No de Ley -vaya ya por delante- porque, como en principio he dicho, pues no es una... no es una carretera de acceso a estas localidades cuya competencia sea expresamente de la Junta de Castilla y León, sino, precisamente, de la Excelentísima Diputación de Burgos.

Pero sí es cierto que nuestro Grupo Popular, incluso, actualmente, pues, está estudiando una posible petición a través de los cauces reglamentarios, desde luego, para, probablemente, que se intente liberar en su totalidad, en su totalidad, esta autopista de peaje AP-1. Claro, en este sentido, permítanme otra vez recordarles que fue el Gobierno de Felipe González el que, antes de sus últimos coletazos, prorrogó la concesión del citado peaje hasta el treinta y uno de agosto del año dos mil diecisiete -casi nada, casi nada-, sin importarle, desde luego, lo más mínimo los graves perjuicios que ello suponía para la ciudadanía burgalesa en particular.

Esta posible petición de... de la liberación de la AP-1 es evidente que, de realizarse, pues se uniría a las reivindicaciones planteadas por los distintos Parlamentarios socialistas de Burgos respecto a la citada liberalización de la autopista AP-1, y alguno de los cuales, alguno de los cuales, incluso, pues ha estado a la cabeza en las distintas manifestaciones que a tal fin se

han convocado, y del cual nuestro Grupo Parlamentario, el Grupo Parlamentario Popular, espera, evidentemente, que siga manteniendo la misma actitud reivindicativa frente al próximo Gobierno de la Nación respecto al tema que nos preocupa y, desde luego, a otros proyectos que son de vital importancia para la ciudad y la provincia de Burgos.

No obstante, también quisiera resaltar que, en relación a esta Proposición No de Ley que ustedes presentan, pues me da la impresión de que no tienen las ideas muy claras, ¿no? Y lo digo en base a las distintas propuestas, proposiciones y declaraciones que ustedes mismos han realizado en este tema. Por ejemplo, hoy mismo nos traen ustedes a la Comisión, a esta Comisión, pues, dos propuestas distintas relacionadas con... con dicha autopista, ¿no? Por un lado, a través de la Proposición No de Ley, plantean la liberación del tema... del tramo de la AP-1 entre Castañares y Rubena; y, por otro lado, a través de la PNL 77-I, reclaman la exención del peaje en el tramo Armiñón-Pancorbo de esta misma AP-1, que me parece muy bien. Y, claro, la pregunta inmediata debe ser: pues ¿por qué no se pide también esa exención de peaje y esa liberación para otros tramos de la misma autopista? ¿Es que tienen más derecho a esa exención o a esa liberación los habitantes de Miranda de Ebro que los de Briviesca o los de Santa María Ribarredonda, por poner un ejemplo?

Por si esto fuera poco, el número uno al Congreso por Burgos del PSOE, a la pregunta de un medio de comunicación burgalés respecto a qué solución tenía el Partido Socialista en cuanto a este tema -realizada esa pregunta durante la campaña electoral-, contesta lo siguiente: "Hacer una autovía paralela a una autopista es difícil, por no decir inviable. La liberación de la autopista por un Gobierno también es difícil, pero hay otras soluciones", y se queda tan ancho; sin explicar, evidentemente, cuáles son estas soluciones, como tampoco se explicaron las causas por las cuales se prorrogó la concesión de ese peaje hasta el año dos mil diecisiete.

Esto, Señorías, pues, es un ejemplo claro de descoordinación, de incongruencia y de no querer dar soluciones coherentes en un tema de capital importancia para la provincia de Burgos. Tienen ustedes ahora una oportunidad para resarcir el daño causado a numerosísimos ciudadanos a raíz de tomar esa decisión de prorrogar la concesión del peaje sin explicar los motivos que fueron el origen de la misma.

En todo caso, pues, para ir terminando mi intervención, pues nuestro Grupo Popular -vuelvo a insistir- se va a abstener en la votación, puesto que tampoco queremos influir de alguna manera o... en las posibles inversiones que puedan realizarse en este tema concreto. Y, evidentemente, pues, el Grupo Popular entiende que

se debe abstener, nos debemos abstener en esta... en esta votación, ¿no?

Además, también, por último, quiero aclarar que puesto que la comunicación natural con Burgos de las poblaciones... tanto de Orbaneja Riopico como Cardañuela Riopico se realiza a través de la Nacional 1, A-1 en la actualidad, pues esta comunicación entendemos que no podría ser eliminada en ningún caso, ¿no?, por ser la conexión con Villafraja y ser, además, muy utilizada por numerosísimos vehículos agrícolas.

Y, por último, en cuanto a la reposición de la carretera BU-V-7001... 7011 "perdón", la afectada, pues entendemos que deberá cumplirse lo establecido en el punto siete de la declaración de impacto ambiental del nuevo campo de vuelos y el área terminal del aeropuerto de Burgos, formulada según resolución de fecha dos de septiembre del dos mil tres, en donde literalmente se expresa que la reposición de cualquier infraestructura que sea afectada se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los Ayuntamientos afectados. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR BENITO MUÑOZ: Gracias, señora Presidenta. Mire, yo, la intervención gloriosa que nos ha hecho esta mañana, quisiera decirle tres cuestiones, una de carácter general.

Mire, yo la impresión que tengo es que usted no ha participado mucho en la campaña electoral, porque nos ha leído un mitin hablando de los catorce años. Yo tengo que contestarle obligadamente, porque yo creo que hay que saber digerir los resultados electorales y no venir a hacer campaña cuando ya ha acabado la campaña. Pero, claro, usted ha dicho algunas cosas que no son verdad, y yo le tengo que contestar.

Mire, en los ocho años de Gobierno del Partido Popular no se ha hecho ni un solo kilómetro, ni un metro, de autovías y autopistas en... en Burgos, ni uno. Todo lo que hay...

EL SEÑOR: Eso es falso. Falso.

EL SEÑOR BENITO MUÑOZ: (Perdón, luego si quiere participa, que tiene usted la posibilidad). ... ningún, ningún metro. Todas las comunicaciones en autopista que se han hecho... autovías que se han hecho en Burgos, se hicieron en los Gobiernos socialistas. Por lo tanto, no me venga ahora diciendo que no se hizo nada y que... en fin, estas cosas, que podría usted haber participado abiertamente en la campaña electoral.

Tampoco es... tampoco me parece oportuno traer a colación las declaraciones en campañas de un candidato, entre otras cosas porque no está aquí, pero le tengo que contestar a lo que él ha dicho. Lo que él ha dicho es bastante sensato: no tiene ningún sentido desdoblarse la Nacional 1. Yo no sé usted qué quiere argumentar; quiere hacer autopista y autovía paralela. Bueno, es una nueva modalidad del Partido Popular que yo no había escuchado hasta este momento y me parece interesante.

Yo creo que hay que saber digerir los resultados electorales con elegancia y no hablar de todas las proposiciones en un popurrí que no tiene sentido, mezclándolo con el Gobierno de Felipe González, para luego intentar abstenerse, que me parece que es, por cierto, la posición más... más ridícula de todas, por una razón sencilla: porque da la impresión de que ustedes intentan empezar a cambiar de estrategia pero no se atreven el primer día. Parece que es un tímido paso a lo que nosotros pensamos que deberían hacer, que es defender los intereses no con la sumisión que han hecho durante los últimos... últimos ocho años en Madrid y los dieciséis que llevan ustedes aquí.

Por lo tanto, consideración de carácter general. Yo, una recomendación: haga más campaña cuando hay que hacerla y menos campaña cuando hay que discutir las cosas en serio.

Segunda consideración. Hombre, a lo mejor ahora vamos a descubrir que las infraestructuras están también bloqueadas por Administraciones: esto es de la Diputación, esto es del Estado, esto es de la Junta y demás.

Mire, nuestra Proposición lo que es, es razonable, por encima de otra consideración. Desde luego, yo les he dado el croquis. Usted no ha hablado nada del... del tramo que está ahora mismo... del tramo que... (¿Que no se ve? Ahora te lo explico, ahora se lo explico). Usted lo que no ha hablado es del tramo que está aprobado. Mire, este tramo es un ridículo, este itinerario es un ridículo. O sea, yo creo que no existe, quitando... quitando "me parece" el de Valladolid, que se hizo hace muchísimos años. Que Aena, por ahorrarse expropiaciones, siga el itinerario justo en la línea del tramo de la... de lo que es la... la pista de... de Villafraja, es un ridículo espantoso. Eso... esto puede batir el récord de los Guinness de lo que es un trazado absurdo, por encima de que sea de la Diputación o de que sea quien sea; entre otras cuestiones, porque da la impresión de que el primer interés es ahorrarse la expropiación, porque así no cogen un metro que no sea del propio tramo de influencia del aeropuerto. Pero, en segundo lugar, es que esto, más que una carretera, parece un... un trazado de... no... en fin, no sabría cómo calificarlo.

Es que cualquiera que ustedes vean... y así lo publicaron los medios de comunicación y así se suscitó esta Proposición, cualquiera que vea este trazado siguiendo lo que es los lados de un cuadrado, esto es de una barbaridad, hoy en día, que no hay ninguna persona que lo defienda, sea la Diputación o sea quien sea. Y lo que nosotros proponemos es bastante razonable: simplemente que se hagan los accesos desde la A-1 a estos dos municipios como una solución bastante inmediata. ¿Usted tiene otra propuesta? Pues dígala. Si podríamos haber transaccionado... decirle a... o en un punto tercero, a la Diputación que busque otro trazado, que hubiera sido... Yo no he querido entrar en ese terreno, porque no... me parece que no es, quizá, el... la labor nuestra, ¿no? En este sentido, yo creo que... que la Proposición... y así lo han dicho los técnicos de las propias Administraciones responsables en carreteras: que esta Proposición lo que quiere es evitar el ridículo de que se haga ese tipo de carreteras, por encima de otra consideración.

Y... y en tercer lugar. Usted decía que por qué quitamos un tramo y tal. Mire, yo no voy a hablar de otras proposiciones que se van a hablar luego. Nosotros estamos resolviendo problemas puntuales, y una cosa es la circunvalación de Miranda, otra cosa es los accesos cuando se está en obras, otra cosa es resolver el problema de la 7011; en fin, estamos resolviendo problemas puntuales, por eso hemos traído proposiciones diferentes.

Y, fíjese usted una cosa, para que sepa usted, esta solución a este trazado a nosotros no nos ha merecido reseñarlo explícitamente en nuestro... en nuestro programa electoral, y estamos defendiéndolo hoy, no está reseñado en nuestro programa electoral. Es una cuestión tan sumamente puntual y tan sumamente razonable que parecía que podía resolverse con anterioridad a cualquier ejecución de cualquier Gobierno. Se trata como digo única y simplemente de resolver un problema de... de lo que es la circunvalación de Burgos y lo que es un itinerario absolutamente ridículo y absurdo. Por lo tanto, nos parecía que, por encima de... es decir, esto no sería... me parecería un exceso ponerlo en un programa electoral, porque habría que poner este mapa, lo cual era una ridiculez espantosa, porque esto hay que resolverlo antes de que se haga, antes de que se haga.

Y... y, por lo tanto, decirle, sencilla y llanamente, que su posición sigue siendo absolutamente ridícula y, sobre todo, tímida. Yo creo que, si ustedes ven esto como un trazado defendible, pues... pues voten en contra de la Proposición. Abstenerse parece que es el paso tímido a empezar un cambio de estrategia que me parecería, por otro lado, razonable.

Y sencillamente decirle y recordarle que cuando se habla de una Proposición conviene no hacer un popurrí

de todas y defender lo que en este caso puntualmente estamos defendiendo, que es solucionar problemas que tienen los ciudadanos todos los días. Nada más y muchas gracias.

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

EL SEÑOR SANZ VITORIO: Sí, para una cuestión de orden, señora Presidenta. Buenos días. Pediré disculpas por el retraso, que ha venido motivado como consecuencia de que el Parlamentario de este Grupo señor Miano, pues, ha tenido un accidente al venir para acá y he estado hablando con él. Afortunadamente, parece que no... no es grave. Y ha sido el motivo del retraso.

Entonces, como una cuestión previa a pasar a la votación, como no lo he pasado al principio, en primer lugar, decir que don Fernando Rodríguez Porres, que va a participar en la votación, sustituye a don José Luis Santamaría. Y también, como una cuestión previa de este Grupo y que hubiera hecho... me hubiera gustado hacer de haber estado, quiero en primer lugar felicitar al Grupo Socialista por su victoria, desde el punto de vista de este Procurador absolutamente incuestionable, en las últimas elecciones generales y sí nos gustaría que constara en acta, deseándole lo mejor al nuevo Gobierno, en aras de lo mejor para España, lo mejor para Castilla y León.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias. Por el Grupo Socialista, si quieren decir alguna sustitución.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Sí, en primer lugar, agradecer al Portavoz del Grupo Popular su felicitación. Y decir que las sustituciones que se van a llevar... o que se hacen en esta Comisión, en el Grupo Socialista, son: Jorge Félix Alonso sustituye a José María Crespo; Mónica Lafuente, a Inmaculada Larrauri; César Martín, a Carlos Martínez; y Begoña Núñez, a Raquel Pérez. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Bien, ahora sí que podemos proceder a la votación.

¿Votos a favor de la Proposición No de Ley? Siete (dos, cuatro, seis, siete. Fernando no, pero los demás, sí, ¿no? Estáis). Vale. Seis votos... seis votos a favor de la Proposición. ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Nueve. Por lo tanto, son quince los votos emitidos. Queda aprobada la Proposición No de Ley debatida.

Pasamos al segundo punto del Orden del Día, al que dará lectura el señor Secretario.

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Segundo punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 77-I, presentada por la Procuradora doña Laura Torres Tudanca, relativa a gestiones ante el Gobierno de la Nación sobre la construcción de la carretera de circunvalación de la N-1 en Miranda de Ebro y la exención de peaje en el tramo Armión-Pancorbo, 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): Gracias. Para la presentación de la Proposición No de Ley, tiene la palabra doña Laura Torres por un tiempo máximo de diez minutos.

LA SEÑORA TORRES TUDANCA: Muchas gracias, Presidenta. Bueno, antes de empezar a contar los antecedentes por lo que yo presenté esta PNL, quiero, un poco, quejarme que esta PNL está presentada el nueve de octubre, han pasado cinco meses; y, entonces, me cuestiono la agilidad de este Parlamento cuando los problemas que nos atañen a los ciudadanos de Castilla y León son retrasados cinco meses para su debate. Eso ante... lo primero.

Bueno, yo creo... se... se aludía a Miranda como si era una población que tenía más derecho que el resto. Pues yo voy a decir que sí, que Miranda tiene más derecho que el resto de las poblaciones que se libere un tramo de autopista y que se haga rápidamente la circunvalación por un dislate y un error de gran magnitud cometido por un Gobierno presidido por ustedes.

Voy a contar los antecedentes. Por Miranda de Ebro, por Miranda de Ebro... bueno, Miranda de Ebro nos aleja de nuestra capital, Burgos, por ochenta y un kilómetros sin desdoblamiento de la Nacional 1, que ya es... es un problema para los mirandeses acceder a... a Burgos teniendo una Nacional como tenemos. Pero el grave problema y el grave problema que vemos los mirandeses es que por el centro de nuestra ciudad pasa la nacional. Esto era un problema y es un problema, a pesar de que se nos ha construido una travesía.

El Director General de Carreteras ya en el noventa y siete se dirigió al Ayuntamiento... por carta al Ayuntamiento de Miranda de Ebro anunciándonos la obra de una variante que él según sus argumentos consideraba totalmente necesaria. Eso, en el noventa y siete.

La Nacional 1 nos... a los mirandeses, pues nos hace... nos hace separarnos, secciona nuestra ciudad en dos barrios: el barrio privilegiado, porque está... porque está bien comunicado, y el barrio que está marginado, que es el que ha separado la Nacional 1. Ese barrio se llama Matillas. Es un barrio donde hay un colegio,

donde hay una guardería, donde hay un hotel, donde hay población, donde hay talleres, y esos talleres se ven discriminados porque para acceder a lo que es el centro de la ciudad tienen que atravesar una nacional. Ya sin contar los problemas que tienen de contaminación acústica y la contaminación atmosférica, que ya son añadidos. Esto ha provocado en Miranda una situación de malestar, de malestar, de constante peligro y de marginación.

Pues, en el dos mil uno, para librarnos de este malestar, se nos construyó una travesía, una travesía que tiene tres rotondas, que tiene aceras y que tiene una mediana. Lejos, muy lejos, de solventar el error que... el error cometido por hacer una... una travesía, sin la circunvalación antes, pues se nos han añadido más problemas a los que ya teníamos y a los que he mencionado. Es decir, se ha hecho una calle porque la travesía se ha convertido en una calle de Miranda, donde cada día pasan veinte mil vehículos, la mayoría pesados. Esto ¿qué ha hecho? Que se haga un embudo que ralentice el tráfico, un embudo que haga que los camioneros se esperen y que... pues, que piten más la contaminación acústica ahora es mayor; luego, los bomberos, la ambulancia, los camiones de Protección Civil no nos garantizan el servicio en nuestra ciudad, no nos lo garantizan porque el Parque de Bomberos está situado en la Nacional 1. Con la mediana no pueden... los camiones de bomberos no pueden adelantar, y ya se dirigieron al Ayuntamiento hace dos años diciendo que no nos garantizan el servicio en un tiempo determinado. El tiempo, pues, será el que... el que se pueda.

Además, tenemos otro problema añadido. Por las rotondas siguen pasando camiones de gran tonelaje y de grandes dimensiones. Al girar la rotonda... las rotondas, tienen peligro de que vuelquen, como ya sucedió el día veintinueve de junio del pasado año, que un camión volcó y se empotró contra una gasolinera. A Dios gracias, no pasó nada; pero aquello había podido ser una catástrofe total y absoluta.

Vemos que la situación, lejos de arreglarse como digo, ha empeorado, y ha empeorado bastante, y tenemos constancia de que va a seguir empeorando, porque a escasos quinientos metros de Miranda se ha situado se va a empezar a construir la plataforma logística Arasur, y ya el Director de Redes Europeas, en manifestaciones públicas, ha dicho que el tráfico por la Nacional 1, por la A-1, se va a incrementar en un 40% en los próximos seis años.

Con esto, pues, los mirandeses cada vez nos sentimos más discriminados y más alejados de nuestra capital, Burgos, porque no olvidemos que a quinientos metros como digo de Miranda de Ebro ya se... la nacional se bifurca, se convierte en una autovía, y nos

permite llegar a Vitoria en doce minutos, y a Burgos, pues, en el tiempo que... que podamos llegar.

Miranda, la ciudadanía de Miranda -siempre tan reivindicativa- no se ha cruzado de brazos y ha intentado solucionar este problema, este total error cometido por los dirigentes del Partido Popular, haciendo -como... como decía al principio- una travesía sin la circunvalación, y se ha echado a la calle; ha tenido un montón de manifestaciones -tres en concreto-, con cinco mil... cinco mil manifestantes la última, pidiendo algo que nos parece lógico, que es que se liberalice un tramo de la autopista A-1 en tanto en cuanto se hagan las obras de la circunvalación, un tramo de veintiséis kilómetros, que es de Armiñón a Pancorbo.

Las reclamaciones de los mirandeses vienen desde el dos mil uno, lo primero creando una comisión -una comisión que se llama "Comisión de la Nacional 1"-, integrada por distintos colectivos de Miranda de Ebro. Se han tenido reuniones con el Subdelegado de Gobierno... el Alcalde de Miranda de Ebro con el Subdelegado de Gobierno, con el Presidente de la Junta; ha habido marchas en bicicleta por la travesía de forma de reivindicar, encierros en Subdelegación de la Junta, escritos al Presidente de la Junta, reuniones con una Diputada Nacional del Partido Popular, cartas al Ministro. Y, bueno, ya lo último que se hizo fue denunciar ante el Procurador del Común la situación de Miranda, por parte del Ayuntamiento de Miranda de Ebro; el Alcalde de Miranda de Ebro denunció la situación en la que estábamos viviendo de total... bueno, pues de discriminación con respecto al resto de Burgos. Y esas son las... todas las acciones emprendidas por los mirandeses. Hasta ahora, hasta el día de hoy -y espero que el día de hoy cambie la trayectoria-, hasta el día de hoy no ha habido ningún movimiento, no se ha movido ninguna ficha, y los mirandeses, pues, seguimos con el mismo problema.

Y por eso yo en esta PNL lo que pido es que la Junta de Castilla y León se implique de forma activa, de forma activa, para solventar este problema que tenemos en Miranda de Ebro; pero que no se nos olvide que Miranda de Ebro es Castilla y León. Muchas gracias.

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

LA SEÑORA ROMERAL MARTÍN: Gracias, señora Presidenta. Voy a decirle que no vamos a consumir un turno en contra, sino que vamos a ir directamente al turno de fijación de posiciones.

Yo quisiera iniciar mi intervención diciéndole a la... a la Procuradora del Partido Socialista que yo considero que Miranda no tiene más derechos que cualquier otra localidad, sino porque todos los ciudadanos y todos los españoles tenemos absolutamente los mismos derechos. Y yo le puedo asegurar que yo vivo en Aranda de Duero, y en Aranda de Duero también tenemos muchísimos problemas de tráfico, y también para nosotros es una necesidad perentoria la construcción de una circunvalación.

Pero, mire, dicho esto, quisiera decirle, en primer lugar, que la Nacional 1 y la... el tramo de Miranda es una competencia y corresponde a... es una competencia del Gobierno Central, no es una competencia de la Comunidad Autónoma. Y, en ese sentido, lo que le quiero decir es que todos los problemas que tuvieron en Miranda hasta el año mil novecientos noventa y siete fueron completamente obviados por el anterior Gobierno, y que fue precisamente el Partido Popular el que empezó a estudiar el problema y empezó a hacer las gestiones para solucionar el problema.

Mire, quiero decirle que el problema y la iniciativa para solucionar el problema y para la... y la construcción de la variante Nacional 1 a su paso por Miranda está contemplada en el Plan de Infraestructuras 2000-2007 del Ministerio de Fomento. Y espero que el nuevo Gobierno lo mantenga y, realmente, continúe con ese proyecto. Porque la iniciativa para empezar las gestiones de construcción de esa circunvalación se han iniciado ya, y, de hecho, se ha publicado ya en el Boletín Oficial del Estado la contratación, la licitación del proyecto de construcción de obras; proyecto de construcción de obras que, indudablemente, es un proyecto complejo, porque, bueno, pues con la redacción de ese proyecto requiere los estudios y los trabajos como puedan ser cartografías, estudios de climatología, catas geotécnicas, etcétera, y, desde luego, es un trabajo muy completo y muy extenso que necesita unos plazos mínimos para desarrollarse. El plazo fijado para la redacción de dicho proyecto es de doce meses. Y, bueno, es una cuestión... es absolutamente necesaria.

Pero, mire, también le quiero decir una cosa. Y usted se quejaba, ¿no?, y decía que... que, bueno, que estaban abandonados. Pero yo le voy a decir una... Miranda, mientras Miranda tenía una autopista, ¿eh?, muchas capitales españolas estaban simplemente con carreteras y con unas infraestructuras realmente malas. Mire, yo le voy a decir una cosa: yo he vivido en Lérida desde los dos años hasta hace muy... hasta hace diez años, y le puedo asegurar que mientras estaban desdoblado otras carreteras, la Nacional 122, según un Ministro del Partido Socialista, nunca sería autovía; nunca sería autovía. Y ya no solamente fue eso, sino que lo más

sangrante es que, encima, el eje de comunicaciones este-oeste se quedó todavía sin más... sin más comunicaciones porque ustedes tuvieron la brillante idea de levantar y de cancelar la línea Valladolid-Ariza.

Por lo tanto, quiero decirle que los problemas de comunicaciones y los problemas de infraestructuras en muchas zonas de Castilla y León han sido realmente sangrantes durante muchos años; durante la etapa de Gobierno del Partido Socialista prácticamente no se construyó nada, y gracias a estos ocho años del Partido Popular muchas autopistas y muchas autovías están previstas, y -como le decía antes- espero que ese Plan de Infraestructuras para Castilla y León, que tiene diseñado y tiene contemplado el Ministerio de Fomento, se siga manteniendo y no se rechace por el nuevo Gobierno de España.

En cuanto a la liberalización del peaje de la autopista A-1, mire, me parece sorprendente y casi me parece vergonzante que vengan ustedes hoy aquí a reclamar esa liberalización. Y le digo lo... y le digo por qué: porque, precisamente, fue un Ministro de... un Gobierno socialista, el señor Borrell, el que quitó la línea Valladolid-Ariza y el que dijo que la Nacional 122 nunca se desdoblaría; fue, precisamente, el que en el año mil novecientos noventa y cuatro prorrogó la concesión de la explotación del peaje, que finalizaba en el año dos mil tres. Ahora mismo podría estar liberalizado, pero gracias al señor Borrell -a un Ministro del Partido Socialista- se prolongó al dos mil siete, sin ningún tipo de explicación y sin ningún tipo de... -dos mil diecisiete, perdón, dos mil diecisiete- sin ningún tipo de explicación y sin ningún tipo de contraprestación.

Por lo tanto -como le decía antes-, me parece realmente chocante, ¿eh?, y me gustaría que, bueno, pues que esta misma sensibilidad y que esta misma preocupación la transmitan y que, realmente, se consiga esa liberalización, porque, desde luego, el Partido Popular apoya la liberalización, no solamente de un tramo, sino la liberalización completa, siempre y cuando tengamos garantizados que, bueno, pues que esa liberalización, esa falta de ingresos, pues, no vaya a suponer luego una falta de inversión o una reducción de los fondos y de las inversiones de las infraestructuras destinadas a Castilla y León.

Y por todo eso nos vamos a abstener. Porque -como le decía- nosotros lo que planteamos es la liberalización completa, y cuando lo hayamos estudiado, lo presentaremos. Muchas gracias.

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

LA SEÑORA TORRES TUDANCA: Muchas gracias, Presidenta. Me hace gracia volver oír el mismo discurso que se le acaba de hacer a mi compañero Fernando Benito. Pero bueno. Yo vengo representando a un colectivo... a un colectivo, en esos momentos, de mirandeses -que es mi ciudad-, y por eso a mí me parece más importante. Y, además, quiero recalcar que he dicho que Miranda es en estos momentos más importante la liberalización de la autopista A-1, porque se cometió un error. Sí que se hicieron cosas, sí que se hicieron; se hizo una travesía que nadie se la había pedido hasta que no se hiciera la circunvalación. Y esto nos ha provocado un error, un problema muchísimo mayor de lo que venía siendo la Nacional 1, que ya era un problema.

Entonces, si se hace un error, si se... si se equivocan y nos ponen ahí un embudo, por lo menos que se nos dé la solución.

También me hace gracia escucharles ahora cómo dicen que quieren la liberalización de la autopista completa. En Miranda llevamos tres años reclamando que se liberalice un tramo de veintiséis kilómetros, y no se ha dado el brazo a torcer, no se ha dado el brazo a torcer. Y eso son gestiones que se hacen las Comunidades Autónomas con el Gobierno de la Nación, como es el caso de La Rioja, porque en La Rioja hay un tramo liberado, que va de Agoncillo a Logroño, gracias a las gestiones del Gobierno de La Rioja, que tiene su mismo color. Y ahora las últimas noticias que tengo es que se va a liberar también un tramo de la AP-1, que va de Villalba a Adanero, en Madrid, evitando la población de Guadarrama. Madrid también está gobernado por... por su mismo color. Si se ha hecho en dos Comunidades, ¿por qué en Castilla y León no se ha querido dar durante tres años el brazo a torcer y liberalizar veintiséis kilómetros, que es lo que los mirandeses estamos reclamando? Ahora sí, ahora sí, ahora están ustedes de acuerdo en que se liberalicen no solo veintiséis kilómetros, sino todo el tramo entero.

Voy a... voy a recordarles lo que he dicho al principio, porque yo creo que no nos escuchamos.

Es verdad que en el noventa y siete, en el noventa y siete, se comunicó al Ayuntamiento de Miranda que se iba a ejecutar la obra de la variante, pero ha sido en octubre del dos mil tres donde el Ministerio de Fomento aprueba el estudio informativo de la variante, es decir, del noventa y siete al dos mil cuatro. Todavía no hay variante, solo hay un estudio informativo.

Yo me alegro que todas estas manifestaciones que se recogen por un Diario de Sesiones -y, además, bastante fidedigno-, para llevarme el Diario de Sesiones a Miranda de Ebro y que vean los mirandeses la buena disposición que tienen a partir del catorce de marzo, y

que vean que se han hecho preguntas, se han hecho interpelaciones, y que no se han contestado, o se han obviado, o se han tapado los oídos, y ahora, pues, se abstengan. Yo creía que iban a votar a favor, de verdad. Yo estaba convencida que iban ustedes a votar a favor. Pero, bueno, la abstención es la postura más cómoda y menos complicada.

Yo creo que he sido elegida por los castellano-leoneses para defender los intereses de Castilla y León, y yo creo que, independientemente de que ahora el Gobierno sea del Partido Socialista, creo que estamos todos en la misma línea, que es seguir defendiendo nuestros intereses. Y yo voy a seguir apostando por que el tramo de la autopista A-1 entre Armiñón y Pancorbo se liberalice y que la circunvalación se ejecute cuanto antes.

Creemos que con este comportamiento están un poco faltando al respeto a los ciudadanos de Miranda, cuando antes se cerraban tanto, y ahora, ahora, están tan abiertos y tan receptivos. Creemos que los problemas hace una semana eran los mismos que ahora, y no hace una semana era el "no" y ahora es una abstención.

Y, bueno, y recordar que el problema... el problema que tenemos en Miranda fue generado por un Gobierno del Partido Popular, que el problema gordo es la travesía, sin la circunvalación; y que la resolución de ese problema lo va a poner un partido socialista. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Torre. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la Proposición No de Ley. ¿Votos a favor de la Proposición? Seis. ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Nueve. Votos... Abstenciones, ocho.

Por lo tanto, votos emitidos: catorce. Queda aprobada la Proposición No de Ley debatida.

Y pasamos al tercer punto del Orden del Día, que... al que dará lectura el señor Secretario.

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Tercer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 84-I, presentada por los Procuradores don Felipe Lubián Lubián, doña Ana Sánchez Hernández y don Manuel Fuentes López, relativa a solicitud al Ministerio de Fomento de conversión de la carretera N-631 en vía de alta capacidad, 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): Gracias, señor Secretario. Para la presentación de

la Proposición No de Ley, tiene la palabra, en representación del Partido... bueno, del Partido Socialista y de los señores Procuradores Proponentes, don Felipe Lubián, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Muchas gracias. La comarca más periférica de la provincia de Zamora -y yo creo que de toda Castilla y León-, lo he dicho muchas veces, es Sanabria. Por ejemplo, Puebla de Sanabria dista ciento diez kilómetros de la capital de provincia, pero hay lugares más distantes, y citaré el que más distancia le separa de la capital de provincia, que es Porto, que está, aproximadamente, a ciento ochenta kilómetros.

La carretera que comunica Sanabria con la ciudad de Zamora es la Nacional 631, entre la A-52 y la Nacional 630; es decir, que, realmente, para ir desde Sanabria a Zamora primero vamos por una autovía, luego pasamos a una... a esta carretera nacional, cuya Proposición No de Ley alude a ella -la Nacional 631-, y después entramos en Zamora por la Nacional 630. Pero no solamente presta servicio a los sanabreses y a los zamoranos que van a Sanabria, esta carretera es también el itinerario más corto entre dos capitales de provincia de España, como son Zamora y *Ourense*, y, asimismo, es el itinerario más corto entre el sur de Galicia -la provincia de *Ourense* y Pontevedra- y las provincias de Zamora, Salamanca, las dos de Extremadura y toda Andalucía, sobre todo occidental. Sin embargo, las características de esta carretera, de la Nacional 631, son muy inferiores a las de cualquier otra carretera nacional: es más estrecha que ninguna otra, carece de arcén, tiene tres puentes que no permiten el paso simultáneo en los dos sentidos, con curvas muy peligrosas en algunos tramos, y con gran cantidad de fauna silvestre que ocasiona peligrosos accidentes -como ha quedado ya manifestado en esta Cámara en diversas ocasiones-.

Estas características dan lugar a la elección de otros itinerarios más largos para los transportistas de largo recorrido, tanto de viajeros como de mercancías, entre Galicia y Zamora, Salamanca, Extremadura o Andalucía. En consecuencia, y siendo una carretera de titularidad del Estado, que presta una deficiente... un deficiente servicio a ciudadanos de nuestra Comunidad Autónoma y de otras, se formula la siguiente Propuesta de Resolución:

"Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León para que solicite, ante el Ministerio de Fomento del Gobierno del Reino de España, la conversión de la Carretera Nacional 631 en vía de alta capacidad que mejore las comunicaciones entre Galicia y Zamora, Salamanca, Extremadura y Andalucía occidental".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Lubián. En turno de fijación de posiciones, tiene la palabra el Portavoz del Grupo Popular, el señor Sanz Vitorio.

EL SEÑOR SANZ VITORIO: Muchas gracias, señora Presidenta. Bueno, en primer lugar quiero decir que, esta Proposición No de Ley, la posición del Grupo en la Comisión la iba a llevar el señor Miano, que, como consecuencia del accidente al que antes hice mención, pues, lógicamente no puede... no puede estar, y, en ese sentido, quiero pedir disculpas, porque he tratado de, en muy poco tiempo, ponerme, pues, al corriente un poco de cuál es la situación, exactamente, en relación a esta Proposición No de Ley; por ello pido disculpas al Portavoz del Grupo Socialista si no es posible que ahonde en excesivos detalles en relación a la Proposición No de Ley.

De todas formas, sí quería decirle que todas las actuaciones que el Estado tenía previsto desarrollar en la Comunidad en materia de infraestructuras están dentro de lo que denominamos "el Protocolo Viaria 2001-2007", y pretendía... pretenden paliar, lógicamente, los déficit en materia de infraestructuras que sufre la Comunidad. Lógicamente, este protocolo contempla la jerarquización y priorización en función de los tráfico existentes, también a partir de otros parámetros, pero usted comprenderá que, lógicamente, debe ser un parámetro prioritario.

También quiero decirle que el cumplimiento de este protocolo se está llevando a cabo, no solamente según las previsiones, sino, en estos momentos, con una inversión superior a los 6.000 millones sobre las previsiones en estos momentos.

El mapa de tráfico de dos mil dos, del Ministerio de Fomento, sitúa la IMD en materia de tráfico pesado en esta carretera, la 631, en uno de los más bajos de la Comunidad Autónoma. No obstante, no obstante, a pesar de lo cual, usted, seguramente, debe saber -y probablemente lo sabe, cosa que me extraña que no haya puesto de manifiesto-, porque, según las noticias que yo tengo, los Presupuestos Generales del Estado del año dos mil cuatro contemplan ya una inversión de 653.000 euros para los estudios previos a la redacción de los proyectos, es decir, para la conversión en vía de alta capacidad. O lo que es lo mismo, lo que están planteando está en la previsión del protocolo, que, además, tiene ya consignación presupuestaria en el propio ejercicio en vigor, es decir, en el propio ejercicio dos mil cuatro para la redacción de estos proyectos. Usted convendrá conmigo en que la redacción de los estudios previos llevan unos tiempos, unos plazos, que son absolutamente inevitables de cumplir.

Por lo tanto, por lo tanto, lo que nos plantea, en parte, es algo que ya se está haciendo; es decir, no es como consecuencia, no es como consecuencia de esta iniciativa, sino como consecuencia de la decisión de un gobierno para la conversión en alta capacidad de la 631. Por ello, nosotros entendemos que lo que procede es, si ya se está haciendo, es abstenernos, porque no conduce a nada. Y lo que sí esperamos es que no se entorpezca los pasos dados al respecto, y que, efectivamente, se materialice la voluntad política de conversión en vía de alta capacidad de la 631 en los próximos ejercicios. Y, por ello, la posición de este Grupo va a ser de abstención, en tanto en cuanto entiende que se están dando ya los pasos para que esto sea así; y nos parece razonable que así sea.

Y, solamente, terminar haciendo una aclaración a una intervención que se ha hecho antes. En la circunvalación de Guadarrama, cuando... en la Villalba-Adanero, usted circunvala Guadarrama y termina, nuevamente, en Guadarrama; por lo tanto, no se suprime ningún tramo de peaje. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Muchas gracias. Bueno, quiero agradecer el tono de la intervención, porque ha sido diferente a las dos intervenciones anteriores, en donde hemos podido advertir, pues, cierto resquemor o cierta acritud; y en estos momentos me ha parecido técnica, y como deben de ser aquí las intervenciones, y se lo agradezco, de verdad. Y, al mismo tiempo, espero que el accidente que haya tenido el señor Miano haya sido leve y que se recupere inmediatamente; ya luego hablaremos en qué ha consistido.

Bien. Mire, efectivamente, nos habla de jerarquización de tráfico, el Protocolo Viaria y el mapa de tráfico. La intensidad media viaria de... de vehículos pesados es de las más bajas de la Comunidad Autónoma. Es que ya lo he dicho yo. Es que se ven obligados a elegir otras alternativas de desplazamiento desde Andalucía a Galicia.

¿Por qué se...? Es que, realmente, un conductor de un autocar que va desde Algeciras a La Coruña, y que pasa, precisamente, por esa carretera, ya se aprendió de memoria todas sus curvas, pero, desde luego, se tienen que sorprender los viajeros; cuando ven que van por una carretera nacional, y ven las características, se sorprenden. Y hay transportistas que se sorprenden una vez, y entonces, ya planifican el viaje por otro lado al regresar. Es decir, que, efectivamente, es cierto eso que dice; no

lo puedo... Yo bien sé el tráfico que tiene la carretera, y que es escaso. Yo mismo, si la puedo eludir, la eludo.

Pero he resaltado o hemos resaltado la distancia entre la comarca, si la presentamos la Proposición No de Ley como una necesidad para Sanabria, porque tenemos que darnos cuenta de que los servicios en los... que se nos prestan a los sanabreses están en Zamora ciudad, y hay que asistir obligatoriamente, pues, para servicios de toda índole: burocráticos, educativos, y especialmente -quiero resaltar- los servicios de urgencias sanitarias, puesto que nuestro hospital de urgencias está allí, y, evidentemente, hay que utilizar esta carretera para cualquier urgencia.

Luego -perdón por el estado de la voz-, tengo que decir algunas cosas más para que comprendan, exactamente, el estado de esta carretera. Solo son cincuenta y dos kilómetros, desde la A-52 en Rionegro del Puente al cruce próximo a Montamarta con la Nacional 630. Y en esos cincuenta y dos kilómetros tenemos: veintisiete tramos señalizados -valga la redundancia- con señales de peligro por fauna silvestre, dos tramos con velocidad limitada a ochenta, dos tramos con velocidad limitada a setenta, dos tramos con velocidad limitada a sesenta, seis tramos con velocidad limitada a cincuenta -tres urbanos, pero otros tres son interurbanos-, nueve tramos con limitación de velocidad a cuarenta -todos fuera de población-, dos tramos de cuatro metros y medio de anchura y un tramo cuatro metros de anchura, que no permiten el tráfico simultáneo en los dos sentidos, pero que los turismos se saltan a la torera -en el puente de la Estrella, por ejemplo-, y que, evidentemente, ponen en riesgo la seguridad de la circulación, puesto que en cualquier momento puede haber accidentes por colisiones laterales. Luego, carece de arcenes en todo su trazado.

Evidentemente, esto, que le causa sorpresa a los que pasan... a los andaluces, extremeños o gallegos que pasan por primera vez por esa carretera, a los zamoranos lo que nos tiene que causar, y a Castilla y León, es sonrojo. Por eso es por lo que en su día se hizo esta Proposición No de Ley.

Y no se ha hecho alusión a los Presupuestos del dos mil cuatro, de esos 600.000 euros para estudios previos, porque la Proposición No de Ley fue redactada antes del conocimiento de los Presupuestos, y, evidentemente, desconocíamos esa posibilidad, que aplaudimos que así sea. Y, evidentemente, pues, el tránsito de una fuerza política a otra en las responsabilidades de Gobierno de una nación, pues, creemos que en un país democrático siempre se ha llevado a cabo respetando, precisamente, lo que se ha venido haciendo. Y hay que asumir, evidentemente, todo lo que esté

pendiente de ejecución. Y yo no creo que aquí haya ningún problema ni obstáculo, ni... no tiene por qué haberlo.

También quiero resaltar que, efectivamente... efectivamente, se ha dicho ya aquí, se ha hablado de... de los accidentes, de la seguridad en el tráfico, que... perturbada por la irrupción de fauna silvestre; y también hay en los Presupuestos del Estado una cantidad para vallar la carretera actual. Vallar la carretera actual en tramos, dejando espacios sin vallar, y dotándolos de una señalización muy especial, en esos casos, para los automovilistas; pero me da la impresión de que ese... de que esa... ese tratamiento para tratar de evitar accidentes no es el ideal. Lo ideal sería, efectivamente, la construcción... la construcción de una nueva vía, de una nueva vía de alta capacidad, como decimos aquí, y como se... probablemente, se saque con la conclusión de los estudios previos, de una nueva vía de uso exclusivo para automóviles, con caminos de servicio, con enlaces y cruces a distinto nivel, aislada adecuadamente de la fauna silvestre, con los carriles que se precisen para el tráfico que vayan a soportar -teniendo en cuenta datos que usted mismo nos ha dado-, que sustituya a esta carretera, que ahora mismo es del siglo XIX, pues, por otra que preste el servicio que los tiempos demandan; porque nos lo merecemos los zamoranos tanto como todos los españoles, que -como he dicho antes- se sorprenden cuando circulan por primera vez por esta carretera nacional, por primera vez y muchas veces por última, porque eligen luego otros itinerarios.

De todas maneras, creo que les sería a ustedes muy fáciles... muy fácil votar que sí, porque si ya está contemplado por los Presupuestos del Estado, pues, yo no creo que... La estrategia de hoy es abstenerse en todo. La estrategia de hoy... No, pero si no estoy diciendo que se haga pasado mañana, estoy diciendo que se sigan con los trámites que se han iniciado. Y, evidentemente, el votar que sí a algo que ya se ha iniciado, pues realmente no es más que confirmar que esos son los pasos que se tienen que dar. Abstenerse, pues, en fin, no parece que sea una estrategia muy adecuada para el día de hoy. 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 de la Proposición? Seis. ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Nueve. Por lo tanto, son quince votos emitidos. En consecuencia, queda aprobada la Proposición No de Ley debatida.

Pasamos a dar lectura al cuarto punto del Orden del Día por parte del señor Secretario.

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Cuarto punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 102-I, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a gestiones con el Ministerio de Fomento sobre el trazado definitivo de la N-122, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número veintiocho, de tres de diciembre de dos mil tres**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la presentación de la Proposición No de Ley, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Proponente, don Jorge Félix Alonso Díez, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR ALONSO DÍEZ: Gracias, señora Presidenta. Bueno, con esta Proposición lo que pretendemos es que la Junta de Castilla y León realizara gestiones o realice gestiones ante el Ministerio de Fomento, a fin de que se entablen conversaciones con los Alcaldes de los municipios afectados de la Ribera del Duero, afectados por el trazado de la Nacional 122, y que en esas conversaciones -que ellos, además, han demandado- se tome como referencia la denominada "opción desdoblamiento sur", que es desdoblar la actual carretera Nacional 122 entre Tudela de Duero y Aranda de Duero.

Y hay una segunda parte, en la Proposición que presentamos, que solicita que la Junta respete el procedimiento de evaluación de impacto ambiental en el que la opción sur duplicación resultó como la que menos impacto medioambiental tenía, con, también, menor coste económico y social.

Esta Proposición se presenta porque, durante el proceso de definición de cuál debía ser el trazado definitivo de la Nacional... vamos, la futura autovía sobre la Nacional 122, pues, al principio había seis propuestas, incluso alguna con variante -que llegó a haber siete propuestas-, y cuando prácticamente había ya que tomar la decisión, y todo el mundo pensábamos que iba a ser el desdoblamiento de la Nacional -actual- 122, nos encontramos con que las posiciones del Gobierno Regional, de la Junta, y, en consecuencia, también del Ministerio -aunque luego yo he leído algunas declaraciones por parte del Ministro de Fomento de que él estaba por buscar una salida que satisficiera a la mayoría-, era el optar por una carretera nueva, lo que se llamaba la opción "centro-norte", una carretera nueva que no tenía nada que ver con el actual trazado de la Nacional 122.

Esta posición ha sido ampliamente contestada, tanto por los organizaciones agrarias -los tres sindicatos agrarios han manifestado su oposición en el sentido de que se desdoble la actual carretera-, y en ese mismo sentido se han manifestado los Ayuntamientos de toda

la Ribera del Duero, todos los Ayuntamientos -al principio algunos tenían otra posición, pero con el tiempo todos se posicionaron en el mismo sentido-, y, en consecuencia, parece que la mayoría clara de la población, e inclusive la mayoría de las bodegas también estaban en ese sentido.

Hay otro aspecto -que es por lo que planteamos la segunda parte de la resolución- que es que la... el trazado del desdoblamiento de la actual carretera tiene menos impacto medioambiental que el trazado que actualmente se propone. El trazado que parece que, al final, se iba a definir por parte del Ministerio atraviesa el Duero y, en consecuencia, afecta a zonas de... lugares de importancia comunitaria y tiene, pues, un mayor impacto medioambiental.

Bueno, por eso, en definitiva, lo que planteamos con esta Proposición es lo que había explicado al principio, que se entable, por parte del Gobierno Regional, conversaciones con el Ministerio para que, a su vez, junto con los municipios afectados, se busque el trazado más adecuado, partiendo como... teniendo como punto de referencia la actual Nacional 122; y que, por otro lado, se tengan en consideración los informes de evaluación de impacto ambiental que ya están elaborados, que también dicen que es el trazado mejor. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Alonso. ¿Desea consumir un turno en contra la Portavoz del Grupo Popular?

LA SEÑORA DOMÍNGUEZ GARRIDO: Sí, muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Bien, pues tiene la palabra doña María del Castañar Domínguez.

LA SEÑORA DOMÍNGUEZ GARRIDO: Buenos días, Señorías. Voy a comenzar mi turno en contra de la Proposición No de Ley presentada por el Grupo Socialista de las Cortes analizando, en primer lugar, la parte dispositiva de la propuesta, sus contradicciones, para pasar, en segundo lugar, a la parte expositiva, señalando de nuevo contradicciones y errores.

En la historia que ha hecho el señor Alonso, se ha olvidado de... cuando salieron las primeras informaciones de... a información este primer proyecto, en el dos mil dos, se ha olvidado la contestación que tuvo la propuesta que ahora mismo defiende el Grupo Socialista. Recogido de la prensa: "Fomento aprueba el destroz de la Ribera del Duero"; "Escándalo: una autovía va a arrasarse viñas de Vega Sicilia". Sigue: "Los municipios afectados mantuvieron su confianza

en que las distintas Administraciones retomen su precipitada decisión y den respuesta a lo que estos municipios entiende como verdaderos intereses generales". Es decir, los municipios han tenido opinión... unas opiniones y han tenido otras.

Aquí, el problema fundamental, hay dos plataformas que defienden, básicamente, la opción sur, que es "básicamente" siguiendo la línea por donde corre la carretera actual "que no es duplicación, que no es duplicación, porque salvo en la parte que ya es autovía es nueva carretera", o la opción norte; la opción norte, que corre por el páramo; la opción sur corre, básicamente, por el borde del Duero.

Bien, entonces decía que iba a empezar señalando que la Proposición, pues, es contradictoria y tiene, pues, bastantes erratas y algunas cuestiones que no son como figuran en el escrito.

La Proposición No de Ley, tomando como premisa que la solución más idónea para el nuevo trazado de la autovía A-11, entre Tudela de Duero y Aranda de Duero, es la denominada "sur duplicación" "que, repito, no es duplicación, porque no es que se desdoble la actual", plantea que se realicen gestiones ante el Ministerio de Fomento con el fin de que se entablen conversaciones entre este y los Ayuntamientos afectados en áreas de llegar a un acuerdo sobre el trazado definitivo, tomando como base el correspondiente a la mencionada alternativa "sur duplicación". En segundo lugar, plantea la necesidad de que sea dicha necesidad sur duplicación la que se elija definitivamente.

De analizar ambas proposiciones simultáneamente, se observa la contradicción que se desprende de proponer, por una parte, conversaciones entre el Ministerio de Fomento y los Ayuntamientos afectados para elegir la solución más idónea, si ya en la segunda parte, y en toda la parte expositiva, se establece, se opta directamente por la solución sur duplicación, como se indica en la segunda parte de la Propuesta de Resolución.

Pero dejando estas contradicciones, creemos que no... que no es necesario "o sea, esta Proposición es innecesaria" porque hay un procedimiento. Lo que procede es respetar este procedimiento de información pública, y, una vez realizadas todas las alegaciones de particulares y administrativas, valorarlas; y, como se hace en todos los estudios informativos, el propio Ministerio optará por aprobar una solución y comenzar el trámite medioambiental, no iniciado todavía, para su conocimiento. Es decir, no es necesario que, en estos momentos, se realice ningún acto por parte de la Junta ni por parte de nadie, dado que el procedimiento está perfectamente definido en la legislación aplicable.

Por lo que respecta a restar el... a respetar el procedimiento de información pública, que no el de evaluación de impacto ambiental, no iniciado todavía "como se dice en el apartado dos de la parte propositiva", la Junta de Castilla y León ha respetado en todo momento dicho procedimiento, ejerciendo su derecho a poner de manifiesto todas las contradicciones que del estudio informativo se desprendían, y haciendo las observaciones que, en su momento, se consideraron oportunas "en el periodo de alegaciones". La Junta de Castilla y León "insisto" respeta y ha respetado siempre, y en todo momento, los procedimientos. Es que no puede hacer otra cosa, todos... no podemos... para eso están los procedimientos.

Parece desprenderse de la Proposición planteada que la Junta de Castilla y León no tenía derecho, no debería haber formulado alegaciones en este tipo de soluciones, aceptando sin más lo que se desprende de cualquier estudio. Por tanto, no procede que la Junta de Castilla y León realice ningún... realice ningún tipo de gestión ante el Ministerio de Fomento. La información pública ya permite que todos los Ayuntamientos sean oídos, y en todo momento se han respetado los procedimientos legales establecidos.

Entonces, vemos, por un lado, la contradicción que hay en los términos y, por otro lado, la no necesidad, puesto que los Ayuntamientos son oídos en el periodo de información pública.

Vamos, entonces, a ver las cuestiones en relación con las "imprecisiones" "entre comillas" de... de la parte expositiva. No es cierto que sea la más adecuada, desde el punto de vista ambiental, la solución sur duplicación. La solución con una menor afección es la solución norte, según se desprende del informe del Servicio Territorial del Medio Ambiente de Valladolid en la fase de consultas previas. El corredor sur, que es el medioambientalmente... el corredor sur es el, medioambientalmente, más desaconsejable. Por otra parte, es de sentido común: por un lado, tenemos el páramo; y, por otro lado, tenemos todas las riberas, con sus viñedos, etcétera.

Parece que se olvida que la solución sur duplicación atraviesa la ribera del río Duratón "al sur de Peñafiel", zona de gran interés medioambiental que también debe ser tenida en cuenta y que también se olvida.

No responde tampoco a la realidad, como se afirma en el segundo párrafo de Antecedentes, que la Consejería de Fomento proponga "un nuevo trazado", avanzado ya el proceso de evaluación de impacto ambiental "entrecomillado, porque es tal como... como figura". Lo que se ha realizado es una alegación en la fase de información pública.

No es cierto, ni serio, asegurar que el trazado se incrementa en veinte kilómetros entre Tudela y Peñafiel. Setenta y siete kilómetros, setenta seis y medio, es lo que ocupa el tramo total, pero no es cierto que la distancia quede aumentada, de Valladolid a Peñafiel, en veinte kilómetros.

Tampoco se puede afirmar que la opción... la opción sur duplicación sea la elegida en el primer estudio informativo. Es una visión sesgada de la realidad, dado que, junto con esta, se seleccionaba otra opción, la "norte-sur" llamada "¿eh?", que era... que iba por el... hay siete que se llaman "norte-sur"; son unas denominaciones un poco contradictorias, pero están aquí todas, y eran siete -no seis, como decíamos-, y la llaman la "norte-sur".

También menciona los intereses de los viñedos de Roa. A los viñedos de Roa les da exactamente lo mismo una opción que la otra, porque lo señalado en verde es la opción norte frente a la opción sur, y luego, prácticamente desde Peñafiel hasta Aranda de Duero, que se junta con la... con una variante en Aranda de Duero, discurren por el mismo camino una y otra. Por tanto, a Roa, que está aquí, al final, le da lo mismo la opción norte que la opción sur, porque ahí, básicamente, coinciden.

Por todo ello, todo ello, pues, todas estas cuestiones son importantes, porque la Proposición No de Ley se basa en unos Antecedentes erróneos. Por todo ello, el Grupo va a votar en contra de esa Proposición No de Ley porque... por ser contradictoria, porque está basada en fundamentos erróneos y por su innecesariedad. Nada más, muchas gracias.

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

EL SEÑOR ALONSO DÍEZ: Sí, gracias. Bueno, la Proposición No de Ley tiene, indudablemente, dos partes: una, la parte resolutive; y otra, los Antecedentes. Usted se ha centrado más en los Antecedentes que en la parte resolutive. Yo creo que la parte resolutive... el conjunto de la Proposición es coherente, pero yo creo que lo que tenemos al final centrarnos es en la parte resolutive, que es lo que, al final, yo creo que pretenden estas Cortes que se cumpla, ¿no?, la parte resolutive; y al final ha dedicado más tiempo a los Antecedentes, y yo creo que eso evidencia el contenido trascendente e importante de la parte resolutive.

Quiero decir, aquí, lo que estamos planteando es que, en definitiva, el Ministerio, antes de tomar una decisión, tenga en cuenta a los Ayuntamientos; y que

el Gobierno Regional se implique. Es decir, yo creo que... que es evidente que el Gobierno Regional no puede estar al margen de una decisión tan importante como es esta, ¿no? Y, desde luego, el Gobierno Regional, en algún momento -yo he hecho incluso una pregunta al Consejero en el Pleno-, pues, parece que está más interesado por la opción norte que por la opción sur duplicación. Y, en consecuencia, cuando esta resolución se plantea es para que, al margen de los temas procedimentales, el Gobierno no esté al margen de esta decisión. Y no esté al margen, además, cuando la mayoría de los municipios... bueno, yo diría que la totalidad, desde luego, de los municipios de la zona por donde actualmente discurre la carretera, e inclusive algunos no tan cerca, como es Campaspero o Cogeces... Campaspero, que yo creo que usted conoce que el Alcalde es del Partido Popular, incluso ha sido Diputado en el Congreso en la anterior Legislatura, y también está por la opción sur duplicación. ¿Por qué? Pues porque, al final, el recorrido natural que existe es ese, y hay municipios que con el otro... alternativa les aleja la carretera de sus municipios. Con lo cual, está claro que se está perjudicando a los municipios más importantes y desarrollados.

Solo pueden estar a favor aquellos que hoy no existe una carretera y sí se plantea hacer una carretera nueva, y que les aproxima de alguna manera. Pero son municipios pequeños; desde luego, no son municipios dinámicos.

Todo el proyecto turístico que existe en la Ribera del Duero está en torno a los actuales municipios que discurren por la Nacional 122. En consecuencia... quiero decir, pretender cambiar el trazado de la carretera es olvidarse de toda la apuesta de desarrollo que existe en la zona actual. Es decir, es un planteamiento absolutamente equivocado. Es decir, las carreteras tienen que servir para comunicar las ciudades, y las ciudades hoy más desarrolladas están en torno a la carretera actual, y yo creo que ese tiene que ser el razonamiento básico. Yo creo que es que ustedes se olvidan de eso; el Gobierno Regional, yo no sé por qué circunstancias, ha optado por... Porque eso no nos lo ha explicado, y sí me gustaría que nos lo explicara.

O sea, cuál es el razonamiento, al margen de buscar razones técnicas; que, indudablemente, seguramente, razones técnicas haya en un sentido y en otro. La base de cualquier carretera es comunicar las ciudades, y las ciudades más importantes de toda esa zona están, como es lógico y como suele ocurrir siempre, en torno al actual trazado de la Nacional 122. Por eso, el desdoblamiento de la 122 va a permitir mantener el desarrollo económico de la zona.

Se ha fundamentado que se perjudicaba a viñedos. Desde luego, hay viñedos importantes en esa zona, pero

también se ha magnificado ese tema. Porque hay muchos viñedos que también salen perjudicados con la otra opción; lo que pasa es que, a lo mejor, no tienen ese renombre que tienen los viñedos que de alguna forma han protestado. Pero eso, desde luego, no reduce la superficie de viñedo, porque, primero, una parte importante de esa zona de viñedos que se vería afectada, que es menor que con la zona norte... lo que pasa es que hacen más ruido los viñedos de la zona sur que los de la zona norte; pero, en hectáreas, es menor la zona sur duplicación que se vería afectada que la zona norte. Y lo que quiero decir que esos viñedos, pues, quizá tienen más renombre que... que no más calidad de vino, sino más renombre que la zona norte; y, en consecuencia, parece que se han hecho oír más.

Y por eso digo que, económicamente, desde luego, no se perjudica. Incluso una parte importante de esas hectáreas que se verían afectadas son hectáreas que se han plantado recientemente; o sea, que no se puede hablar de viñedos históricos, porque lo que se ha hecho ha sido, en los últimos años, extender los viñedos hasta la carretera. Quiero decir, igual que están hasta la carretera, se pueden extender hacia la parte interior, y, en consecuencia, se sacaría el mismo rendimiento; lo único que, indudablemente, bueno, pues con los... afecciones que tiene siempre que se hace algún tipo de infraestructura de estas características.

Y, por último, en los primeros informes del Gobierno Regional, la opción sur duplicación tenía menos impacto ambiental que la opción norte. Y, en consecuencia, parece lógico que se tenga en cuenta aquella opción que tenga menos impacto ambiental, porque no se atraviesa el Duero.

Si hay algún problema nuevo -como usted me anunciaba en relación con el río Duratón-, bueno, cuando estamos planteando que se entablen conversaciones con los municipios... Quiero decir, el trazado básico debe ser el desdoblamiento. Indudablemente, se puede entiendo que contemplar aquellas situaciones puntuales que permitan, pues, tener una corrección. Quiero decir que no se está haciendo una apuesta dogmática de decir: tiene que ser por aquí a cualquier precio. Pero, básicamente -y con esto termino-, la opción sur duplicación mantiene la comunicación de los municipios importantes, y yo creo que esa es la referencia fundamental.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Alonso. Para consumir un turno de dúplica, tiene la palabra la señora Domínguez.

LA SEÑORA DOMÍNGUEZ GARRIDO: Muchas gracias. Bien, yo, decirle que el informe del Servicio

Territorial de Medio Ambiente de Valladolid habla de que el corredor sur es ambientalmente más desaconsejable.

Parece que volvemos a olvidarnos de la contestación que tuvo ese corredor sur en su día y de que hay una plataforma que está en contra de ese corredor sur. Pero es que repito lo que se dice: "Fomento aprueba el destrozo de la Ribera"; "Escándalo: una autovía va a arrasar viña de bodega de Vega Sicilia". Los municipios afectados mantuvieron su confianza en que las distintas Administraciones retomen su precipitada decisión y den respuesta a lo que estos municipios entienden como verdaderos intereses generales. Esa era, en el año dos mil dos, la opinión sobre la opción sur.

De todas formas, yo creo que no importa el... no... no importa si es la opción norte o la opción sur. Yo creo que lo que interesa es la que defienda mejor el interés general; que vertebré la zona del Duero, la zona industrializada y agrícola; que favorezca una mejor comunicación de los núcleos capitales; que respete los medios... los aspectos ambientales; que tenga la menor afección posible sobre el viñedo y sobre los viticultores. Porque usted habla de las grandes bodegas, pero se olvida que en una de las plataformas había más de setecientos cincuenta viticultores particulares que estaban afectados por la opción sur.

La opción norte apuesta por todas estas cosas, por la industria, la economía y el sector agroalimentario. Cualquier autovía, siempre hay afectados -afectados a favor, afectados en contra-, y en cualquier trazado nos vamos a encontrar esto. Pero -como le digo- la plataforma a favor del trazado norte-centro también tenía un gran respaldo social; defendía el Valle del Duero como un lugar unido indisolublemente a la industria vitivinícola y al turismo; justamente por eso se inclinaba por la opción norte.

Los trazados creo que deben ser tratados con criterios técnicos, que son los que presentan las alternativas distintas, a las que luego hay que presentar e introducir los requerimientos medioambientales hasta la ejecución definitiva. La opción está abierta a futuros cambios, que se derivarán de las alegaciones de los Ayuntamientos, empresas, asociaciones, particulares.

Lo importante es que se realicen las infraestructuras que están en marcha y programadas. ¿Por dónde? Por donde los condicionamientos técnicos aconsejen. Que no se utilicen tácticas que dilaten la realización de esta autovía; que no se dilaten más; hágase, hágase el milagro, hágalo el diablo. Porque se trata de un eje estratégico de comunicación, no solo regional -como dice usted-, sino trasnacional: la 122, Portugal-Zamora-Soria, Soria-Navarra. Ahora, la denominación ha cambiado, la Nacional 122 pasa a ser la A-11; y la Nacional

122, de Soria a Navarra, pasa a ser la A-15. Pero es un eje de comunicación verdaderamente importante.

Por todo ello, adelante con la autovía A-11 por donde los condicionamientos técnicos -que incluyen aspectos medioambientales, sociales, económicos, etcétera- lo aconsejen.

Para finalizar, quisiera hacerle una pregunta al señor Alonso: habrá que tener en cuenta también el tren de alta velocidad Soria-Valladolid, que... ver por dónde va a correr ese tren que está prometido por el Partido Socialista en campaña electoral, porque, pues, seguramente, habrá que tener en cuenta otro condicionamiento más que tendrá ese eje del Duero, el tren de alta velocidad Soria-Valladolid. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR ALONSO DÍEZ: Sí. Gracias. Como pueden entender -digo-, por empezar por el final, no le voy a contestar a esa pregunta, quiero decir, porque esa pregunta también tendrá que tener en cuenta, pues, diversos informes y un procedimiento que se establecerá en su momento. Quiero decir, yo creo que... que usted es consciente de ello. O sea, la pregunta me la hace con una clara intencionalidad política, y quiero decir que no se corresponde con lo que estamos aquí tratando, ¿eh? Entonces, tendremos tiempo de hablar de... de ese tren al que hacía usted referencia.

Desde luego, lo que sí que la puedo decir... ¡hombre!, no me haga referencia a... a que si en un principio hubo declaraciones en un sentido o hubo declaraciones en otro sentido. Quiero decir, yo creo que, en definitiva, el tiempo... y a medida que se ha tenido más información, yo creo que esas son las opiniones importantes a tener en cuenta. Quiero decir, y, además -usted me supongo que lo conoce-, hay unas alegaciones elaboradas por una plataforma; quiero decir que el que sea una plataforma no es algo peyorativo, sino es que es un conjunto de entidades sociales o de personas que se ponen de acuerdo en una forma de pensar, y como tal están opinando. Quiero decir, no se plantee como que fuera una cosa extraña.

Y en el tiempo las opiniones cambian; inclusive usted sabe que una de las bodegas importantes de la zona también cambió de opinión: Arzuaga ha hecho público que considera que lo mejor es que se mantenga la actual carretera. Porque, al final, usted se hacía referencia al turismo, y es que es la cuestión. Quiero decir -se lo decía antes-, si nosotros alejamos la autovía de los municipios, precisamente, que hoy, actualmente, están

tirando del turismo, estamos alejando el turismo de esos municipios. Quiero decir que es que la apuesta económica es equivocada. Es decir, estamos alejando el... los municipios de los turistas, porque van a llegar por la autovía, y cuanto más distancia tengan de esos municipios, pues, no se acercarán a Quintanilla, ni a Peñafiel -Quintanilla que también cambió de posición en este proceso-, ni a Sardón, ni, en definitiva, a las bodegas que están en ese entorno.

Quiero decir que es que... es que vamos comparando hectáreas afectadas por una alternativa y otra y siempre sale a favor de la opción sur duplicación. Si hablamos de coste económico, ocurre lo mismo. Si hablamos de impacto sobre las ciudades, ocurre lo mismo; impacto medioambiental... Todas las opciones, teniendo siempre un punto discutible... Quiero decir, porque está claro que siempre que hay que expropiar y que hay que hacer un trazado nuevo, indudablemente, eso supone algún perjuicio, pero siempre es más económico y menos costoso medioambientalmente y económicamente la opción sur duplicación.

Y, desde luego, yo creo que hay opiniones que se deben tomar en consideración. Los sindicatos agrarios entiendo que son sindicatos de todos, no son solo de los que estaban en un sitio y no de otro. Y si tanto Asaja como UPA y COAG se han manifestado por la sur duplicación, y seguramente algunos de sus asociados está... se verán afectados también por la sur duplicación, es porque, indudablemente, es lo mejor para el conjunto de la zona, aunque alguien salga perjudicado.

El... incluso los transportistas, que tienen que utilizar esa... ese medio de comunicación, también se han manifestado a favor de la sur duplicación.

Y los setecientos cincuenta que habían realizado alegaciones -quiero decir, porque esto se ha utilizado en los medios de comunicación- no es que estuvieran en contra de la sur duplicación; hicieron alegaciones porque al principio había seis -como decía antes-, incluso siete opciones, siete opciones, y entre esas situaciones, pues, estaban diversificadas las opiniones. Luego alguien ha querido apuntárselo como que los setecientos cincuenta alegantes eran en contra de la sur duplicación; era una alegación diversificada, e inclusive también se veían cuestiones en contra de la sur duplicación.

Pero cuando al final solo hay dos opciones, la norte y la sur duplicación, desde luego, no se puede sumar a la opción norte esas alegaciones.

En definitiva, yo tengo muy claro que se va a buscar el diálogo para dar una salida al tema. Yo coincidí con usted que lo importante es que se haga, y yo creo que hay que hacerlo. Y estoy convencido que a través del diálogo esta infraestructura, pues, se va a acometer a

corto plazo, al margen de lo que acuerde esta Comisión. Muchas gracias.

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

Quince votos emitidos. 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 cinco minutos).