



# CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

## DIARIO DE SESIONES

---

Año 2008

VII LEGISLATURA

Núm. 153

---

### COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

**PRESIDENTA:** Doña María de las Mercedes Alzola Allende

Sesión celebrada el día 12 de mayo de 2008, en Valladolid

---

---

#### ORDEN DEL DÍA:

1. Proposición No de Ley, PNL 195, presentada por los Procuradores Dña. Mónica Lafuente Ureta y D. Francisco Javier Muñoz Expósito, relativa a mejorar el transporte público entre Valladolid y Soria, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 35, de 11 de diciembre de 2007.
  2. Proposición No de Ley, PNL 308, presentada por los Procuradores D. Alfredo Villaverde Gutiérrez y Dña. María Inmaculada Jesús Larrauri Rueda, instando a la Junta a la adopción de medidas relativas al Proyecto de ejecución del desdoblamiento de la CL-623, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 66, de 19 de marzo de 2008.
  3. Proposición No de Ley, PNL 319, presentada por los Procuradores Dña. Ana María Muñoz de la Peña González y D. José Miguel Sánchez Estévez, instando a la Junta de Castilla y León a firmar un Convenio con la Diputación de Salamanca en relación con las obras de acondicionamiento de la carretera DSA 213, desde la DSA 206 a La Maya, y a colaborar con las Administraciones Públicas para garantizar la seguridad vial de dicha zona, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 66, de 19 de marzo de 2008.
  4. Proposición No de Ley, PNL 320, presentada por los Procuradores Dña. Consuelo Villar Irazábal, Dña. Natalia López-Molina López, D. Fernando Benito Muñoz y D. Ildefonso Sanz Velázquez, instando a la Junta de Castilla y León a extender el transporte a la demanda a todas las zonas rurales de la provincia de Burgos, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 66, de 19 de marzo de 2008.
- 
-

## SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las once horas cinco minutos.	2886	<b>Tercer punto del Orden del Día. PNL 319.</b>	
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre la sesión.	2886	El Secretario, Sr. Muñoz Expósito, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	2893
Intervención del Procurador Sr. Rodríguez Lucas (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	2886	Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	2893
<b>Primer punto del Orden del Día. PNL 195.</b>		En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Encabo Terry (Grupo Popular).	2894
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, da lectura al primer punto del Orden del Día.	2886	Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	2896
Intervención del Procurador Sr. Muñoz Expósito (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	2886	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	2897
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. De Miguel Nieto (Grupo Popular).	2887	<b>Cuarto punto del Orden del Día. PNL 320.</b>	
Intervención del Procurador Sr. Muñoz Expósito (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	2889	El Secretario, Sr. Muñoz Expósito, da lectura al cuarto punto del Orden del Día.	2897
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	2890	Intervención de la Procuradora Sra. Villar Irazábal (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	2897
<b>Segundo punto del Orden del Día. PNL 308.</b>		En turno de fijación de posiciones, interviene la Procuradora Sra. Romeral Martín (Grupo Popular).	2898
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	2890	Intervención de la Procuradora Sra. Villar Irazábal (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	2899
Intervención del Procurador Sr. Villaverde Gutiérrez (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	2890	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	2900
En turno de fijación de posiciones, interviene la Procuradora Sra. González Pereda (Grupo Popular).	2891	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, levanta la sesión.	2900
Intervención del Procurador Sr. Villaverde Gutiérrez (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	2892	Se levanta la sesión a las doce horas veinte minutos.	2900
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	2893		

*[Se inicia la sesión a las once horas cinco minutos].*

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Buenos días. Se abre la sesión. ¿Algún Grupo Parlamentario tiene alguna sustitución que comunicar? Por el Grupo Parlamentario Socialista no. ¿Por el Grupo... Partido Popular?

EL SEÑOR RODRÍGUEZ LUCAS: Gracias, Presidenta. Buenos días. Alejo Riñones Rico sustituye a Crescencio Martín Pascual.

### ***PNL 195***

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias. Primer punto del Orden del Día: **“Proposición No de Ley, PNL 195-I, presentada por los Procuradores doña Mónica Lafuente Ureta y don Francisco Javier Muñoz Expósito, relativa a mejorar el transporte público entre Valladolid y Soria, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 35, de once de diciembre de dos mil siete”.**

Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra don Francisco Javier Muñoz Expósito.

EL SEÑOR MUÑOZ EXPÓSITO: Gracias, señora Presidenta. Buenos días a todos y a todas. En el... en el contexto socioeconómico actual, la movilidad se configura como una de las características básicas que obliga a adoptar las medidas necesarias para favorecerla, teniendo en cuenta todas las variables que afectan a la misma, principalmente las características sociales, territoriales, económicas y ambientales de nuestra Región.

La densidad demográfica de Castilla y León -veintisiete habitantes por kilómetro cuadrado- la convierten en una de las zonas de la Unión Europea con menor densidad de población y en la tercera más baja de España. En Soria, la de... la densidad demográfica es de menos de nueve kilómetros habi... por kilómetro cuadrado, nueve habitantes por kilómetro cuadrado, lo que la convierte en un desierto poblacional, por lo que unas buenas comunicaciones se hacen imprescindibles.

La Junta de Castilla y León tiene como una de sus finalidades y principios, en la ley que regula los transportes, el contribuir a la cohesión social y desarrollo económico de la Región, mediante el diseño de unos servicios de transporte accesibles y que mejoren las conexiones con el exterior.

En cuanto a las competencias de la Comunidad de Castilla y León en dicha ley, corresponde a la Comunidad velar por el funcionamiento de la red de transportes públicos de Castilla y León, ejerciendo las funciones de ordenación y coordinación. Deberá también satisfacer las necesidades de desplazamiento de la Comunidad, mediante un régimen específico que fomente el transporte público y asegure la existencia de un sistema armónico de transporte, impidiendo que se produzcan situaciones de segregación e injusticia social debidas a deficiencias en el sistema de transporte. El propio Estatuto de Autonomía... de Autonomía, en su Artículo 43 -incluido dentro de la organización territorial-, cita que “la Comunidad y las Entidades Locales de Castilla y León promoverán la cohesión y el equilibrio de todos sus territorios, con atención... con especial atención a las zonas periféricas y las más despobladas y desfavorecidas”, como es el caso de Soria. Además, la Comunidad tiene las competencias exclusivas -como cita el Artículo 70 del Estatuto de Autonomía- en materia de “Ferrocarriles, carreteras y caminos que transcurran íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, los transportes terrestres, fluviales, por cable o tubería”.

Pues bien, a día de hoy, la provincia de Soria no dispone de transporte ferroviario que la comunique con Valladolid, por lo que el transporte público por carretera es el único que une las dos provincias. El servicio que viene prestando la compañía concesionaria Linecar, del transporte por carretera que enlaza Soria con Valladolid, pone a disposición de los usuarios tres horarios posibles en los días laborales, tanto de ida como de vuelta: para el trayecto Soria-Valladolid, hay un primer autobús a las diez de la... a las diez horas, otro a las tres y otro... y un último viaje a las diecinueve horas; para el trayecto Valladolid-Soria, el primer autobús es a las nueve cuarenta, otro a las quince horas y un último viaje a las dieciocho treinta.

Este Grupo quiere poner de manifiesto que, sobre todo en lo concerniente a los horarios de mañana, es de todo punto insuficiente. No se puede entender como el medio de transporte que actualmente existe para trasladarnos de la capital de la Región tenga su primer... a la... a la capital de la Región, perdón, tenga su primera salida a las diez de la mañana, con lo que tiene prevista su llegada a las trece horas.

Señorías, esta propuesta que hoy traemos a estas Cortes beneficiaría a un amplio abanico de la sociedad soriana.

En primer lugar, son muchos los estudiantes que tienen que tra... que tienen que trasladarse a cursar sus estu-

dios desde la provincia de Soria. Recordemos que este trayecto incluye las poblaciones de El Burgo de Osma, San Esteban de Gormaz o Langa de Duero, además de la propia capital, a la provincia de Valladolid; por lo que si existiera un servicio más racional a primera hora de la mañana, durante toda la semana, no se verían en la obligación de tener que trasladarse el día anterior con la consecuente pérdida de tiempo.

En segundo lugar, si existiera un transporte público continuo y regular en el horario más acorde con las demandas laborales, podría ser utilizado por los trabajadores que se tienen que desplazar por las localidades en las que transcurre el trayecto, favoreciendo así la movilidad laboral.

En tercer lugar, Valladolid, al ser el centro de la Comunidad, tras... además de su capital, es la ubicación donde generalmente transcurren reuniones, ferias, convenciones, encuentros, etcétera, en lo que... en los que asociaciones, sindicatos, empresas, funcionarios o, por ejemplo, los componentes de esta Cámara debemos regularmente asistir.

En cuanto y último... en cuarto y último lugar -aunque no por ello menos importante, sino más bien el principal argumento de esta propuesta-, los pacientes que se tienen que trasladar de Soria a Valladolid para realizar una de las muchas consultas médicas que no son posibles realizar en el Complejo Hospitalario de Soria, y por las que los habitantes de esta provincia se ven en la obligación de recorrer este trayecto. Como bien saben Sus Señorías, Soria es una de las provincias más... más envejecidas de España, por lo que no es difícil concluir que muchos de estos pacientes son de una edad avanzada y, en algunos casos, sin medios de transporte privado. Esta situación provoca que existan casos -y a este Procurador le constan- en los que para una simple revisión se vean en la obligación de tener que trasladarse el día anterior y pasar la noche en Valladolid, para así conseguir llegar a la... a la cita en hora.

Por todo lo expuesto, este Grupo presenta la siguiente propuesta de resolución: “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a mejorar el servicio de transporte público por carretera de Soria a Valladolid y Valladolid-Soria, aumentando el número de viajes actuales, incidiendo de mayor manera en los horarios de mañana”. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, don Francisco Javier Muñoz. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don José Antonio de Miguel.

EL SEÑOR DE MIGUEL NIETO: Pues muchas gracias, señora Presidenta. En primer lugar, señor Expósito, estamos de acuerdo con parte de la exposición que usted

ha hecho, porque, además, de la manera que lo ha expuesto, pues, parece que hubiese verdadera necesidad sobre el aumento del transporte desde Soria a Valladolid.

Se podría, en primer lugar, mejorar ya el servicio de transporte, arreglando, lógicamente, la carretera por la que este transporte discurre, que es el gran abandono del Gobierno Socialista a lo largo de los años. Y me estoy refiriendo, lógicamente, a la carretera 122. Sucesivamente, el Gobierno de Zapatero ha desechado hasta las ofertas de cofinanciación hechas por el Presidente de la Junta de Castilla y León, para que esa vía se hubiese podido desdoblarse y el transporte hubiese sido más rápido y más adecuado.

Ha dicho usted también que, al día de hoy, efectivamente, no disponemos de transporte ferroviario. Otros Gobiernos, hace muchos años, ya se encargaron de cerrar la línea Valladolid-Ariza, que conectaba perfectamente la provincia de Soria con Valladolid y con Zaragoza. Y, al mismo tiempo, usted sabrá también el gran... el gran esfuerzo económico que la Junta de Castilla y León está haciendo para cofinanciar el déficit que produce la única línea de ferrocarril que en estos momentos queda abierta, que es la de Soria a Madrid: le cuesta a la Junta de Castilla y León casi 1.000.000 de pesetas diario mantener esa línea abierta, para que al final, y desgraciadamente, pues vayan diez, doce viajeros, como mucho, al día -esa es la media que sale del tráfico de viajeros de Madrid a Soria-. La Junta de Castilla y León está aportando casi 1.000.000 de pesetas diario para mantener esa línea abierta.

En el tema que nos ocupa, el servicio de transporte público de Soria a Valladolid, se explota... se explota dentro de la concesión administrativa de servicio de transporte público León-Zaragoza por Valladolid, de la titularidad de la empresa Linecar, como usted bien... muy bien ha dicho. Pero seguramente a usted se le escapa -por lo menos, no se lo he oído, que no sé si lo sabe un detalle: y es que este servicio, la titularidad de este servicio es de la Administración del Estado al discurrir por el territorio de más de una Comunidad Autónoma. Con lo cual, en principio, seguramente no deberíamos solo instar a la Junta de Castilla y León, sino que esta concesión depende de la Administración Central, porque discurre por Castilla y León y Aragón.

Dentro de las líneas que este servicio hace (Valladolid-Zaragoza, Valladolid-Soria, Valladolid-Zaragoza por Aranda de Duero, Burgo de Osma y Soria, y otra directa que hay de León a Zaragoza por Valdelafuente), pues la combinación de estos servicios permite que en Soria podamos tener tres viajes diarios de ida y vuelta -tres de Soria a Valladolid, tres de Valladolid a Soria-, excepto los días festivos y domingos, que tenemos cuatro, en vez de tres tenemos cuatro. La Consejería de... de Fomento no tiene constancia de ninguna solicitud de incremento

por parte de los ciudadanos de las expediciones entre Soria y Valladolid, por cuanto el flujo de viajeros, desgraciadamente, que utiliza en concreto este servicio de transporte, pues, es muy reducido; de forma que un incremento del número de las expediciones con la que se atiende este servicio, pues, afectaría, lógicamente, al equilibrio económico de la concesión, por lo que la Administración, pues, se vería obligada a restablecer dicho equilibrio mediante la correspondiente compensación de los costes que supondría dicho incremento.

El servicio público de referencia -que, como digo, es titularidad de la Administración del Estado- no subvenciona los transportes públicos de su titularidad que son deficitarios. Esta es la gran vergüenza, diría yo: concede los servicios la Administración del Estado, pero luego no se hace cargo de un céntimo de los déficit que generan, trasladando esta carga a las Administraciones Autonómicas, por lo que la Junta de Castilla y León, pues, se ha visto obligada a regular, en el marco de la correspondiente convocatoria anual de subvenciones, la explotación de servicios deficitarios de transporte público de uso general de viajeros por carretera, con la posibilidad de sufragar los déficit de explotación de los servicios parciales de concesiones estatales, cuando estos discurren íntegramente por la Comunidad de Castilla y León. Debe tenerse en cuenta que las disponibilidades presupuestarias de la Consejería de Fomento son limitadas, y que la configuración territorial y sociodemográfica de nuestra Comunidad determina un más que importante esfuerzo de la Junta de Castilla y León para sufragar los transportes autonómicos cuya explotación genera déficit. En concreto, la suma que la Junta de Castilla y León ha tenido que pagar para todos estos transportes deficitarios, en el año dos mil siete, ha ascendido a una cantidad de 10,5 millones de euros, que, sin duda, va a verse superada en el año dos mil ocho.

Sin perjuicio de la voluntad demostrada por la Junta de Castilla y León de mejorar tanto la... en cantidad como en calidad nuestra red de transporte público, habría que recordar también el importante esfuerzo -y sobre todo, además, como provincia pionera que se está poniendo en marcha es precisamente Soria-, todo el esfuerzo que se está haciendo en lo que se denomina "el transporte a la demanda"; que eso sí que verdaderamente es agradecido también por los ciudadanos de Castilla y León, por los ciudadanos de los pueblos de la provincia de Soria; que eso sí que era una necesidad imperiosa, que a la Junta de Castilla y León también le cuesta muchísimo dinero, pero que, lógicamente, era yo creo que una demanda mucho más imperiosa que la que hoy estamos hablando.

Pues bien, aun teniendo en cuenta que la Administración del Estado no contempla la posibilidad de sufragar los déficit que puedan generar la explotación de estos servicios, que las disponibilidades presupuestarias de la

Junta de Castilla y León son limitadas y que el número de expediciones con las que explota el servicio de Soria a Valladolid es, cuando menos, razonable, en función del número de viajeros que lo utilizan, y que el hecho de que no hay solicitudes de los ciudadanos en este sentido de ampliar el número de expediciones, a pesar de todo esto, instaremos a la... a la Dirección General de Transportes a comunicar a la empresa concesionaria la propuesta formulada por el Grupo Socialista.

Y le digo más: si usted cambia la formulación de su propuesta en el sentido de instar a la Administración correspondiente y que el déficit que este servicio pueda generar... -porque seguramente que lo que demandarían, en estos momentos, sería un servicio más a primera hora de la mañana, estamos casi seguros- si usted se compromete a instar, en vez a la Junta, a la Administración competente en esta materia y que el déficit que se genere, en su caso, sea sufragado al 50% por la Administración del Estado y el 50% por la Junta de Castilla y León, no tendríamos ningún inconveniente en aprobarle su propuesta de resolución. Muchas gracias, señora Presidenta.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor De Miguel. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra don Francisco Javier Muñoz Expósito.

EL SEÑOR MUÑOZ EXPÓSITO: Gracias, señora Presidenta. Vamos a ver. Comenzando por el principio, por el principio de su intervención, una vez más -¿cómo no?- la 122 a colación. Yo creo que esto ya lo hemos... no discutido, pero bueno, comentado, comentado bastantes veces: la veinte... la 122 está en trámite actualmente, está en trámite actualmente, y se lo vuelvo a repetir una vez más, porque parece que cuando yo se lo... se lo comento en... en... en estas Cortes, pues no sé, o no me escucha, o no me quiere entender. Ocho años, mismo Gobierno de la... de la Región y mismo Gobierno Nacional: ni un solo kilómetro, ni un solo kilómetro.

Me habla usted de... de déficit, de déficit que cubre las Adminis... la Administración Regional. Evidentemente, para eso está. Ahora me explico... ahora me explico por qué tenemos esa falta de servicios, porque si usted lo mide por beneficios... por beneficios económicos, evidentemente en Soria siempre nos quedaremos sin la mayor parte de los servicios; y ahora me explico por qué muchos de los sorianos tenemos que salir fuera de la provincia para que nos den el servicio sanitario: evidentemente, nunca podremos tenerlo, porque si usted lo mide por... por beneficio y por déficit, nunca podremos tener esos servicios. Eso está clarísimo.

Ya sé que la línea es deficitaria, pero es que la única... es la única manera que tiene mucha gente de salir de... de esa provincia hacia Valladolid; es la única manera. Habrá que poner algún medio. Y lo único que desde

aquí se está pidiendo no es... podemos llegar a un acuerdo en cuanto a... a lo mejor no es aumentarlo, pero sí regularizar el servicio; a lo mejor es retrasar ese... ese primer autobús que sale a las diez de la mañana, que le puedo decir y me consta -porque he venido varias veces en él- que no tiene prácticamente viajeros, que la mayoría de los viajeros que vienen son de Zaragoza, que es que en Soria se montan cuatro o cinco personas; cuatro o cinco personas. Eso sí es deficitario, mantener ese servicio; eso sí es deficitario.

Me dice usted que no le llegan... que no le consta que le llegue ninguna petición. Yo creo que, aparte de no hablar con la ciudadanía, no sé, o no se lee los periódicos, o los propios estudios que elabora la Caja Duero, financiados por esta... por la Junta de Castilla y León. Le cito: "Si se pregunta a los sorianos sobre su grado de satisfacción respecto a la red de transportes en la provincia, solo un 40,5% se mostrará más bien satisfecho, el porcentaje más bajo de la Región, solo rebajado por los salmantinos en un 34,8". Esta noticia es del lunes pasado -aquí tiene-. Pero es que estos son datos... los datos son resultado del Informe OPenCYL 2008, investigación financiada por la Fundación Caja Duero sobre la opinión pública de la Comunidad Autónoma, que ha realizado la empresa Metra Seis. Con que usted se hubiera leído esto, sabe la opinión que tienen los sorianos sobre el transporte público, sobre el transporte público.

Claro, es... es evidente que no tienen... que... que no le consta. Si no hablan con los ciudadanos, lo que no pueden es saber qué opinión tienen. Porque le puedo decir que esta propuesta parte... esta propuesta parte de los dos sindicatos mayoritarios de Soria, de UGT y Comisiones Obreras, que son los que me trasladan esta petición, que se intente restablecer... que se intente restablecer el servicio de autobuses que existía los lunes, por cierto, que existía los lunes a las seis... a las seis y media de la mañana, y que, en una decisión bilateral entre la empresa y la Junta de Castilla y León, pues, quitan ese... ese servicio.

Me habla usted de competencias. Ya sé que las competencias son... -tengo aquí el informe- ya sé que las competencias son de esa línea, la que va de León a... a Zaragoza por hijuelas, sí, sí. Tengo aquí todo... todo el informe que... que me manda la Junta de Castilla y León, y en el que viene que... esa modificación que se produce en dos mil cinco viene con membrete de la Junta de Castilla y León, de la Consejería de Fomento, el... para modificar... Resolución de la Dirección General de Transportes por el que autoriza la modificación del calendario y horario en las expediciones Soria-Valladolid. No tiene por qué modificar, porque esto era un servicio entre Soria y Valladolid solo, no partía de Zaragoza ni venía de León; con lo cual, es perfectamente competente... perfectamente competente para dar ese servicio, y para modificarlo, e instar... -yo estoy de acuerdo con usted- instemos a... al Ministerio de Fomento a que... a

que cambiemos, a que cambie ese horario, y puedan poner un... un servicio de autobuses, pues, acorde a las necesidades de la provincia.

Porque le voy a decir más: si usted echa un vistazo al... al resto de provincias, verá como en Ávila sale un autobús a las siete horas, que va a Valladolid; como en Salamanca a las siete horas y a las nueve horas; como en Zamora a las siete, a las ocho y a las nueve; como en Segovia a las seis cuarenta y cinco, a las siete cuarenta y cinco y a las nueve; como en Burgos a las seis treinta; como en León a las cinco y media y a las nueve y media; y como en Palencia a las siete, siete y media, ocho y nueve de la mañana. ¿Cómo se puede entender que desde Soria el primer autobús salga a las diez de la mañana? Pero si es que eso... eso no lo entiende nadie, excepto ustedes, claro. Eso no lo puede entender nadie. El primer autobús que llega a las diez... que sale de... de allí a las diez de la mañana llega aquí a la una de la tarde, a la una. No se puede hacer absolutamente nada.

Mire, le decía: esta propuesta parte de los sindicatos. Me consta que, cuando tienen... cuando tienen, y son continuas, las reuniones que tienen semanalmente, hay algunas veces que hasta se alquilan un microbús para venir por la mañana para poder llegar a tiempo.

El otro día estuve reunido en la Universidad, y me consta que, al margen de los universitarios que tienen que venir a Valladolid a... a dar clases provenientes de Soria -y no son pocos-, también el personal propio de la Universidad tiene que venir constantemente, y no puede venir en el servicio público, no puede venir aunque quisiera, porque, evidentemente, llegar a Valladolid a la una de la tarde implica perder cualquier reunión que se... que se realice por la mañana.

Y, por último -como ya le decía antes-, el... el servicio, bueno, pues pone... lo que pone de manifiesto es... es una... es: cuando alguien quiere venir a... a Valladolid a una revisión médica, porque, además, curiosamente, cuando se viene a una... a una primera intervención, siempre está el servicio de ambulancias, pero cuando se viene a una segunda intervención, que es cuestión de diez, quince, veinte minutos, a una revisión médica anual, alguien tiene que venir la noche anterior, quedarse a dormir en Valladolid, para que en quince minutos le digan: "Ya puede usted volver a Soria". Y esa es la situación actual que tenemos en la provincia con el servicio público de autobuses.

Yo creo que no costaría tanto... no costaría tanto el poder reestructurar, ya no sé si aumentar, ya no sé si aumentar, pero reestructurar, y ese... ese autobús que va a las diez de la mañana, que no tiene, además, por qué ser un autobús de las mismas características del... que el actual -es decir, de cincuenta plazas-, si puede ser perfectamente un autobús más pequeño; un autobús más peque-

ño, bueno, pues, que cubra las necesidades que... que en este trayecto tienen todos los habitantes de la provincia. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Muñoz Expósito. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley en los términos en el que estaba expuesta en un principio.

*Votación PNL 195*

¿Votos a favor? ¿Votos en contra? El resultado de la votación es el siguiente. Votos emitidos: quince. A favor: seis. En contra: nueve. Por tanto, queda rechazada la proposición no de ley debatida.

*PNL 308*

Y pasamos al segundo punto del Orden del Día: **"Proposición No de Ley, PNL 308-I, presentada por los Procuradores don Alfredo Villaverde Gutiérrez y doña María Inmaculada Jesús Larrauri Rueda, instando a la Junta a la adopción de medidas relativas al proyecto de ejecución del desdoblamiento de la CL-623, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 66, de diecinueve de marzo de dos mil ocho"**.

Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, don Alfredo Villaverde Gutiérrez.

EL SEÑOR VILLAVERDE GUTIÉRREZ: Gracias, señora Presidenta. Señorías, buenos días. La proposición no de ley que hoy se debate pretende poner de manifiesto la situación de colapso que en materia de tráfico sufre la carretera de titularidad autonómica, concretamente la CL-623, más conocida en el ámbito local como carretera de Caboalles, concretamente, en el tramo comprendido entre el kilómetro 2,5 y su intersección con el municipio de León.

En los últimos años, los desarrollos urbanísticos de León, San Andrés del Rabanedo, Sariegos y Cuadros han sufrido un incremento espectacular a lo largo de la carretera reseñada. A los efectos de sustanciar esta proposición no de ley, permítanme que les facilite alguno de los datos relativos a dichos desarrollos.

En el último quinquenio, el municipio de San Andrés del Rabanedo ha desarrollado a ambos lados de la mencionada carretera once unidades de ejecución; once unidades cuyo desarrollo han generado la construcción de una nada desdeñable cifra de viviendas, en concreto, mil doscientas veintitrés viviendas.

A esta cifra debemos añadir el desarrollo experimentado por el municipio de León, concretamente en lo relativo al sector denominado Área 17, con una construcción de mil trescientas veintitrés viviendas. A título informati-

vo, les diré que el desarrollo del Área 17 contiene una característica singular: en el mismo se encuentra ubicado Espacio León, un macrocentro de ocio y comercio, cuya afluencia de público acrecienta más, si cabe, el problema de tráfico que ya de por sí sufre este ámbito.

Las cifras relativas al número de viviendas generadas en los municipios limítrofes de Sariegos y Cuadros, sin que este Procurador pueda cuantificarlas con igual exactitud, podríamos cifrarlas en torno a las quinientas viviendas.

Por tanto, mediante una sencilla suma, mil doscientas veintitrés de San Andrés del Rabanedo, mil trescientas veintitrés de León, más quinientas de los dos municipios anteriormente reseñados, nos arroja un total de tres mil cuarenta y seis viviendas, que si las multiplicamos por el coeficiente medio de habitantes -2,7- que otorgan sus instrumentos de desarrollo, nos encontramos con unos ocho mil doscientos veinticinco nuevos ciudadanos que utilizan esta vía para sus desplazamientos diarios.

Señorías, esta cifra por sí sola justificaría la parte resolutive de la proposición no de ley. No obstante, dentro de nuestra argumentación no podemos obviar el índice de siniestralidad que tiene este tramo de la CL-623. Según informes oficiales de la Policía Local de San Andrés del Rabanedo, durante los últimos cinco años se han producido un total de treinta y cuatro accidentes, setenta y cinco vehículos implicados, lo que ha generado ochenta y cuatro heridos leves y cinco heridos graves.

Dicho informe determina que dicho tramo resulta especialmente peligroso tanto por el número como por la gravedad de los accidentes que en el mismo se producen.

La Junta de Castilla y León, titular de la carretera y consciente de la situación, ha realizado una serie de actuaciones encaminadas a solventar el problema, como han sido la construcción de una glorieta, la reducción del límite de velocidad y la prohibición de los giros a la izquierda; actuaciones que, a tenor de los informes emitidos por la Policía Local, son, a todas luces, insuficientes.

Nuestro ya caduco Plan Sectorial de Carreteras, con un claro horizonte definido, el quinquenio 2002-2007, dentro de su apartado de modernización, en la provincia de León, incluía el desdoblamiento de la CL-623 en su acceso a León, con una inversión de 1,8 millones de euros, y estableciendo su rango de prioridad en el puesto número nueve.

Pues bien, habiendo finalizado el periodo de vigencia del mencionado plan, nuevamente tenemos que recordar-le su cumplimiento... que su cumplimiento efectivo en la provincia de León, en número de actuaciones realizadas, se sitúa en torno al 50%, muy lejos del 95%, como reitera machaconamente su Grupo.

Entre los incumplimientos de dicho plan se encuentra la no ejecución del desdoblamiento de la carretera CL-623 en su acceso a León, a través del término municipal de San Andrés del Rabanedo, un desdoblamiento de urgente necesidad si tenemos en consideración la argumentación anteriormente expuesta.

Ustedes, en el propio plan, como conclusiones determinantes, definen a la provincia de León como la que registra un mayor número de accidentes, con el 23,8% del total, seguida muy de lejos con... por Burgos y Salamanca, con el 16,6 y 13,3% respectivamente. Las provincias de Soria y Zamora son las que menos accidentes contabilizan, con 4,7 y 4,8.

El informe sobre accidentalidad anteriormente descrito lamentablemente corrobora sus propios datos estadísticos.

Por tanto, y en base a lo anteriormente expuesto, nuestro Grupo Parlamentario entiende que es urgente y necesaria la construcción de este desdoblamiento, por lo que presentamos la siguiente propuesta de resolución:

“Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a garantizar, en el primer semestre de dos mil ocho, el encargo y redacción del proyecto de ejecución del desdoblamiento de la CL-623 para acceso a León”.

Esperamos encontrar una posición favorable por su Grupo. Y, de momento, nada más, señora Presidenta. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Alfredo Villaverde. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña María Mar González Pereda.

LA SEÑORA GONZÁLEZ PEREDA: Gracias, señora Presidenta. Y buenos días. Voy a empezar por los antecedentes de su proposición, en los que hacen referencia a la inversión del Plan de Carreteras y al grado de cumplimiento del mismo.

Cabe destacar en este apartado que el grado de cumplimiento del Plan Regional de Carreteras 2002-2007, con horizonte 2009, en cuanto a inversión -y recalco lo de inversión- se refiere, ha sido prácticamente del cien por cien. Y es cierto que esto se ha dicho y explicado reiteradamente en distintos foros, e incluso por el señor Consejero, aunque es verdad que el Partido Socialista no termine de entenderlo.

Sin embargo, es cierto que no se han podido acometer todas las obras que figuran en el mismo, y esto es debido, por un lado, a las incidencias y a las nuevas necesidades surgidas en las obras contratadas, y a la repercusión y subida de los precios que ha tenido tanto en la valoración de los proyectos como en la liquidación de los

mismos -un ejemplo claro de esto, y yo creo que también se ha dicho en esta Comisión, ha sido la subida del caso del betún, que ha alcanzado, como término medio, casi el 50% de lo que es el presupuesto en las obras de carretera-; por otro lado, la necesidad de acometer actuaciones no previstas, como pueden ser las obras de emergencia.

Una vez dicho esto, es un hecho objetivo que cualquiera puede comprobar que la red de carreteras de nuestra Comunidad ha mejorado sustancial y notablemente, facilitando la accesibilidad en nuestro territorio, siguiendo y siendo necesario seguir trabajando en esta línea.

Pero centrándonos ya en esta PNL y en la duplicación de la calzada de la CL-623 en su acceso a León, tengo que decirle que la actividad relacionada con esta actuación que figuraba en el Plan 2002-2007 comenzó ese mismo año dos mil dos: en octubre de ese año se dictó la orden de estudio para la redacción del proyecto informativo, estudio de alternativas, nuevo acceso a León desde la Ronda Norte. Y, como ustedes conocen y saben, este es un requisito previo para abordar este tipo de actuaciones que requieren de un análisis específico de los corredores posibles y el nivel de acogida del territorio para cada uno de ellos.

La redacción de este estudio fue contratada en el dos mil tres, dando lugar a un documento en mayo del dos mil cuatro. En dicho documento se recogían básicamente dos corredores: uno, con grandes dificultades de... de materialización, puesto que pisaba prácticamente la CL-623; y un segundo trazado paralela a esta. Pero es cierto -y aquí sí que estamos de acuerdo, y usted lo ha dicho en su argumentación- que el desarrollo, y vertiginoso, que ha sufrido en los últimos años el norte de la ciudad de León y, desde luego, también el término de San Andrés del Rabanedo, al que afecta, lógicamente, la entrada, ha hecho que este estudio se haya visto rebasado en muy poco espacio de tiempo. En concreto -y también en su argumentación ha hecho usted referencia a ello, y nosotros es una de nuestras bases para esta argumentación- ha sido el desarrollo del Espacio León, lo que -como bien ha dicho también- ha sido el Sector 17. Pues bien, este sector ha condicionado de manera radical la posible solución de un nuevo corredor, enmarcado en una zona próxima a la actual carretera.

El duplicar la carretera actual resulta, cuanto menos, difícil, dado lo confinado -como usted conoce- de este corredor. Esto, sin valorar otras cuestiones, como pueden ser la necesidad de caminos o vías de servicio paralelas, lo que resultaría de todo punto imposible, con los problemas de acceso que esto genera.

Por otro lado está la actuación del Plan de Carreteras 2002-2007, que no puede segregarse de otras actuaciones que para esta zona de la capital de León se están barajando -en concreto, las denominadas Ronda Norte, Ronda

Noroeste-, que han de ser abordadas, o bien por el Ministerio de Fomento, por el Ayuntamiento de León, o por ambas Administraciones, como continuación de su variante, lo que sería la conexión con la Nacional 630 y la autopista del Huerna.

Además, he de decir que, como dato relativo a esta cuestión, y usted ha hecho referencia al número y desarrollo en... en las inmediaciones de San Andrés del Rabanedo, el Ayuntamiento de San Andrés del Rabanedo parece que no tiene como sistemas generales el suelo que ocuparía la duplicación de la actual CL-623 en el documento de planeamiento que está redactando. Esto refuerza y apoya la teoría de que esta actuación, cuando menos, puede resultar dudosa.

Pues bien, en esta situación, nos parece que lo oportuno es contemplar en el próximo plan de carreteras la línea correspondiente a esta infraestructura, no ya como duplicación de calzada, que es lo que ustedes proponen, sino como una de acceso a ciudades.

Por ir concluyendo, se trata de buscar soluciones para este acceso de León, pero no con la fija idea, ¿eh?, de que sea duplicar lo existente, sino compatibilizándolo con otras actuaciones que, en definitiva, implican -como bien saben ustedes, y que es lo necesario- la disminución del tráfico, sobre todo en ese tramo final de la carretera CL-623.

Yo creo que todos hemos padecido y conocemos que los vehículos con origen en esta carretera y destino tanto el hospital como la Universidad, por ejemplo, no necesitarían entrar en León, si estuviera ejecutada la Ronda Norte.

Por otra parte, y aseguradas estas actuaciones, puede ser más necesario abordar otras que mejoren las comunicaciones de poblaciones más próximas, como son Sariegos, Pobladura de Bernesga o Lorenzana. Bien.

Por todos estos argumentos, que yo creo que incluso son avalados por parte de su exposición, no procede tomar en consideración la proposición planteada, que, en cierta medida, implica -y permítame que le diga- un desconocimiento de la realidad y necesidades de León, siendo lo más importante incluir una línea de accesos a la ciudad de León en el próximo plan de carreteras, a fin de coordinar, pues, las actuaciones que con estas Administraciones implicadas se está trabajando para el desarrollo de esta ciudad. Nada más y muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señora González Pereda. Para cerrar el debate, tiene la palabra don Alfredo Villaverde Gutiérrez.

EL SEÑOR VILLAVERDE GUTIÉRREZ: Bueno, no deja... sencillamente, no dejan ustedes de sorprendernos, porque decir que poseemos... que no poseemos un conocimiento de lo que solicitamos ya... Pero si la... el

planteamiento del desdoblamiento es suyo, y así lo recoge el Plan de Carreteras; por cierto, un plan de carreteras que ustedes -vuelvo a reiterar- machaconamente nos hablan de inversiones y nosotros le hablamos de actuaciones.

Indudablemente, las inversiones, como sigan por esa línea, pues, se pueden disparar al infinito, y nunca realizar más inversiones, porque con las... efectivamente, el propio Director General lo decía, las inversiones en materia... en el crudo, que es la base, prácticamente, de las mejoras de plataforma y las mejoras en las carreteras, pues han sufrido un incremento de seis veces en relación a cuando se... se dispuso el plan.

Nosotros vamos a mantener la propuesta de resolución. Y, además, le voy a decir una cosa: la facilidad y sencillez de la ejecución de esta obra es que ya existe la disponibilidad de terrenos; de hecho, la disponibilidad de terrenos, a la que usted alude, se han utilizado hace prácticamente cuatro días para, a través de los mismos, generar un nuevo colector hacia la EDAR de León por parte del Ayuntamiento de Sariegos; o sea, la disponibilidad, no existiría ninguna... ninguna disponibilidad.

Y en cuanto a la definición geométrica, permítame que le recuerde, porque yo mismo, siendo Concejal de Urbanismo del Ayuntamiento de San Andrés, le facilité a la Dirección Gene... perdón, a la Dirección Territorial, a doña Ana Suárez, concretamente, la definición geométrica del desdoblamiento; por lo tanto, la tienen. Dentro de las dos alternativas que ustedes decían, el Ayuntamiento optó por la más sencilla y la... y de donde se disponía de los terrenos.

Y, además, es una... es de tal sencillez, fíjese, entre la cota de enlace del... del Área 17 y la intersección en la carretera con la Ronda Norte, tenemos una pendiente continua de menos del 5%; prácticamente no hay ningún... no hay ningún movimiento de tierras exagerado, para nada; y solamente, como obra singular, es pasar un canal, concretamente el canal de Villabalter, que existe; no existe más. Esa es la... esa es la sencillez de esta obra.

Y, además, existe el compromiso, yo lo recuerdo, el compromiso del Consejero de Fomento, y además ratificado por el entonces -que a la postre hoy es el mismo- Director General, don Luis Alberto Solís, en las visitas que se realizaron con arreglo a las actuaciones, concretamente la de la glorieta de la carretera a Caboalles, y varias que... que se hicieron posteriormente, de realizar esa obra. Es que no podemos, Señorías, no podemos mantener más tiempo esa afluencia de tráfico, esa intensidad.

Y es que, además, es una saturación, que este tramo, no solamente se ve agravada por el número de viviendas, el número de vecinos que antes he dicho; es que, además, tenemos que añadir que esa es una vía que continuamente... que continuamente utilizan los vecinos de

León, los vecinos de San Andrés, para enlazar con la AP-66; con lo cual se evita... hombre, dentro de la picaresca, los vecinos evitamos pagar ese tramo desde la Virgen del Camino a la... a la Magdalena. Usted, yo no sé si ha utilizado esa vía un fin de semana; bueno, pues es una cosa espectacular, espectacular.

Y en relación con la siniestrabilidad, les hemos facilitado los datos de los últimos cinco años, dondeafortunadamente no se produjo ningún accidente mortal; pero es que en los dos anteriores -yo era... yo precisamente era Concejal del Ayuntamiento de San Andrés- es que hubo tres mortales. Nosotros les pedimos que reconsideren su postura por un mínimo sentido de precaución; es que una muerte vale más que cualquier otra cuestión. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Villaverde. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

*Votación PNL 308*

¿Votos a favor? Seis. ¿Votos en contra? Nueve. El resultado de la votación es el siguiente. Votos emitidos: quince. A favor: seis. En contra: nueve. Por tanto, queda rechazada la proposición no de ley debatida.

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

*PNL 319*

EL SECRETARIO (SEÑOR MUÑOZ EXPÓSITO): Tercer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 319-I, presentada por los Procuradores doña Ana María Muñoz de la Peña González y don José Miguel Estévez, instando a la Junta de Castilla y León a firmar un convenio con la Diputación de Salamanca en relación con las obras de acondicionamiento de la carretera DSA 213, desde la DSA 206 a La Maya, y a colaborar con las Administraciones Públicas para garantizar la seguridad vial de dicha zona, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 66, de diecinueve de marzo de dos mil ocho**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Secretario. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, doña Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Gracias, Presidenta. Señorías, buenos días. Pedrosillo de los Aires es un municipio de la provincia de Salamanca situado a unos treinta y dos kilómetros de la capital, cuenta con una población de cuatrocientos setenta y un habitantes, más ciento noventa y siete habitantes de Castillejo, del núcleo de población dependiente de Pedrosillo de los Aires.

Pedrosillo de los Aires se encuentra situado en la carretera DSA 206, perteneciente a la red secundaria provincial de unos treinta y cuatro kilómetros, que comunica Guijuelo con Pedrosillo, Monterrubio de la Sierra y la Nacional 630. El Plan Provincial de Carreteras 2006-2015 establece su deficiencia en la plataforma de la vía con calzada inferior a cuatro metros, y prevé intervenir en ella entre los años dos mil once y dos mil quince, por un importe total de 930.000 euros.

Pedrosillo se comunica con la Nacional 630 y con La Maya a través del antiguo Camino Vecinal 509, hoy denominado "DSA 212", perteneciente a la Red Provincial de Carreteras, en el cual la Diputación Provincial de Salamanca no tiene prevista ninguna actuación concreta.

Por su parte, el núcleo de Castillejo se comunica con la referida DSA 212 mediante una carretera municipal, la cual atraviesa un puente situado sobre el regato Chivarro, con un ancho de calzada de 3,4 metros, sin que exista en el mismo barandillas de seguridad y protección, lo que supone un importante peligro para la seguridad vial de la carretera, especialmente en ese tramo.

Por otro lado, la DSA 213 pertenece a la red secundaria provincial, y en la que la Diputación Provincial de Salamanca no prevé ningún tipo de actuación, conecta la DSA 206 con Amatos de Salvatierra, Castillejo de Salvatierra y La Maya. En el tramo de Castillejos de Salvatierra a la Nacional 630, de unos dos kilómetros, se consideró en el Plan Provincial de Carreteras como red municipal de interés provincial, dándole la denominación de CM-SA-13.

Esta carretera presenta un ancho de calzada de cuatro metros, se encuentra en un lamentable estado, ya que transcurre paralela al regato... al regato Alhándiga, con un importante talud al que da directamente la carretera, y al carecer de arceles hace que se presenten tramos muy peligrosos. Por otro lado, la pavimentación se encuentra en muy mal estado, especialmente en el margen del regato, con grandes desniveles del terreno y sin ningún tipo de protección de seguridad.

Por estas carreteras circula diariamente el autobús que presta el servicio de transporte escolar, así como el de transporte regular de viajeros, lo que supone un peligro constante para los niños y para los usuarios de transporte público, además del tráfico rodado normal, que se sitúa entre unos cien y quinientos vehículos diarios -según datos de la propia Diputación Provincial de Salamanca-, y la seguridad vial en estos tramos no está para nada garantizada.

Es fundamental que las Administraciones Públicas coordinen sus actuaciones, así como las diferentes planificaciones que puedan elaborar, especialmente en materia de infraestructuras viarias; pero es básica también la

colaboración entre las Administraciones, no solo para garantizar la comunicación entre los diferentes municipios, favorecer el equilibrio territorial o mejorar la accesibilidad, también para garantizar la seguridad vial como objetivo básico y urgente a cumplir.

Por esta razón, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente propuesta de resolución:

"Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a:

Uno. Firmar un convenio con la Diputación Provincial de Salamanca para acometer las obras de ensanche y acondicionamiento que garanticen la seguridad vial en la carretera DSA 213, que transcurre de la DSA 206 a La Maya.

Dos. En colaboración con las Administraciones Públicas implicadas, acometer las obras de ensanche y colocación de barandillas que garanticen la seguridad vial en el puente de la carretera del núcleo de población de Castillejo al cruce de la DSA 212 (Pedrosillo de los Aires a La Maya)". Gracias, Presidenta.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Muñoz de la Peña. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Jesús Jaime Encabo Terry.

EL SEÑOR ENCABO TERRY: Sí, gracias, Presidenta. Buenos días, señoras y señores Procuradores. He escuchado con atención la proposición que usted ha hecho en la mañana de hoy, y, señora Muñoz de la Peña, yo le tengo que decir que, aparte de no aportar nada respecto a lo que ha sido publicado en su día por el Boletín de las Cortes de Castilla y León, creo que hace, pues, una exposición -si me lo permite-, pues, bastante poco clarificadora de lo que son los accesos al municipio de Castillejo.

Yo mismo ayer... -yo no sé si usted lo habrá visitado- yo ayer mismo me recorrí toda la DSA 213, la DSA 212 y la DSA 206; ayer mismo, como no tenía nada que hacer, digo: bueno, pues voy a hacer un... un recorrido. Y creo que en su exposición lo que se observa y denota, pues, es una falta de auténtica valoración de las condiciones de cada uno de los accesos que tiene el municipio de Castillejo.

Mire, el acceso natural al municipio de Castillejo, obviamente, uno de ellos es la DSA 213. Y le hago la siguiente matización: hoy por hoy, en estos momentos, esa carretera todavía no es de titularidad de la Diputación Provincial de Salamanca. Usted está aquí abriendo un debate sobre lo que es el Plan Provincial de Carreteras, que fue aprobado en el año dos mil seis. Ese es un debate que, desde luego, yo no voy a decir que no se pueda traer a esta Cámara -esta Cámara yo creo que está para debatir todos aquellos asuntos que conciernen a los ciudadanos

de Castilla y León-, pero yo creo que hay que ser mucho más claro cuando se están haciendo propuestas que han sido perfectamente estudiadas en lo que es la gestación, tramitación y aprobación provisional, que tuvo lugar en el mes de marzo del año dos mil seis, de ese Plan Provincial de Carreteras.

Y el Plan Provincial de Carreteras tiene como objeto fundamental, aparte de es... la clasificación en los tres tipos de carreteras -las primarias, las secundarias y lo que llama carreteras ya con interés también preferente, las de carácter arterial, y que ascienden en un total a unos dos mil cuatrocientos y pico kilómetros en toda la provincia de Salamanca-, clasifica las intervenciones en función de las IMDS, es decir, en función de las intensidades de tráfico, y usted no me ha podido esgrimir ninguna intensidad de tráfico suficiente para justificar intervenciones; en función de la seguridad vial, y, en ese sentido, si usted ha leído el documento del Plan Provincial de Carreteras, a lo largo de sus setenta y seis folios, establece unos criterios objetivos para programar las intervenciones en cada una de las carreteras; y otro de ellos es la siniestralidad que se hayan producido en esos tramos de carretera, y no figura la DSA 213, incluso ni otras próximas al municipio de Castillejo; y el criterio, por supuesto, que siempre se tiene en cuenta, es si se trata de la red primaria, cuando está comunicando poblaciones de quinientos habitantes o más.

Mire, yo lo que sí le puedo decir en estos momentos es que la Diputación Provincial ha redactado un Plan Provincial de Carreteras que está basado en criterios objetivos, no en criterios caprichosos, porque, obviamente, aquí yo creo que no estamos, en primer lugar, para cuestionar aquellos planes que cada una de las Administraciones, y en este caso concreto la Diputación Provincial, con sus correspondientes informaciones públicas, con su estudio de aforos, como figura en el plan, con el análisis facilitado por la Jefatura Provincial de Tráfico en cuanto a siniestros, en cuanto a accidentes, llegan a la conclusión de que la programación en el ámbito de lo que es la provincia de Salamanca, y debatido, por supuesto, en un Pleno de la provincia de Salamanca, llega a su consiguiente aprobación. En estos momentos, está pendiente de esa aprobación definitiva. Y usted quiere suscitar aquí, en esta Cámara, pues por una razón muy sencilla -y usted lo sabe mejor que yo-, porque el municipio de Pedrosillo de los Aires ha cambiado de signo político, estuvo gobernado por el Partido Popular, ahora está gobernado por el Partido Socialista; y ustedes están pretendiendo que, en función de lo que ha sido un avatar electoral, se vaya a cambiar un Plan Provincial de Carreteras que analiza el conjunto de la red viaria de la provincia, programa y analiza, también, desde el punto de vista económico lo que van a ser las inversiones.

Evidentemente, el municipio de Pedrosillo de los Aires su vía de comunicación fundamental es la DSA 206,

que -como usted dice acertadamente- tiene prevista una inversión de 930.000 euros. Pero se le olvida decir que la DSA 212, que es la... una de las vías de comunicación naturales del municipio de Castillejo, está acondicionada por la Diputación Provincial hace, aproximadamente, unos seis o siete años. Y yo, ayer mismo, cuando circulaba por esa carretera, pues, desde luego, yo no voy a decir que fuese, en estos momentos, la autopista, la A6, pero es una carretera con la que no coincidí con ningún vehículo y que tiene una suficiente calidad para un tráfico de carácter provincial.

Por eso, Señoría, yo lo que sí le digo -y se lo digo con toda franqueza-: yo acepto que usted presente aquí cualquier tipo de propuesta, pero yo creo que deben ser propuestas que no quieran, en estos momentos, imponer a una Diputación Provincial, como es la de Salamanca, una modificación de un Plan Provincial que ha sido sometido a todos los trámites establecidos en cuanto a información pública y análisis objetivo de las circunstancias viarias de la provincia.

Porque yo en... ya le dije en su anterior intervención, cuando propuso ante esta Comisión la creación de un CyLoG en Fuentes de Oñoro, pues una serie de calificativos -no le voy a decir los mismos, pero sí le voy a decir una serie de calificativos-: yo, en aquel entonces, le dije que era demagógica, coincido, esta es una propuesta claramente demagógica, porque lo que quiere, ni más ni menos, es halagar a los ciudadanos para hacerla instrumento de su propia ambición política. Usted quiere, en estos momentos, simular de que tiene una gran preocupación por el arreglo de esta carretera cuando, insisto, desde el punto de vista de lo que es la objetividad, desde el punto de vista de lo que es la justificación y la priorización de la inversión pública, está perfectamente acreditado en ese Plan Provincial de Carreteras que ya va a suponer, a lo largo de este año, una inversión de 20.000.000 de euros en la provincia de Salamanca.

Por supuesto, está es una propuesta insólita, porque nos produce auténtica extrañeza que aquí se esté con... convencer a la Junta de Castilla y León que la Diputación Provincial tenga que hacer un convenio cuando la misma Diputación Provincial no quiere un convenio de esta naturaleza. Si la Diputación Provincial necesita, y puede ser que llegue a la formalización de algún convenio en materia de carreteras, será en función de la priorización que dé la Diputación Provincial, no de lo que diga Su Señoría. La Diputación Provincial, que es el órgano que representa al conjunto de los ciudadanos salmantinos y que es autónoma, como dice el Artículo 141 de la Constitución, que yo creo que les vendría bien leerse a ustedes, porque, claro, ustedes, como están obsesionados con otro tipo de estructuración administrativa, que es la comarca, pues no creen en las Diputaciones Provinciales. Nosotros creemos en las Diputaciones Provinciales, no ya solo desde el punto de vista de lo que es la convicción

ideológica, sino desde el punto de vista de lo que es el respeto constitucional.

Por lo tanto, insistirle, usted está, en estos momentos, haciendo una propuesta insólita, porque quiere compeler a que la Diputación Provincial haga algo que no ha adoptado ninguno de sus órganos de gobierno, lo cual no tiene precedentes, que yo haya visto, en esta Cámara.

Es, por supuesto, una osadía porque, como dice el diccionario, es un atrevimiento o... aquello que se hace sin conocimiento o reflexión. Y yo creo que aquí la reflexión brilla por su ausencia.

Y, por último -y ya sin que a usted le parezca mal, como yo creo que le sucedió en la anterior ocasión-, estamos en presencia de lo que yo le denominaría hasta un... un intrusismo político; es decir, ejercicio de actividades profesionales por personas no autorizadas para ello. Porque, desde luego, usted está en todo el derecho de suscitar lo que estime oportuno para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de esta Comunidad Autónoma; pero, desde luego, lo que no es comprensible, desde el punto de vista político, es que, omitiendo las responsabilidades, la competencia y la autonomía que tiene la Diputación Provincial de Salamanca, usted quiera desde aquí imponer a la Diputación Provincial la formalización de acuerdos cuando los ciudadanos salmantinos se expresaron libremente el veintisiete de mayo del año pasado y dieron una mayoría absoluta y holgada a la Diputación Provincial, incluso mejorando los resultados del año dos mil tres.

En consecuencia, no vamos a aceptar de ninguna manera esta propuesta. Y ya le anticipo que no podemos participar de este tipo de iniciativas que suponen ni más ni menos que vulnerar y olvidarse de las competencias que tiene la Diputación Provincial de Salamanca. Nada más y muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Encabo. Para cerrar el debate, tiene la palabra doña Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Gracias, Presidenta. Señor Encabo, que no le aporta nada, dice, esta propuesta de resolución; ni la exposición de motivos, que le resulta poco clarificadora. Yo lamento que sea tan escaso de entendimiento, lamento que sea tan escaso de entendimiento. No tiene más que confrontarlo con un mapa. Ahora, claro, ha sido mejor la idea de hacer turismo, aun en contra de las directrices y los consejos de la Consejera de Turismo, que parece ser que ya no solo el Grupo Parlamentario Socialista se dedica a hacer turismo por la Comunidad los fines de semana; me alegro que también, al menos, algún miembro del Partido Popular haga lo mismo, aun en contra de los designios de la Consejera de Cultura, y haga... y haga turismo por las

carreteras de la provincia, porque es la mejor forma... [murmillos] ... y la manera más evidente de comprobar como carreteras con 3,4 metros de ancho de calzada diga que no supongan peligro para la seguridad vial.

Mire, Señoría, en ningún caso, en ningún caso, he pretendido abrir aquí el debate sobre el Plan Provincial de Carreteras; en ninguno de los casos. No ha sido mi intención. Sí parece haber sido la suya, porque a lo que se ha dedicado es a hablar de la Diputación Provincial y del Plan Provincial de... de Carreteras de la Diputación de Salamanca. Pero, mire, en ningún caso, para nada, ha sido mi intención hablar del Plan Provincial de Carreteras, porque ya bastante tenemos con el nuestro, con el Plan Regional de Carreteras, ya finalizado. No voy a hablar para nada, porque ni es el... el lugar adecuado ni nos corresponde...

EL SEÑOR .....: [Intervención sin micrófono].

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: ¿Continúa, Presidenta?

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Por favor, guarden silencio y dejen intervenir a... a la Proponente. [Murmillos]. Guarden silencio.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Gracias, Presidenta. Le agradezco la amabilidad. En ningún caso -le repito, Señoría- ha sido mi intención hablar aquí del Plan Provincial de Carreteras, porque para eso es un Plan Provincial, de la Diputación Provincial -para eso están los Diputados Provinciales-, y es un plan que... que debe de debatirse y hablarse donde corresponde. Pero usted parece que sí, está muy interesado en hablar del Plan Provincial. Bueno, pues podía haber traído datos concretos, y más concretos, del Plan Provincial, pero, bueno, en cualquier caso, yo puedo aportárselos.

Pero, mire, que no es argumento suficiente, que le parecen pocos argumentos. ¿Le parece poco argumento la seguridad vial?, ¿le parece poco argumento el transporte escolar, que todos y cada uno de los días transcurre por esta carretera, con 3,4 metros de ancho de calzada, con desniveles? Usted la ha visto ayer, si dice que ha ido por allí, salvo que haya confundido la carretera, como no se ha enterado muy bien de la exposición de motivos, se... ese... ese poco entendimiento, se haya liado con la carretera y haya terminado en otra carretera que no es la que corresponde. Pero, bueno, en cualquier caso, le reitero, haga una nueva visita y compruebe el talud sobre el... sobre el regato Alhándiga, el estado del puente y el... la situación lamentable en la que se encuentra la carretera, que también soporta el transporte regular de viajeros diariamente.

Y mire, Señoría: Pedrosillo de los Aires es del Partido Socialista, sí, pero no trabajamos solo para Pedrosillo

de los... de los Aires; y esta carretera no es solo de Pedrosillo de los Aires, esta carretera afecta a... a Ayuntamientos de todos los signos políticos: Beleña, Castillejo, Fresno de Alhándiga, La Maya, Montejo, Sieteiglesias... no afecta a estas carreteras, no afectan a todos estos municipios; le afecta incluso a usted, fíjese, Procurador del PP en estas Cortes Regionales, que hace turismo los fines de semana por estas carreteras. Entonces, en cualquier caso, el Grupo Socialista trabaja para los ciudadanos, independientemente del color político que tengan los Ayuntamientos, independen... independientemente de la ideología que tengan cada uno de los ciudadanos; trabajamos en beneficio de los ciudadanos, para garantizar, en este caso -y hablando de carreteras-, la seguridad vial.

¿Que... que acepta cualquier tipo de nuestras propuestas? Pues, mire, Señoría, lamento decirle que no le queda más remedio, y tendrá que aceptarlas. Las plantearemos como las consideramos que tengamos que plantearlas; en cualquier caso, no le quedará más remedio que aceptarlas, manifestarse con ellas, también, en la línea que quiera. Porque, mire, los insultos, la descalificación, lo único que ocultan es su falta de argumentos; lo único que ocultan.

Y sí, bueno, parece ser que esta va a ser la tónica, a partir de ahora, de que venga a esta Comisión a insultar las propuestas... Porque, mire, Señoría, no considero que me insulte a mí, considero que insulta... no lo tomo de manera personal, lo tomo de manera política; por tanto, considero que insulta a la propuesta, a la iniciativa. Vale. Eso lo único que denota es, por su parte, una falta absoluta de argumentos para calificar o, en este caso, descalificar esta propuesta.

Por lo tanto, lamento que, una vez más, recurra al insulto, a la descalificación política, y no tenga el compromiso suficiente que se debe de tener para con los ciudadanos de la provincia de Salamanca, que no tienen la culpa de la mala gestión que pueda tener la Diputación, o que no tienen la culpa de que la Diputación Provincial haya decidido que esta carretera no la va a arreglar hasta el año dos mil once, o dos mil quince, o... No tienen la culpa los ciudadanos de que la Diputación Provincial haya decidido que hace cero inversiones en la carretera DSA 212 o cero inversiones en la DSA 213. Esto, los ciudadanos no tienen la culpa, pero sí la Junta de Castilla y León, la Comunidad Autónoma de Castilla y León tiene la obligación por... en aras al principio de colaboración con las Administraciones y de las Administraciones, al menos de garantizar que los ciudadanos tengan la garantía y la seguridad vial necesaria en las carreteras, y unas carreteras accesibles, que den comunicación, fluidez y desarrollo a los municipios.

Ahí es donde sí pedíamos que, al menos por parte de la Junta de Castilla y León, hiciera una propuesta a la Diputación Provincial, porque yo no tengo competencia en

la Diputación Provincial para proponer esto a la Diputación Provincial, pero sí la tengo en estas Cortes para proponer a la Junta que inste a la Diputación Provincial a celebrar un convenio de colaboración para acometer... mire, Señoría, a lo mejor no solamente esta, sino, igual, otras muchas carreteras provinciales necesitadas de... de obras urgentes y de acometer inversiones urgentes que la Diputación Provincial -usted sabe muy bien- no está en condiciones de afrontar en estos momentos, pero sí de manera responsable... de manera subsidiaria, y en aras a la colaboración entre Administraciones, bien puede hacerlo la Junta de Castilla y León.

Lamento, una vez más, que, simplemente, pase de... de la posibilidad de ofrecer a los salmantinos unas líneas y unas vías de comunicación mucho mejores de las que disponemos en estos momentos. Gracias, Presidenta, y nada más.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Ana María Muñoz de la Peña. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

#### *Votación PNL 319*

¿Votos a favor? Seis. ¿Votos en contra? Nueve. Votos emitidos: quince. A favor: seis. En contra: nueve. Por tanto, queda rechazada la proposición no de ley debatida.

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

#### *PNL 320*

EL SECRETARIO (SEÑOR MUÑOZ EXPÓSITO): Cuarto punto del Orden del Día: **“Proposición No de Ley, PNL 320-I, presentada por los Procuradores doña Consuelo Villar Irazábal, doña Natalia López-Molina López, don Fernando Benito Muñoz y don Ildelfonso Sanz Velázquez, instando a la Junta de Castilla y León a extender el transporte a la demanda a todas las zonas rurales de la provincia de Burgos, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 66, de diecinueve de marzo de dos mil ocho”.**

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, doña Consuelo Villar Irazábal.

LA SEÑORA VILLAR IRAZÁBAL: Gracias, señora Presidenta. Buenos días, Señorías. En el contexto socio-económico actual, la movilidad se configura como una de las características básicas que obliga a adoptar las medidas necesarias para favorecerla, teniendo en cuenta todas las variables que afectan a la misma, principalmente las características sociales, territoriales, económicas y ambientales en nuestra Región.

La Comunidad Autónoma de Castilla y León, con una superficie de 94.224 kilómetros cuadrados, es una de las Regiones más extensas de Europa. Su densidad demográfica -veintisiete habitantes por kilómetro cuadrado- la convierten en una de las zonas de la Unión Europea con menor densidad de población. La mayor parte de esta población se concentra en los núcleos urbanos más importantes, y fundamentalmente en las capitales de provincia, destacando el gran número de municipios de pequeño tamaño.

Estos datos ponen de manifiesto el considerable grado de dispersión, el elevado número de municipios y la escasa población; una población decreciente y envejecida.

Estos son algunos de los argumentos que utiliza la Junta de Castilla y León, en su página web, para justificar la necesidad de un transporte a la demanda, argumentos que, como no podía ser de otra manera, y dado que lo que hacen es constatar la realidad de esta Comunidad Autónoma, compartimos, y que hacen necesario que allí donde no llega la iniciativa privada, dada la baja rentabilidad del servicio, sea necesario que entre la iniciativa pública, o, al menos, la iniciativa privada se incentive mediante la Administración Pública.

El transporte a la demanda debe ser un servicio que sirva para paliar los problemas de comunicación que padecen las zonas rurales de nuestra Comunidad Autónoma. Mediante este transporte, los habitantes de las zonas más periféricas, despobladas y aisladas tienen que tener un acceso más fácil a los servicios sanitarios, asistenciales, comerciales, sociales o culturales que hay en el entorno rural en el que viven de manera habitual.

Se trata, además, de una población muy envejecida, con escasas posibilidades de utilizar un transporte privado, y, como que... y, como comentaba anteriormente, los itinerarios largos y la escasa ocupación de las expediciones determinan una baja ocupación -en muchos casos deficitaria-, que hace que no exista iniciativa privada, si esta no está subvencionada por la Administración Pública.

Estas características, que son comunes a toda la Comunidad Autónoma, se dan, sin duda, en la provincia de Burgos, con una densidad de población aún más baja que la media de la Comunidad Autónoma. Burgos es, además, la provincia de España con el mayor número de municipios, la mayoría de los cuales -como conocen Sus Señorías- tienen menos de mil habitantes.

A pesar de esto, desde la puesta en marcha, en el año dos mil cuatro, del servicio de transporte a la demanda, solo tienen acceso al mismo las zonas de Espinosa de los Monteros, Medina de Pomar, Roa, Valle de Mena, Valle de Valdebezana, Valle de Tobalina y Villarcayo; es decir, solamente el norte de la provincia de Burgos y Roa tienen, en estos momentos, el servicio de transporte

a la demanda al servicio de los ciudadanos de la provincia de Burgos.

Por ello, instamos a la Junta de Castilla y León a que, a lo largo del dos mil ocho, extienda a todas las zonas rurales de la provincia de Burgos el transporte a la demanda. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Villar Irazábal. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña María Soledad Romeral Martín.

LA SEÑORA ROMERAL MARTÍN: Gracias, señora Presidenta. Buenos días. Efectivamente, estamos hablando esta mañana, y sobre todo a través de esta proposición no de ley que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista, de la prestación de un servicio, que, en este caso, es el servicio del transporte a la demanda.

Como usted muy bien ha dicho en su intervención, bueno, pues Castilla y León es una Comunidad Autónoma con una superficie de noventa y cuatro mil kilómetros cuadrados; es, probablemente, una de las Regiones más extensas de Europa, pero con una de las densidades de población más bajas. Ello hace que la concentración -como usted decía- del... de la población se extiende, prácticamente, en los grandes núcleos de población, en las capitales de provincia, pero también existe un importante número de ciudadanos que residen en los núcleos de población más pequeños y que se encuentran mucho más alejados de... de los... de la prestación de los grandes servicios, y, sobre todo, en aquellos municipios que son de tamaño muy pequeño con pocos evidentes. Ello, al final, evidencia el considerable grado de dispersión de población ante... entre tantos pequeños municipios. Y para ello hay que partir de una realidad, y es que para la prestación de los servicios hay que tener en cuenta la realidad demográfica, social y económica de nuestra Comunidad.

Evidentemente, esta dispersión poblacional tiene efectos directos en lo que se refiere al coste de la prestación de los servicios públicos y, a pesar de que existe una amplia y extensa red de servicio de transportes que dan cobertura a gran parte, en la actualidad, de los municipios de nuestra Región, sí que existen todavía muchos pequeños núcleos de población que se encuentran sin esa disponibilidad de un servicio de transporte público, y que, por tanto, los ciudadanos que en ellos residen tienen dificultades para acceder a los servicios que se prestan en localidades más importantes o en las capitales de provincia.

La Junta de Castilla y León, consciente de esta problemática, y, por supuesto, dentro de esa política que lleva desarrollando desde mu... desde hace muchos años de mejorar la prestación de los servicios y acercar la prestación de los servicios públicos a los ciudadanos en aquellas zonas rurales, ha puesto en marcha un servicio

-como usted muy bien decía-, en el año dos mil cuatro, denominado “de transporte a la demanda”. Este es un sistema -yo quiero destacar aquí- que es innovador y pionero no solamente en España, sino también en Europa; hay muchos de los países... algunos de los países europeos, como Alemania o Inglaterra, ya se han interesado por la prestación de este servicio y cómo está organizado.

Se trata de un servicio que supone un nuevo sistema de gestión del transporte, basado en la petición previa de los usuarios -es decir, de los ciudadanos-, y se aprovecha de las ventajas que ahora mismo nos ofrece, bueno, pues la sociedad de las nuevas tecnologías, ¿no?, ya que, con este sistema, el servicio se planifica en virtud de que el ciudadano interactúa con la Administración, plantea sus necesidades a través de los métodos telefónicos y telemáticos. Con ello se pretende que los vehículos que prestan los servicios regulares lleguen a los pueblos pequeños y más alejados -y, por tanto, que se encuentran peor comunicados- cuando sus habitantes realmente lo necesitan. Y se encuentra centralizado a través de un centro virtual de transporte a la demanda.

Actualmente, el servicio se ha implantado en sesenta y cuatro zonas de nuestra Comunidad, se han diseñado cuatrocientas ochenta y dos rutas, que atienden a casi dos mil doscientos municipios o núcleos de población, de los cuales novecientos cuarenta y uno de ellos carecían de un servicio de transporte público, y se está dando servicio, con ello, a cuatrocientos treinta y ocho mil ciudadanos de Castilla y León. Y, concretamente, en lo que se refiere a la provincia de Burgos, el servicio de transporte a la demanda se ha implantado en siete zonas, como usted muy bien ha di... muy bien ha dicho, que da servicio a trescientos sesenta y ocho núcleos de población, de los cuales doscientos sesenta y dos carecían de servicio de transporte público, y se presta un servicio a treinta mil ciudadanos.

Por tanto, hay que decir que, por parte de la Junta de Castilla y León, se ha realizado un trabajo muy importante, en lo que es la... la prestación de este servicio, con la... con la implantación del transporte a la demanda, para facilitar el acceso de los ciudadanos de las... de los núcleos rurales más alejados a los servicios públicos, pero es evidente que no se ha... se ha empezado a implantar, pero todavía no hay una cobertura total en toda nuestra Comunidad, y tampoco existe en la provincia de Burgos.

En cualquier caso, sí que es uno de los objetivos de la Consejería, y por supuesto de la Junta de Castilla y León, el extender a lo largo de esta Legislatura dicho transporte a todos los núcleos rurales de Castilla y León. De hecho, así el... así lo manifestó el Presidente Herrera en su Discurso de Investidura.

Evidentemente, es un servicio que se ha implantado desde el dos mil cuatro, se ha ido ampliando y es neces-

rio se... es necesario que se siga trabajando en el tiempo para poder implantarlo. No hay que olvidar que, bueno, el poder ampli... el poder implantarlo en las nuevas rutas conlleva una... una importante complejidad técnica de organización y de los trabajos preparatorios. Y, por otra parte, pues, bueno, también hay que tener en cuenta y realizar un análisis de las demandas concretas de los ciudadanos de las distintas zonas rurales, y compaginarlo con las distintas características sociodemográficas de las mismas.

Todo ello lleva un tiempo, y, como muy bien le decía antes, es uno de los objetivos de la Junta de Castilla y León implantarlo definitivamente en la totalidad de nuestra Comunidad a lo largo de esta Legislatura, por lo tanto... no solamente en la Comunidad, sino lógicamente también en la provincia de Burgos. Por lo tanto, si usted pudiera variar su proposición no de ley y fijar el plazo, en lugar de para... “a lo largo del año dos mil ocho”, “a lo largo de la Legislatura”, pues este Grupo Parlamentario apoyaría su proposición no de ley. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor... señora Romeral. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra doña Consuelo Villar Irazábal.

LA SEÑORA VILLAR IRAZÁBAL: Gracias, señora Presidenta. No voy a admitir su enmienda, porque considero que es necesario actuar rápidamente. No podemos esperar hasta el año dos mil once para dar este servicio a todos los municipios de esta Comunidad Autónoma y a todos los municipios de Burgos. Entiendo que están avanzando ustedes muy lentamente. Desde el año dos mil cuatro, que se pone en marcha el servicio, solo el norte de la provincia de Burgos y Roa tienen en marcha el servicio a día de hoy. Estamos avanzando muy lentamente. Y este servicio, para ponerlo en marcha, solo se necesita voluntad política; aquí no hacen falta informes preceptivos previos, no hace falta licitaciones, no hace falta que se... que abra una fase de contratación muy amplia; lo único que hace falta es voluntad política. Ustedes se ponen en contacto con las empresas privadas que están trabajando en el transporte público en la... en la provincia de Burgos, y llegan a un acuerdo económico. Tan sencillo como eso.

Lo que ocurre es que, en esta Comunidad Autónoma, la despoblación ha dejado de estar en la agenda política de la Junta de Castilla y León. Se han olvidado ya ustedes de esos acuerdos que se tomaron en esta Cámara para frenar la despoblación. Si gobernar es poblar, la Junta de Castilla y León está fracasando en muchos de los municipios de Castilla y León. No es neces... no es suficiente con tener un Estatuto de Autonomía que reconozca es... esa falta de cohesión territorial, que reconozca esos desequilibrios territoriales que existen no solo entre provincias, sino también entre el mundo rural y

entre el mundo urbano; no es suficiente con que reconozcamos que los municipios que viven en los mundos... en el mundo rural no tienen los mismos servicios que aquellos que viven en el mundo urbano; es necesario que tomemos medidas, y tomemos medidas urgentes, porque, si no, va a ser demasiado tarde. Porque es que nuestros municipios se están despoblando, ante la impasibilidad absoluta de la Junta de Castilla y León, que, cuando toma medidas, lo hace tan lentamente que llegan demasiado tarde.

Por eso, insisto: ni los municipios de Burgos ni el resto de municipios de Castilla y León pueden esperar al final de Legislatura para tener este transporte a la demanda. Que yo le reconocía, me parece una buena solución; es una buena solución para que aquellas personas que viven en los municipios más pequeños tengan el acceso a los servicios culturales, sociales, sanitarios que existen en el entorno rural en el que viven. Pero es una solución que le tenemos que dar ya, y que no exige un montón de tiempo por parte de la Junta, exige voluntad política; porque, como le decía, es muy sencillo: ustedes se ponen de acuerdo con las empresas que prestan esos servicios en la provincia de Burgos, y llegan a un acuerdo económico. Tan sencillo como eso.

Ahora, falta voluntad política; falta voluntad de cohesionar territorialmente esta Comunidad Autónoma. Incumplen ustedes el Plan Regional de Carreteras. Así no lograremos nunca frenar con la despoblación del mundo rural. Se necesitan soluciones urgentes, soluciones que no pueden esperar al dos mil once, soluciones que hay que tomar ya. Es necesario que la Junta de Castilla y León vuelva a poner -si en algún momento lo tuvo- la despoblación en el primer lugar de su agenda política. Y para eso hay que empezar a trabajar ya. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):  
Gracias, señora Villar. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

***Votación PNL 320***

¿Votos a favor? Seis. ¿Votos en contra? Nueve. Votos emitidos: quince. A favor: seis. En contra: nueve. Por tanto, queda rechazada la proposición no de ley.

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

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