



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 2009

VII LEGISLATURA

Núm. 446

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

VICEPRESIDENTE: Don Crescencio Martín Pascual

Sesión celebrada el día 11 de diciembre de 2009, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA:

1. Comparecencia del Ilmo. Sr. Director General de Carreteras e Infraestructuras, SC 211-I, a solicitud Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre:
 - Proyecto de mejora de la accesibilidad de la A-601.
 2. Pregunta con respuesta Oral, POC 531-I, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador D. Manuel Fuentes López, relativa a obras del nuevo Plan de Carreteras 2008-2020, cuyo comienzo está previsto antes del final del año, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 226, de 11 de septiembre de 2009.
 3. Pregunta con respuesta Oral, POC 532-I, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador D. Octavio César Cantalejo Olmos, relativa a obras de mejora de la carretera SG-205, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 226, de 11 de septiembre de 2009.
 4. Pregunta con respuesta Oral, POC 536-I, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores D. José Ignacio Martín Benito, D. Manuel Fuentes López y D. Manuel Ramos Pascual, relativa a obras en la carretera ZA-324 de Ricobayo a Portugal, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 226, de 11 de septiembre de 2009.
-
-

de los Ángeles Armisén Pedrejón y Alejo Riñones Rico sustituye a María de las Mercedes Alzola Allende.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Primer punto del Orden del Día. Por el señor Secretario se dará lectura al primer punto del Orden del Día.

SC 211

EL SECRETARIO (SEÑOR SOLARES ADÁN): Gracias, señor Presidente. Buenos días. Primer punto del Orden del Día: **"Comparecencia del Ilustrísimo señor Director General de Carreteras e Infraestructuras, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre proyecto de mejora de la accesibilidad a la A-601"**.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Bien. Pues tiene la palabra el Ilustrísimo señor Director General de Carreteras e Infraestructuras, a quien damos la bienvenida a esta Comisión. Señor Director.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días. Señorías, la comparecencia que se solicita lo es para informar sobre los proyectos de mejora y accesibilidad de la autovía A-601. Los dos proyectos que se están tramitando, correspondientes cada uno a cada uno de los tramos en que se dividió la propia autovía, están claramente asociados a esta, siendo oportuno, por tanto, recordar cuál ha sido la tramitación y qué ha supuesto, en definitiva, la misma.

La idea de esta infraestructura, con independencia de los tramos más cercanos a las capitales de Segovia y Valladolid, nace del propio Presidente de la Comunidad, que ya en el Discurso de Investidura de julio del año dos mil tres se comprometió a su construcción. Este fue el momento en el que se inició todo el proceso, que en def... definitivamente ha culminado con que a mediados del año dos mil ocho se pudiera circular por una vía de alta capacidad entre las dos capitales de provincia. Conviene recordar, aunque sea sucintamente, cuál ha sido la tramitación y los pasos dados por la Administración Regional.

En primer lugar, redactar los estudios o anteproyectos, en este caso, que pudieran ser sometidos a un trámite de información pública, tanto desde el punto de vista funcional como ambiental. No debe olvidarse que este tipo de actuaciones requiere de una declaración de impacto y, en definitiva, del pronunciamiento del órgano ambiental sobre la compatibilidad de la actuación con el medio ambiente.

Los anteproyectos se redactaron durante el año dos mil cuatro, sometiéndose a información pública en diciembre de ese año. A partir de este momento se inicia este periodo de información pública. Nunca -aunque pueda parecer excesivo el término- el proceso de participación

ciudadana ha sido tan fructífero. Se presentaron diversas alegaciones, que fueron valoradas en su totalidad, tomando en consideración en todo momento que la infraestructura se pudiera acomodar, en la mayor medida posible, a las necesidades y sugerencias que se evidenciaron durante este proceso de información pública.

De aquí salieron múltiples ajustes, de mayor o menor importancia, de la infraestructura diseñada inicialmente, con lo que podría decirse que, en un altísimo porcentaje, cercano al 95%, la autovía se acomodó a lo que fue solicitado o sugerido por Ayuntamientos, asociaciones y particulares.

A título de ejemplo, tenemos la creación de una nueva salida a Aldeamayor; una nueva estructura en San Miguel del Arroyo; la sustitución de tres semienlaces de Carbonero el Mayor por dos únicos enlaces completos en el principio y fin de esta variante, unidos por una vía de servicio longitudinal; la modificación del trazado en Tabanera la Luenga; la creación de un nuevo enlace en Roda de Eresma; todo ello como cuestiones más relevantes y representativas, y que se incorporaron definitivamente por considerarse oportunas, técnicamente compatibles con la seguridad vial, y sin atender a ningún tipo de partidismo, es decir, con independencia de quién gobernara en los Ayuntamientos solicitantes. Por tanto, podría decirse que, en un altísimo porcentaje de la autovía, se acomodó a lo que fue solicitado por los Ayuntamientos en la fase de información pública.

Pasado este proceso e incorporadas las modificaciones, se procedió a la tramitación ambiental. En julio del dos mil cinco ya se contaba con declaración de impacto ambiental; momento a partir del cual se pudo iniciar todo el proceso de contratación de las dos concesiones de obra pública para construcción, conservación y explotación.

La licitación fue en agosto del año dos mil cinco, lo que requirió un importante esfuerzo por parte de la Administración Regional, ya que la concesión de obra pública era un procedimiento sobre el que no se tenía experiencia, siendo precisa la redacción de unos pliegos administrativos específicos, acomodados a la entonces también muy moderna Ley de Concesiones. Procedimiento que, en definitiva, y a día de hoy, ha dado resultado... el resultado esperado: la autovía está hecha y en servicio. En resumen, un acierto en la elección del procedimiento, a la vista de los hechos.

A partir de este momento, el proceso de licitación, largo y garantista, por otra parte, se desarrolló de acuerdo con la legislación de contratos, adjudicándose el concurso en marzo del año dos mil seis.

El cumplimiento de los plazos fue riguroso: se firmó el contrato sin llegar a agotar los plazos máximos; se redactaron los proyectos de trazado y construcción dentro

de los márgenes previstos; se comenzaron las expropiaciones de manera inmediata; y, definitivamente, se iniciaron las obras el veintiséis de julio, con un plazo de ejecución de veinticuatro meses para el tramo Valladolid-Cuéllar y de veintiséis meses para el tramo Cuéllar-CL-603, en Segovia.

Los plazos se han respetado también de forma rigurosa durante la construcción; y así, el veintitrés de julio del año dos mil ocho ya se circulaba por la autovía desde Valladolid hasta Cuéllar, incluida su variante, y el diecinueve de septiembre entre Cuéllar y Segovia.

Con independencia de todo lo expuesto, que demuestra cómo se ha trabajado para que definitivamente la Región cuente con esta... con una autovía que era necesaria -y podríamos hablar de su carácter más que regional-, conviene recordar la magnitud de esta actuación, que, en definitiva, se resume en noventa y dos kilómetros de vía de alta capacidad, construida en tiempo récord.

Más detalladamente, tenemos los siguientes datos: el tramo desde la CL... de la CL-600 al tramo Cuéllar... al enlace Cuéllar sur, una longitud de 43,488 kilómetros; variantes nuevas, la construcción de la variante de Portillo con 7,3 kilómetros; once enlaces, incluida en esta cifra la remodelación de la existente con la CL-600, Carretera de las Maricas. En cuanto a estructuras, dieciocho pasos superiores sobre la autovía, una pasarela en Aldeamayor, once pasos inferiores y dos pasos inferiores existentes ensanchados; vías de servicio pavimentadas, 11,2 kilómetros, y caminos de servicio sin pavimentar, 48,5 kilómetros.

Por lo que respecta al tramo sur, Cuéllar-CL-603, la longitud son 48,79 kilómetros. Variantes nuevas en Pinarejos, Roda de Eresma y Tabanera. Enlaces: dieciséis enlaces totales, trece completos y trece semienlaces. Estructuras: veintinueve pasos superiores, once pasos inferiores, tres viaductos, dos de estos para fauna, simultáneamente. Y vías de servicio pavimentadas en 12,9 kilómetros y caminos de servicio sin pavimentar en setenta y dos kilómetros.

Estas son las características específicas de cada tramo. Como datos técnicos generales, a lo largo del trazado tenemos que la sección es la típica de una autovía, con dos calzadas con dos carriles de 3,50 metros cada uno; arcén interior de un metro y exterior de 2,50. Las calzadas están separadas por una mediana de seis metros; mediana que, como aspecto singular, se abre en el término de San Miguel del Arroyo para salvar el famoso Pino Gordo. Además, a lo largo del trazado también se va aumentando la dimensión de la mediana con objeto de mejorar la visibilidad en determinados tramos.

Es evidente -y así se ha indicado- que las obras construidas lo son de acuerdo con los anteproyectos redactados, que fueron acomodados de acuerdo con las alegaciones que se recibieron durante el periodo de información pública.

Expuesto todo lo anterior, y que es el origen de lo que a continuación expondré, se va a explicar cuál es el objeto de los proyectos de mejora de accesibilidad que se están tramitando. Hay que recordar que esta autovía no cuenta, en la actualidad, con un vial pavimentado continuo junto a la autovía, habiéndose construido este... vial de esta naturaleza únicamente en las zonas en las que las instalaciones existentes o las alegaciones de la información pública lo hicieron conveniente, en unos veinticuatro kilómetros, manteniéndose el resto del trazado únicamente... en el resto del trazado, únicamente, caminos de servicio en tierras para acceso a las parcelas, con una longitud total de ciento veinte kilómetros.

Sin embargo, el evidente incremento de actividad que se ha generado en el entorno de la autovía, fundamentalmente en las zonas más próximas a la misma, como pueden ser la zona de Aldeamayor, en Valladolid, Roda, Valseca-603, en Segovia, y las nuevas solicitudes... solicitudes de los agentes de las distintas localidades, en fase de construcción, y especialmente con la obra puesta en servicio, son las que han dado lugar a estos proyectos de accesibilidad.

Con independencia de una descripción más detallada de cada uno de los proyectos, en términos generales, se tiene que con estas actuaciones se van crear nuevas vías de servicio, paralelas al tronco de la autovía, que den continuidad a las ya existentes en acceso a nuevas zonas industriales, como puede ser el caso de la continuación de la vía de... en Aldeamayor; o que creen nuevos itinerarios: acceso a las instalaciones agrarias de Sanchonuño, la conexión Carbonero-Tabanera, acceso al enlace de la CL-603 desde Roda de Eresma.

Y otro de los objetivos de este proyecto es crear un itinerario a lo largo de toda la autovía que cuente con un pavimento de aglomerado, solicitado por cicloturistas y usuarios de vehículos agrícolas, y otras mejoras en conexiones de enlaces y caminos, que se han evidenciado y manifestado desde la puesta en servicio de la autovía -como decía antes-.

Hay que indicar que estas actuaciones corresponden, en general, a elementos lineales a la autovía, de creación o mejora de acondicionamiento de viales de conexión adicionales a la misma, aunque también ajenos a ella, mientras que, en general, la permeabilidad transversal de la autovía es correcta, con un total de setenta y cinco pasos -hay un paso... uno cada mil doscientos veintiséis metros-; así como lo es también la accesibilidad propiamente a la misma autovía, con veintinueve enlaces, semienlaces o salidas directas, una cada tres mil ciento setenta y dos metros. Este punto únicamente... en este punto únicamente se plantea la construcción de dos nuevas estructuras, solicitadas por los Ayuntamientos de Portillo y Tabanera, tendo... teniendo este último el carácter de paso de ganado, y de un nuevo ramal de salida directa.

A lo anterior, hay que añadir las actuaciones que, a día de hoy, serían necesarias en los tramos iniciales y finales de la autovía, no concesionadas, para poderlas incorporar a estas concesiones; algo que resulta absolutamente conveniente para que la conservación se realice de forma homogénea. Es evidente que lo lógico es que sea con los medios de las concesionarias con los que se retire la nieve en todo el tramo que va desde Valladolid a Segovia, no teniendo sentido que dichas concesionarias solo atiendan hasta Aldeamayor y Valseca, y la Junta, con sus medios, los tramos más cercanos a las capitales. La eficacia y la razón parece que aconsejan que se incorporen a los contratos de concesión estos pequeños, pero importantes, accesos.

En base a estos criterios, se ha procedido a redactar los correspondientes proyectos de mejora de accesibilidad de la autovía, que deberían haberse denominado realmente "de mejoras de accesibilidad del entorno de la autovía". Posteriormente han sido remitidos a la Consejería de Medio Ambiente, con objeto de conocer la necesidad de su posible sometimiento a evaluación de impacto ambiental.

Una vez recibida la respuesta de dicha Consejería declarando no ser necesaria la evaluación de impacto ambiental, a la vista de la naturaleza de las obras proyectadas, y a pesar de no ser necesaria una información pública de los proyectos, se ha procedido a tramitar un periodo de consultas con los Ayuntamientos implicados. Actualmente, el plazo otorgado para dichas consultas ha concluido, aunque aún se está a la espera de recibir algunas contestaciones, procediéndose a continuación a analizar todas las sugerencias que se reciban y a acomodar las actuaciones previstas a lo que razonablemente se solicite.

Como resumen de todo lo indicado anteriormente, tenemos que la autovía, construida ya a día de hoy, cumple con los objetivos inicialmente marcados, y en concreto con la atención tanto al tráfico de largo recorrido como a un tráfico más de agitación entre los núcleos que atraviesa. Sin embargo, y como atención más concreta a las necesidades que se han conocido con posterioridad, a pesar del fructífero proceso de información pública, o que tienen su origen en el propio desarrollo que impulsa la infraestructura, resulta oportuno proceder mediante actuaciones... las actuaciones descritas, que, en definitiva, atienden más a los habitantes de la zona y al propio desarrollo de los pueblos que al tráfico que transita por la calzada desdoblada. Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Para fijar posiciones, formular preguntas o hacer observaciones, se procede a la apertura de un turno de los Portavoces de los distintos Grupos Parlamentarios. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, el Procurador señor Cantalejo.

EL SEÑOR CANTALEJO OLMOS: Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días. Vaya por delante nuestro agradecimiento al Director General de Carreteras por haber acudido con tanta presteza a nuestra solicitud de compensación para dar cuenta de esta importante inversión de la... de la Junta de Castilla y León. No sé el conjunto total... lo que supone el conjunto total de la... de la inversión. Conozco una parte de los tramos, que son 25 millones de euros; el otro tramo probablemente sea algo menos. Pero, en todo caso, es una cantidad realmente importante; y bueno, pues creemos que no está fuera de lugar dar cuenta a esta Comisión de las Cortes de Castilla y León.

Lógicamente, pues no voy a repetir la mayoría de las cosas que usted puntualmente ha informado del proyecto de la conversión de la 601 en autovía y este... y todos los datos que nos ha dado ya de... de esta nueva inversión, de este proyecto con... de este proyecto complementario. Pero, no obstante, pues bueno, hay algunas reflexiones que yo creo que sí que conviene, o, por lo menos, nosotros queremos dejar sobre la mesa, a ver si obtenemos respuesta a alguna de ellas.

En su anterior comparecencia -en realidad era para... para responder algunas preguntas orales-, estuvimos hablando de planificación, debatimos de planificación, de la planificación de esta carretera o de las obras en esta carretera, y, bueno, la verdad es que yo tenía la sensación de que parece que estábamos hablando de temas distintos.

Usted refirió que la planificación había sido perfectamente coherente. Recuerdo que hizo un recorrido por las inversiones desde el año noventa y dos hasta el año dos mil ocho, cuando acabaron las obras de la conversión de esta carretera en autovía. Recuerdo que usted hablaba: "Sin pecar de triunfalismos, es una actuación que no tiene aristas. En Europa, estas carreteras se tardan diez años, y aquí lo hemos hecho en diez años". Bueno, pues es verdad. Pero, a lo mejor, si hubiesen planificado como planifican en Europa, pues lo hubiésemos visto de una tacada.

Si se hizo la primera... la primera variante de población, en el año noventa y cinco se inició, terminó en el año noventa y seis... o terminó en el año noventa y cinco -no estoy seguro si fue en el noventa y cinco o en el noventa y seis-, pero, si le hubiésemos aplicado este periodo de tiempo, este *décalage* de tiempo, pues, en esos diez años; desde el año noventa y cinco al año noventa y seis, en el dos mil seis hubiésemos tenido la autovía.

Entonces, bueno, yo creo que, en planificación, se están superponiendo las inversiones en esta carretera. No voy a decir que sea de manera arbitraria, porque no tengo ninguna duda de que no lo es; no es de manera arbitraria. Pero lo que sí que quiero decir es que se están superponiendo inversiones y se hacen... se ejecutan inversiones que luego no tienen la funcionalidad o no sirven para lo que se han ejecutado.

Y tengo que recordarle -ya lo dijo usted, lo manifestó usted-: la inversión anterior habían sido 120 millones de euros; y, de esos 120 millones de euros, prácticamente el 90% o más no sirvió y se tuvo que volver a picar para hacer la autovía y para que la autovía tuviese la funcionalidad que en estos momentos tiene, y para la que no hemos regateado ningún... ningún comentario elogioso. Creo que ha sido una inversión que llevábamos reclamando desde hace muchos años y estamos muy satisfechos de que se hiciera. E insisto, que no lo hemos negado en ningún momento. Pero yo creo que la planificación de su departamento, pues, no obedece a parámetros que se sujeten a la lógica y al interés general, por el resultado final; sin perjuicio de que estemos -insisto- muy satisfechos de la obra actual y del proyecto actual de mejora de la accesibilidad a esta carretera.

En la anterior pregunta ya le pedimos... y por eso nos... nos satisface doblemente. Bueno, nos satisface porque se va a hacer y porque es una necesidad. Y punto. Lo haya pedido quien lo haya pedido. Lo había comprometido el Presidente Herrera cuando la... la inauguración, o lo había dicho, y nosotros se lo habíamos pedido porque habíamos recogido bastantes quejas o bastantes sugerencias de los usuarios de esta carretera.

De todas maneras, al menos una primera reflexión sí que tenemos que hacer: ¿qué proyectos sacaron a licitación, cuando un año después, o año y medio después, tienen que sacar un proyecto complementario por un 30%, más o menos? Es que no sé lo que supone el primer tramo, el tramo Valladolid-Cuéllar, no sé el importe; entonces, no sé si será el 30%, el 25 o lo que sea. En todo caso, es un porcentaje muy importante respecto de la inversión total de la... de la autovía, que fueron, creo recordar, 300 millones de euros. Entonces, sacaron un proyecto, pues, que no era el proyecto que exigía ese tramo, porque, si un año y medio después tienen que sacar un proyecto complementario, que supone un 20, un 25 o un 30%, pues, en fin, no sé qué proyecto sacaron.

Insisto, está la carretera cumpliendo el objetivo que tenía que cumplir, si bien las vías de acceso no lo están cumpliendo, y, por lo tanto, es muy adecuado lo que están haciendo. Pero creo que esta reflexión se nos debe permitir a los que, desde la Oposición, pues, tenemos que poner las necesidades sobre la mesa, y tendremos que hacer una crítica, en este caso yo creo que constructiva, sobre las inversiones de dinero público.

Pero, dicho esto, alguna cosa más tendría que decir. Hablábamos de flecos cuando hablamos de las preguntas... cuando vino usted a la comparecencia anterior, y el tramo que yo conozco... pues podría decir que seguimos con flecos. Aparecen obras complementarias en la travesía de Sanchonuño, creo que en la de Pinarejos, en la travesía de Navalmanzano, aparecen obras. Aparecieron cuando se hicieron las variantes de Sanchonuño, de Pinare-

jos, de Navalmanzano. Se hicieron obras en las travesías de estas localidades; y bueno, pues nos parecieron bien. Y ahora, vuelven a aparecer obras; pues seguro que están bien, no tengo ninguna duda. Pero no entiendo por qué se hacen obras en Sanchonuño, en Pinarejos, en Navalmanzano, y no se hacen a la travesía de Cuéllar. No se hicieron cuando se formalizó la variante de población, tampoco se hicieron cuando se hizo la autovía y tampoco aparecen -o, por lo menos, yo no las he visto- en el proyecto que va desde el tramo sur hasta la carretera... hasta la conexión con la CL- 603. El otro proyecto no lo conozco; ojalá aparezcan en el otro proyecto y me dé usted una alegría mayor. Pero... bueno, pues lo dejo sobre la mesa, que por qué se hacen unas obras y por qué no se hacen, en este caso, en el municipio de Cuéllar.

Otra cuestión que quedó sobre la mesa. En la anterior comparecencia, yo le reivindicaba unas obras complementarias que no aparecían en el proyecto que se habían sacado a concesión, y usted me dijo: "No, no, es que lo que se ha sacado a concesión es lo que se ha sacado a concesión, y a las empresas no les podemos pedir nada más". Yo creo que no fue exactamente así, porque hicieron una conexión -muy bien hecha, por cierto- del municipio de Valledado con la A-601 -eso no estaba en el proyecto-, y, sin embargo, bueno, pues otras obras dijeron que no se podían hacer. Yo creo que hay algo que no nos informaron adecuadamente. Si no estaba lo de Valledado, ¿por qué se hizo? Por cierto, bien hecho. Pero, si se hizo lo de Valledado, también se podían haber hecho algunas otras demandas, como la conexión de la SG-342, la carretera de Arévalo, con la A-601 a la altura de Cuéllar.

Luego, bueno, pues ha habido algunas... algunas infraestructuras asociadas a esta autovía que, año y medio después, no tienen mucha explicación. ¿Por qué se hizo un área de servicio entre Carbonero y Navalmanzano, con unos accesos bastante deficientes -yo creo-, y, sin embargo, se privó al municipio de Navalmanzano de unos accesos mejores? Usted sabe perfectamente que los ciudadanos y los vecinos de ese municipio están bastante insatisfechos con los accesos que hay actualmente, y que están previstos para el municipio de Navalmanzano. Pero es que no... es que unos kilómetros más allá aparece una... un área de descanso. Claro, si es que la gente no tiene que descansar en un tramo así. Me imagino que la habrá que hacer, porque lo exija la normativa, pero se priva a un municipio de unos accesos, bueno, yo creo que... que eran los adecuados, y se hace un área de descanso con unos accesos que hubiesen servido. Yo creo que fue para otra cosa, ¿no?

Y, bueno, un par de cosas más, porque no quiero alargarme, que andamos con muchos puntos en esta Comisión. No sé quién va a financiar el proyecto, si será como la obra anterior o va a ser la propia Consejería. Y otra cosa que le quería plantear, por si tiene ocasión de contestar ya, es las sugerencias que han hecho los Ayuntamientos. Lógicamente, no puede decir si se van a recoger o no se

van a recoger, porque han terminado hace un mes, más o menos; pero sí que nos gustaría saber cuándo se va a contestar y qué planificación tiene... van a tener las obras de este proyecto. Nada más por esta primera intervención. Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PASQUAL): Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, el señor Rodríguez Lucas.

EL SEÑOR RODRÍGUEZ LUCAS: Gracias, Presidente. Muy brevemente, Señorías, primeramente para felicitar y agradecer la presencia aquí, en sede parlamentaria, del Director General de Carreteras y del equipo que le acompaña.

Señor Director, pues estamos un poco perplejos, ¿no?, ante la intervención un poco contradictoria, o muy contradictoria, del Grupo de la Oposición. No hemos entendido absolutamente nada: si está satisfecho con la obra, pero no se lo está; le parece bien las obras, pero no las entiende. Nuestro Grupo está un poquito perplejo, y, por lo tanto, pues, no hemos entendido absolutamente nada.

Nosotros entendemos que por lo único que se le puede a usted traer aquí, a sede parlamentaria, es para felicitarle. Felicitarle muy sinceramente por su trabajo y el de toda la Consejería, por haber hecho realidad esta obra de infraestructura moderna, rápida y real. No he escuchado... aunque sí se ha mencionado que no se han ahorrado comentarios elogiosos- no he escuchado absolutamente ningún comentario elogioso.

Sí es cierto que esta infraestructura, moderna y rápida, que se ha hecho en tiempo récord, que cohesionamos nuestra Comunidad Autónoma, obra que no nos produce más que, a los miembros de otras provincias, envidia sana. Por lo tanto, felicitarle por su rapidez y su limpieza de ejecución, y también por esa versatilidad que usted comentaba, y que se reconoce por parte del otro Grupo; esa versatilidad de la Consejería que consigue adaptar esa vía a las necesidades de las personas. Esta obra de infraestructura, entendiéndose como se entiende- que se trata de una autovía que debe adaptarse a los tiempos y a las necesidades de una forma viva, como es lógico, mejorando su accesibilidad de forma permanente. Hablaba también ese reconocimiento a ese 95% de alegaciones que fueron aceptadas y que han configurado esa obra de infraestructura. Por lo tanto, no se entiende, por parte de este Grupo, más que usted esté aquí para recibir nuestra más sincera felicitación. Nada más y muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PASQUAL): Tiene la palabra el señor Director General.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Mu-

chas gracias. Bueno, agradecer, en primer lugar, el tono de las... de las... de las dos intervenciones de los Portavoces de los distintos Grupos. Y intentaré contestarle sucintamente, pero dando respuesta -a ver si no se me olvida nada- a los diversos aspectos que ha planteado el... el señor Cantalejo. Primero, por... por... aunque... aunque sería mejor, cronológicamente, hacerlo después; pero, bueno, le daré los datos de la inversión que suponen estos dos proyectos de actuaciones de accesibilidad que estamos en este momento tramitando.

El tramo norte tiene una... una estimación de... el valor de licitación de 24,13 millones de euros y el tramo sur tiene una... la... el valor del presupuesto son 18,3... 18,3 millones de euros. Bueno, por fijar... por fijar las cosas, ese... ese... el norte, 24 -si no lo he cogido mal, que podía... que puedo haberlo hecho al revés; y, si no, se lo rectificaré, que igual los he cambiado, ¿eh?-. Pero... pero... pero bueno, se lo... a lo largo de mi intervención le... la... la suma son 24 uno, y el otro son... y el otro son... y el otro son 18. Desde luego, el importe de estas dos actuaciones -por centrar las cifras- no es, desde luego, un 30% del valor de inver... de la inversión de la... de construcción de la autovía; es en torno del 20... del 20%. Pero esto son las... las cifras del valor de... de estas actuaciones.

Bueno, yo creo que usted ha hecho una crítica sobre la... la planificación de la construcción de este eje. Bueno, yo tengo que decir que yo no puedo compartir... compartir su... su razonamiento porque, de esa planificación, tal como la ha hecho Junta, con el tiempo, pues el primero que dio beneficio fue el municipio de Cuéllar, que fue el primer municipio que gozó de una variante... de una variante en... en su corredor; variante que debe llevar como doce o trece años casi en servicio -la variante de Cuéllar, sí, sí-, muchos años en servicio. Y, por tanto, variante que ha valido... que ha valido absolutamente toda su trazado para su posterior transformación en autovía. Luego, por tanto, como poco, podía concedernos el beneficio de la bondad de lo que se llama la construcción de las cosas por etapas.

Tengo que decirle otra cosa, señor Cantalejo, en el que... y lo podemos hablar más despacio en cualquier ocasión. Eso de que más del 90% de la autovía no ha servido, tengo que decirle que usted tiene mala información. El dato sería exactamente al contrario, es decir, el porcentaje de utilización, desde luego, en el primer tramo, sí que es muy superior al 90%. Nosotros teníamos una carretera que, en su mayor parte, en el tramo norte, permitía velocidades de circulación de ciento veinte kilómetros por hora, aunque fuera una carretera convencional, y, por lo tanto, su transformación en autovía -lo que se llama una A-120- pues ha hecho que, en... en la mayor parte del tramo norte, su... su trazado valga.

En el tramo sur, efectivamente, ha habido... se ha utilizado... ha habido una parte más grande de... de... de curvas, que ha habido que corregir para dotarles de unos... unos

radios mínimos compatibles con los ciento veinte kilómetros por hora. Pero, desde luego, el porcentaje de utilización de la autovía ha sido... ha sido muy alto. Le puedo concretar los datos; no los dispongo en este momento, pero, desde luego, no me atrevo... me atrevo a decirle que está más cerca de que sea el 90% lo que se ha utilizado que no, como usted ha expuesto, que el 90% no se ha utilizado. Luego yo creo que hemos hecho... entre todos, en una planificación a lo largo del tiempo, y respondiendo a lo que iban siendo las necesidades; y probablemente, el municipio de Cuéllar era el municipio que tenía una travesía, pues, más... más... más larga y más angosta y fue el que primero se resolvió, con una... con una obra que... que, además, hecha ya hace casi veinte años, y que fue un... un... una obra de mucha envergadura cuan...

Y así fuimos acometiendo poco a poco las actuaciones que iban... que eran más... más demandadas y que causaban un menor... un peor nivel de servicio de esa carretera, que era suprimir las travesías y construir las variantes de... las variantes de población, conforme... y, por tanto, atendiendo a las necesidades reales.

Bueno, en las planificaciones sucesivas, bueno, pues se... en un momento determinando, y no estando previsto, incluso, en el Plan de Carreteras 2002-2007... 2002-2007, no estaba prevista como tal autovía, pero, tomada la decisión política de construcción de la autovía, bueno, pues se efectuaron los... los... los acomodamientos legales para que se pudiera materializar esta inversión.

Luego yo creo que la planificación de la construcción de... de la modernización de este eje, que, efectivamente, a lo largo del... del tiempo ha podido recibir, pues, para unos ciento y pico kilómetros largos de recorrido, una inversión de 300 millones de euros, que se acomoda perfectamente a lo que es el módulo razonable de la... la... de la ejecución de una autovía en un terreno como en el que nos estamos moviendo: en torno a los 3... 2,5, 3.000.000 millones de euros por kilómetro.

Luego, al final, hemos construido una obra que el... el resultado es una autovía, que la hemos empezado a construir con una primera calzada casi de la autovía, que ha valido en su... en su mayor parte, y, por tanto, yo creo que utilizando con sabiduría y lo digo con toda la modestia los recursos públicos, que, desde luego, nunca son excesivos, y menos en este momento.

Por tanto, la... en cuanto... eso en lo que usted decía en la crítica de la planificación. ¿Qué proyecto de obra hemos hecho, que ahora hay que hacer unas obras nuevas? Bueno, pues quizás yo no me he expresado suficientemente bien. Nosotros hicimos uno... uno... un anteproyecto de la... de la autovía. Ese anteproyecto lo sacamos a información pública. He dicho que atendimos un porcentaje muy alto de las alegaciones que en ese momento se... se... se expusieron; y, por tanto, con esas alegaciones conocidas... el

proyecto inicial, más las alegaciones conocidas, hemos construido un proyecto de una autovía. Con las... la... y así lo hemos... y lo hemos puesto en servicio. Ha sido a partir de ese momento cuando se han detectado nuevas necesidades, que ninguno de los agentes -ni Ayuntamientos, ni los agentes implicados, posibles usuarios, asociaciones de... de agricultores, cooperativas- nos habían puesto de manifiesto hasta entonces.

Por tanto, cuando hemos conocido necesidades a mayores... una autovía que -como decía- sirve perfectamente al tráfico para el que estaba concebida, tanto de corto recorrido como de largo recorrido, pero nos hemos encontrado, efectivamente, bueno, que existen unas explotaciones... -nosotros lo hemos conocido ahora, porque es ahora cuando nos lo han hecho saber- unas explotaciones hortofrutícolas en la zona que utilizan de unos medios especialmente pesados, no habituales en... en todas las... en todas las... las... en las... en las explotaciones que se dan en los márgenes de la carretera; utilizan unas cosechadoras muy importantes, unos tractores especialmente grandes, unos remolques especialmente cargados, para los que no da debidamente servicio los caminos de servicio inicialmente proyectados.

Conocida esa necesidad, la Junta de Castilla y León no ha hecho más que oír las necesidades -así lo manifestó el Presidente desde el momen... primer momento de la puesta en servicio-, y entonces, sin... sin... sin... sin ningún problema, desde ese momento nos pusimos en contacto con los Ayuntamientos para que nos transmitieran, en principio, cuáles eran las... las necesidades, para que ellos fueran los interlocutores de las asociaciones agrarias, etcétera, etcétera.

Hemos redactado unos proyectos y se los hemos remitido a los Ayuntamientos para que, sin ser formalmente obligatoria una información pública, nos digan qué cosas, a su vez, de ese proyecto entienden que pueden faltar o que son necesarias. Y esa es en la fase en la que estamos.

Por tanto, ¿qué obra hemos hecho? Creo que hemos hecho una buena obra en la obra de la autovía, en régimen... en régimen de concesión. Hemos detectado unas nuevas necesidades y, en lugar de enrocarnos y decir que aquello está perfecto, pues decimos: pues vamos a hacer. La Junta, en la boca de su Presidente, ha manifestado la... la... la disposición de... de hacer las obras que sean necesarias para dar un mejor servicio, no ya al propio tráfico de largo recorrido, sino más bien a los usuarios... a... a los vecinos que... que... que desarrollan su vida y sus actividades en los márgenes de la... de la... de la carretera. Y en eso es en lo... y en eso es en lo que estamos ahora mismo.

Y, entonces, le... le responderé a otra de las cuestiones que me ha planteado: las actuaciones en las travesías. Vamos a ver, las actuaciones en las travesías, lo que está

previsto es... en estos proyectos es hacer las actuaciones en las travesías que permitan, sin solución de la... de continuidad, ceder a los Ayuntamientos las... las travesías, como se han ido cediendo las travesías a algunos de los Ayuntamientos que ya están en el corredor.

Y lo que pretendemos es ahora aprovechar esta... esta situación de estas obras complementarias para, sin ser un problema de la autovía ni de los vecinos de la zona, bueno, pues completar y rematar la actuación haciendo las actuaciones necesarias en las travesías para cedérselas a los Ayuntamientos que, al día de hoy, no las tienen... no las tienen cedidas. Y en este sentido, pues así el proyecto definitivo contemplará las actuaciones en aquellos Ayuntamientos que al día de hoy no están cedidas ya, para que se les puedan ceder a los Ayuntamientos.

Hay un tema que... que... que usted plantea reiteradamente, y es el tema de la conexión de la SG con la A-601. Bueno, pues el tema de la SG A-601 -usted lo sabe perfectamente- es... supone la construcción de una pequeña variante, una pequeña variante de Cantalejo.

Eso fue una sugerencia... de... perdona, de... perdone, de Cuéllar, de Cuéllar, de Cuéllar, la SG-601... 342, la que era a Nava... a Nava de Oro. Bueno, eso fue una petición que se hizo, una sugerencia, al Plan Regional de Carreteras. No estaba inicialmente -y usted lo sabe perfectamente- en la... en la... cuando salió a información pública el Plan Regional de Carreteras, esa actuación no estaba contemplada.

Hubo alegaciones, tanto por... aparte de las intervenciones en... o mis comparecencias en esta propia Cámara, con la... con la diversa actividad parlamentaria, como manifiesta... alegaciones expresas, de Ayuntamientos o Grupos del Ayuntamiento. Y en el Plan Regional de Carreteras está incluida la variante de Cuéllar, para conectar la SG-342.

Pero eso es... tenga el trazado que tenga que tener, es una nueva carretera, con el sentido de una variante que marca la ley, y requiere hacer un estudio informativo, una tra... comparación de diversas opciones, información pública específica, tramitación ambiental. Luego, por tanto, no es en este proyecto en el que haya que... en el que se pueda incluir, sino que será objeto, y así está incluido en el Plan de Carreteras, hacer una variante de la SG-342 en... en Cuéllar.

Yo creo que -en mi intervención, lo he dicho muy rápidamente porque no tenía tam... quería tampoco demorarle tanto- el grado de accesibilidad de la autovía es elevadísimo, Señoría. Tiene un enlace cada tres kilómetros. Las normas de recomen... las recomendaciones de trazado de las autovías, de trazado de una autovía nueva, te hablan de que no debe haber enlaces más allá entre... entre... de cinco a seis kilómetros. Luego,

por tanto, tenemos un enlace cada tres kilómetros; luego, por tanto, la accesibilidad de la autovía transversal es altísima, altísima.

Tan es así -y lo digo en esta Cámara- que, si algún día esta autovía tiene un tráfico cuatro o cinco o seis veces el que tiene actualmente, es decir, unas intensidades de tráfico realmente altas, sería un problema, y habría que hacer las actuaciones de seguridad vial necesarias para que fuera compatible esa permeabilidad tan enorme que tiene la autovía con la... con la seguridad vial.

Al día de hoy, ningún problema en la autovía, desde el punto de vista de la seguridad vial, para todos, porque es un éxito de la sociedad; no ha habido en la propia autovía, afortunadamente, ningún falle... ningún muerto desde... desde que está en servicio. Evidentemente, por su transformación en una vía de... en una vía desdoblada. Pero la... la autovía, Señoría, no puedo compartir con usted que es que tenga una mala accesibilidad y que estén quejosos determinados Ayuntamientos porque les falten... porque les falten accesos.

Estamos hablando de municipios de no mucha población, y en algunos tenemos acceso norte y acceso sur. Y a lo mejor resulta uno que va a Frankfurt, y en Frankfurt, en la autovía, pues, hay Frankfurt norte y Frankfurt sur. Eso no quiere decir que no se merezca Cuéllar norte y Cuéllar sur. No, no, no quiero decir... no me lo interprete mal. Pero que la autovía tiene muchísimos accesos.

Y, en cuanto a permeabilidad transversal, además de un enlace cada tres kilómetros, tiene un paso superior cada mil doscientos metros, ¿eh?, cada mil doscientos metros.

Y entonces... pero, en particular, respondiendo a lo que me dice, entre las alegaciones ahora recibidas, y de las cosas que se van a hacer, se va a construir un ramal de entrada directo a Navalmanzano. Con lo cual, Navalmanzano, por una vía indirecta, se le dota de dos... va a tener en la práctica, prácticamente, dos enlaces.

Sobre Vallelado, y brevísimamente. En Vallelado nosotros hemos construido un paso superior, que era lo previsto en el proyecto. Y ha sido Agricultura la que ha pavimentado un camino, y ese camino no tiene conexión con la autovía. Luego nosotros, en Vallelado, no hemos construido nada más que lo que nos mandaba nuestro proyecto: es uno de esos muchísimos, setenta y nueve pasos superiores, que me parece que he dicho antes.

Y en cuanto a la financiación de la obra. Bueno, pues aquí viene el tema... el tema en el que no puedo ser... No... no... no es que no pueda ser... no le puedo dar la seguridad de cómo lo vamos a hacer. Se lo voy a explicar: nosotros, estas obras... el... el objetivo de estas obras a hacer, excepto la parte de las obras que luego será de las travesías que serán entregadas a los Ayunta-

mientos, es que pasen a formar parte de la concesión de la autovía.

Entonces, hay dos procedimientos para hacerlo: que sean los concesionarios los que sean capaces de captar dinero en el mercado de capitales -cosa que no es especialmente fácil en estos momentos-, y entonces ellos re... si ellos reciben financiación, ellos ejecutarían las obras y se incorporarían a la concesión; y si los concesionarios -que puede ser el caso de los dos, o uno, cada caso puede ser diferente- no están en condiciones de captar... -por las situaciones propias de cada una de las empresas- de captar capital en el mercado de... de tener dinero en el mercado de capitales, entonces sería la propia Junta de Castilla y León la que realizaría esas obras, y luego las incorporaría, con los acuerdos necesarios, a la concesionaria.

Luego, por tanto, la fuente de financiación dependerá de si las obras las hacen directamente los concesionarios o las hace la Junta de Castilla y León y luego se las incorpora a la... a la concesión.

La planificación de las obras. Si resolvemos todos estos trámites en este... una vez atendidas -nosotros creemos que, desde luego, en el primer trimestre, con seguridad, del año que viene-, vistas y analizadas las alegaciones, queremos ser lo más flexibles posible. Pero también le digo una cosa, Señoría: no se ha abierto... no hay barra libre, es decir, ahora hay muchas... muchas peticiones ya de accesos a urbanizaciones y tal... Todo no se va a atender.

O sea, nosotros queremos atender las cosas que entendemos que son de razón, de dar servicio a la gente de la zona. Y, fundamentalmente, el objetivo último -no sé si lo he dicho- es conseguir que desde Segovia hasta Valladolid va a haber, paralelo a la autovía, un vial pavimentado, de forma tal que los... fundamental... los usuarios, la gente de la zona, y fundamentalmente los agricultores, puedan transportar sus productos por... por un vial pavimentado y sin restricciones a la circulación.

Resueltas las alegaciones, pues tenemos que... estamos ya en contacto, naturalmente, con los concesionarios, y ellos están estudiando la pla... la viabilidad o no de acometer ellos directamente las obras, y, en función de lo que nos... de... de... del camino elegido, pues, sin solución de continuidad, lo razonable es que el año que viene, el año que viene, nos pongamos a ejecutar estas obras. Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Pues, terminado el turno de Portavoces, se procede a la apertura de un turno para que el resto de los Procuradores que no hayan actuado como Portavoces de los Grupos puedan, escuetamente, formular preguntas o pedir aclaraciones sobre la información facilitada. Pues tiene la palabra el señor Cantalejo.

EL SEÑOR CANTALEJO OLMOS: Muchas gracias, señor Presidente. Muy rápidamente. Bueno, espero hacerlo muy rápidamente. Le agradezco sinceramente, pero muy sinceramente, sus explicaciones, señor Director General, porque ha dado muchas explicaciones, y se lo agradezco de verdad.

Bueno, no he entendido muy bien que el Portavoz del Partido Popular me conteste a mí. Yo no estoy compartiendo en esta Comisión. Y voy a decir un par de cosas. Bueno, lo primero, yo no voy a cri... no he criticado el proyecto ni voy a criticar un proyecto con el que estoy de acuerdo, absolutamente de acuerdo. Estoy de acuerdo con el proyecto de la conversión de la... de la CL-601 en autovía, y estoy de acuerdo con este proyecto de mejora de la accesibilidad. Estoy de acuerdo. Y no lo he criticado y no lo voy a criticar, porque no voy a criticar algo con lo que estoy de acuerdo.

Yo tengo que decir que, desde que oímos al Presidente que metía en el programa electoral la conversión en autovía, es que creo que le felicitamos públicamente en los medios de comunicación. Yo lo he hecho muchas veces, muchas veces; no sé si las llevo por cuenta, para pasárselas al Portavoz del Partido Popular. Estoy de acuerdo con el proyecto, y es que lo he dicho. A lo mejor esta mañana no lo había dicho tantas veces como el Portavoz quería haberlo oído, pero, bueno, yo creo que lo decía un poco de chuflla.

Estoy de acuerdo con el proyecto, y yo lo que critico son... no lo que critico, las reflexiones que hago son de las cosas que yo creo que están sin resolver; y algunas cosas, bueno, pues, yo creo que siguen sin resolver. Insiste mucho con el municipio de Cuéllar. Señor Director General, yo estoy aquí como Procurador del Grupo Socialista, y a lo mejor un poquitín más por la provincia de Segovia. Pero usted insiste mucho con el municipio de Cuéllar. Pues usted sabrá por qué. Yo no sé si es que tiene algún remordimiento con Cuéllar, porque insiste tanto con el municipio de Cuéllar que a lo mejor le queda a usted algo ahí, en la... en la retranca. Y, bueno, pues usted y yo sí que lo sabemos; el resto, a lo mejor, no lo saben.

No me ha aclarado por qué se han hecho obras en Sanchonuño. Sí que ha dicho que es para las cesiones a los Ayuntamientos. En el caso de Cuéllar, no lo ha dicho. Es lo único que creo yo que no ha... ha resuelto.

Y lo de la conexión, me quedo bastante intranquilo. La conexión de la SG-342 -creo recordar que es esa la carretera de Arévalo- con la A-601 lleva pidiéndose a la Junta de Castilla y León desde hace años, pero muchos años. Y, hablando de muchos años, pues a lo mejor hace ocho años, o nueve, o diez; lleva muchos años pidiéndose esa conexión.

Efectivamente, es una carretera nueva, no es exactamente una variante, aunque se puede considerar como

sea. Es una... bueno, nosotros hicimos una sugerencia -digo nosotros, desde el Ayuntamiento de Cuéllar-, y eran dos kilómetros novecientos metros, más o menos. Pero es que en el proyec... en el Plan Regional de Carreteras aparece una variante con una sub... con una... con un kilómetro. Y un kilómetro... es que creo que no hay ningún punto entre esa carretera y la A-601 que tenga un kilómetro de distancia; y por eso me preocupa.

Yo creo que, igual que aparece en este proyecto la conexión de la carretera de Bernardos con la A-601, podría haberse formalizado esta conexión igual. Es un tramo rectilíneo, de dos... de tres kilómetros; en fin, que es terreno público, de la comunidad de Villa y Tierra antigua de Cuéllar, y, bueno, pues nosotros teníamos bastantes esperanzas de que se contemplase, igual que se ha contemplado la conexión de la carretera de Bernardos, que es algo más corta, es kilómetro y medio, creo recordar.

Y me voy preocupado con ese... en ese sentido. Creo que se podía haber contemplado, pero, lógicamente, pues usted dice que no; pues no voy a discutir sobre el particular. El que aparezca en el Plan Regional esa variante con un kilómetro -que sí me fijé y lo vi-, me preocupa, porque es que un kilómetro... creo que esa distancia no sé si la hay en algún sitio.

Y un par de cosas más, con respecto a este proyecto, que, bueno, pues que se han descubierto o, bueno, que han aparecido después necesidades que no estaban cubiertas o que no estaban previstas. Le puedo decir que las cosechadoras no se han modificado, y no cabían por los puentes. O sea, que, lo de las cosechadoras, alguien, desde luego, se columpió. Del resto... del resto de las cuestiones, dos cosas nada más. No sabía lo de Vallelado, pensaba que lo había hecho el proyecto. Me dice usted que lo ha hecho Agricultura; pues perfecto. Pues estas explicaciones son las que uno espera escuchar en la... en las Cortes de Castilla y León, y se las agradezco muy sinceramente.

Con respecto al tema de la entrada de Navalmanzano, usted me dice que lo contemplarán. Me alegro muchísimo. Es verdad que hay pueblos con muy poca población que tienen acceso norte y acceso sur -como tiene Salzburgo y Hamburgo-, pero Navalmanzano, por ejemplo, no era el caso. Pinarejo sí, es un pueblo con muy poca población, y tenía acceso norte y acceso sur. Roda, igual. Pero Navalmanzano no lo tenía, y tiene mil y pico habitantes. Ahora lo va a tener, aunque no sea de manera directa, que sea indirecta. Perfecto; yo creo que es lo que estaban esperando los vecinos.

Y me voy bastante satisfecho con respecto a casi todo, menos con lo de Cuéllar. Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Tiene la palabra el señor Director.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Bueno. Gracias, señor Presidente. Bueno, señor Cantalejo, muy brevemente, por responderle a alguna de las cuestiones que me vuelve a decir ahora... ahora.

En cuanto al tema de las... de las travesías. El tema de las travesías, yo igual no me he expresado bien. El proyecto final contemplará la actuación en aquellas travesías que, al día de hoy, son titularidad de la Junta de Castilla y León; o sea, de los municipios cuyas car... cuya travesía, al día de hoy, es una travesía, porque la carretera sea titularidad de la Junta de Castilla y León. Entonces, en aquellos municipios que ya se han cedido las obras... las... las antiguas travesías a los Ayuntamientos, el proyecto ya no contempla inversiones. Esa es la razón de cuál son los municipios que la contemplan.

Y, por tanto, al final, el... el proyecto definitivo, escuchadas las alegaciones, contemplará las inversiones en las travesías que, al día de hoy, son titularidad de la Junta de Castilla y León, con el objetivo... y por eso se ha hablado con los Ayuntamientos, para ver qué es lo que... lo que piden, lo que necesitan, para que, dentro de las... de la... de los volúmenes de inversión que, con los procedimientos normales, hubiéramos invertido en esas travesías... -pues no se trata, como decía antes, de abrir la posibilidad de inversiones... de inversiones espectaculares- con los volúmenes de inversión que en condiciones normales, hubiéramos invertido, en aquellas travesías que, al día de hoy, son titularidad nuestra, actuaremos, porque, como los proyectos los hemos hecho, o se ha preguntado a los Ayuntamientos qué es lo que quieren, para que... y saben que, a continuación, detrás de estas obras irá la cesión a los Ayuntamientos de la titularidad de las mismas.

Le voy a hacer un comentario sobre la variante de... de Cuéllar en la SG-342, y... y si me lo... me toma nota de lo que le digo, para lo que... y los Procuradores de esta Comisión para el futuro, para que esto no genere problemas. El Plan de Carreteras prevé muchas variantes. Las variantes, como le decía antes, hay que hacer para ellas un estudio informativo y comparar diversas alternativas. Por tanto, la longitud que va a tener, al final, una variante de cualquier población no la sabemos, porque hasta que no se haga ese estudio informativo y se comparen las distintas alternativas... Por tanto, los datos que en el Plan de Carreteras... igual que... si aparece que el tramo de la carretera del pueblo A a B tiene veinte kilómetros, es porque es la medición real de la carretera, cuando en el Plan de Carreteras aparezca que la variante de un pueblo tal tiene una longitud de equis, eso son cosas absolutamente estimativas y que no tiene valor más allá que, bueno, una aproximación que... en una... en un documento tan amplio como un Plan de... de Carreteras, que se haya podido ver eso.

Luego, por tanto, ni el valor... el valor del kilom... de la... de la longitud no tiene... no es representativo. Será

el que resulte necesario de la... del necesario... el que resulte necesario del estudio informativo que hay que redactar, y que es forzoso para redactar. Y yo entiendo... y es... no... y no es lo mismo pavimentar un camino que ya existe, como es la carretera de Bernardos, o sea, que es un camino que ya existe, a lo que puede ser una... una... mejor dicho, una carretera que existe, a transformar un camino que incluso pasa por... por mitad de los... de... de masas forestales, en donde puede ser hasta más problema para nosotros, por los temas ambientales, hacer una carretera que no pasara por... por... un camino ya por masas forestales.

En definitiva, no siendo un problema muy grande lo de la construcción de la variante de la SG-342 en Cuéllar, pero no se le puede urdir y... y hacerla al margen del procedimiento que marca la ley, que tenemos que comparar dos o tres alternativas y var... y ver cuál es la mejor solución. Aunque, a lo mejor, lo que resulta intuitivo desde los que conocen más el terreno es que ese... que, siguiendo un camino existente, que pueda ser esa la solución. Pero eso hay que documentarlo en un estudio informativo, sacarlo a información pública, hacer una declaración de impacto ambiental; y todo eso está fuera de un proceso de esta naturaleza.

La variante... que yo no digo que no haya sido solicitada desde hace mucho tiempo, pero cuando de verdad entra en una planificación la... la variante de... de Cuéllar ha sido con este Plan de Carreteras. Pero también le digo una cosa, señor Cantalejo porque usted me habla de Cuéllar: la variante de Cuéllar que construimos y ya lleva en servicio trece años- es... fue una señora variante, que recogía todas las carreteras que acceden a Cuéllar, menos una; es decir, si la hubiéramos construido en aquel momento, casi hubiéramos construido la Cuéllar 30. Bueno, pues... bueno, pues la vamos a acabar construyendo cuando hagamos ese trozo de variante que falta por... ese trozo de variante que falta por hacer.

Y yo creo, si... salvo que no haya tomado la nota, que he respondido a las cuestiones que en esta segunda intervención usted me planteaba. Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Pues ahora sí que procede la apertura de un turno para que el resto de los Procuradores que no hayan intervenido como Portavoces de los Grupos puedan, escuetamente, formular preguntas o pedir aclaraciones a la información facilitada.

Pasamos al segundo punto del Orden del Día. Señor Secretario.

POC 531

EL SECRETARIO (SEÑOR SOLARES ADÁN): Segundo punto del Orden del Día: "**Pregunta Oral... Pregunta con respuesta Oral 531-I, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador don Manuel Fuentes López, relativa a obras del nuevo Plan de**

Carreteras 2008-2020, cuyo comienzo está previsto antes de final de año, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes, en el número 226, el once de septiembre de dos mil nueve".

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Para la formulación de la pregunta, tiene la palabra el Procurador señor Fuentes López, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR FUENTES LÓPEZ: Muchas gracias, señor Presidente. Primero, pues saludar al Director General de Carreteras, Luis Alberto Solís, que cada vez que... yo, aun no perteneciendo a esta Comisión, tengo alguna duda sobre cualquier tipo de infraestructura de carreteras de la provincia de Zamora, pues, cuando le llamo, normalmente da todo tipo de información, y así quiero que conste en el Diario de Sesiones.

Bien. El tema de las carreteras en la provincia de Zamora, como usted sabe, pues es un tema casi histórico. En Zamora estamos esperando a que la Junta de Castilla y León cumpla el Plan de Carreteras que se comprometió a hacer con la provincia de Zamora entre los años 2002-2007.

Quiero hacer una breve introducción pidiéndole que, si puede, y si tiene los datos, me gustaría que hiciera un repaso del cumplimiento de este Plan de Carreteras, porque la Zamora 324, Moralina-Portugal, no ha comenzado ni tiene previsto, creo, que se comience, ni tampoco la Zamora 925, Puebla de Sanabria-Portugal, ni tampoco la CL-612, variante de Castronuevo, ni la variante de Bermillo, ni la variante de San Martín de Valderaduey, ni la variante de Cañizo, ni la variante de Moraleja; tampoco las carreteras ZA-302, El Cubo-Fresno, y tampoco una carretera histórica, que es la carretera más periférica de toda la Comunidad, que llevamos esperando desde hace ocho años que se arregle, Zamora 102, la carretera Porto de Sanabria.

Si mis datos no son incorrectos, estas carreteras ni están presupuestadas, ni han comenzado ni van a comenzar en el año dos mil diez. Le ruego que me dé información al respecto.

Respecto a otras dos carreteras, que es la CL-605, de Zamora 610 a Zamora 611, el Piñero -así es como se denomina-, creemos... ya está licitada. Se adjudicó el veintiséis del ocho de dos mil nueve -eso es lo que ha salido en el BOCYL-, y queremos saber si ha comenzado y a qué ritmo va.

La Zamora 633, por último, de la CL-602 a la Nacional 122, Estación de Toro, también se ha licitado, ha sido adjudicada el veintiséis del tres de dos mil nueve -por lo que decía el BOCYL-, y queremos saber también si ha comenzado.

En definitiva, de estas carreteras, todavía hay muchas carreteras del Plan Regional 2002-2007 que no se han eje-

cutado, que no han comenzado las obras; en total, nueve, más dos que creemos que están en obras, y es por las que le preguntamos.

Dicho esto, ha habido un compromiso del Secretario General de la Consejería diciendo que los proyectos pendientes de la provincia de Zamora -creo que también del resto de provincias, pero no es... no es lo que ahora mismo me importa-, pues, van a tener prioridad en la ejecución del nuevo Plan de Carreteras -parece que esto es lo... lo correcto, lo razonable-. Pero estudiando el Proyecto de Presupuestos de dos mil diez para la provincia de Zamora, solamente hay presupuesto para cinco carreteras, entonces... y, además, la mayoría de estas no están presupuestadas. Con lo cual, ¿tenemos que esperar hasta el dos mil once?

En definitiva, no agoto el tiempo y lo que le pregunto es que, decíamos, teniendo en cuenta que desde el uno de enero hasta que se hizo esta pregunta, que fue el uno de julio -siete meses- de dos mil ocho, no se ha licitado ni una sola obra de las ochenta y seis obras incluidas en el Plan de Carreteras 2008-2020 -que ya casi han pasado dos años-, pues le preguntábamos cuáles son las obras que la Junta de Castilla y León tiene previsto comenzar, antes de finalizar el año, del nuevo Plan de Carreteras. Ya que estamos finalizando el año, y como hoy lo estamos debatiendo, le ampliaría la pregunta, si usted tiene bien el contestarme, y es: ¿qué carreteras, realmente, se van a comenzar, de las que no se han comenzado ya, en lo que queda de año y en el primer semestre de dos mil diez? Y le agradezco la información que me va a dar. Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PASQUAL): El señor Director tiene el uso de la palabra.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias, señor Presidente. Señorías. De la lectura de los antecedentes de la pregunta que formula Su Señoría, donde se mencionan ochenta y seis obras y se habla del volumen de licitación de la Junta de Castilla y León, he de entender que se está preguntando por las obras del Plan Regional de Carreteras 2008-2020 que se van a licitar en este año, dos mil nueve, correspondientes a la provincia de Zamora, que es el que... la provincia en el que el Plan -el citado Plan-, pues, individualiza ochenta y seis actu... actuaciones.

Voy a pasar a relacionárselas muy brevemente, con su fecha de anuncio de licitación en el... en el BOCYL; entendiendo, Señoría, que, quizá, pues no disponía de información suficiente porque en el momento de formulación de... de... de esta pregunta escrita, en julio, todas estas obras que... que le voy a relatar a continuación no... que no es una relación tan larga, estaban anunciadas, su licitación, en el Boletín Oficial... en los Boletines Oficiales. Paso a mencionárselas.

Uno es la 1.5-Zamora-12, que es el acondicionamiento de la CL-605, en el tramo de El Piñero hasta el cruce con

la C-610 de un pre... del PK 149 al 168, con un presupuesto de 5,7 millones de euros, y que se anunció la licitación el veintisiete de febrero del dos mil nueve.

Otra de las obras que se licitó ha sido la 2.1-Zamora-50; la mejora de plataforma y firme de la 633, en el tramo que va de la CL-602 a la 122, que son el a... el acceso a Toro, del PK 0 al 3,50, con un presupuesto de 1,5 millones de euros, sin entrar en más... en más detalles de cifras, y cuyo anuncio de licitación se produjo el veintiséis de marzo del dos mil nueve.

Otra obra de las licitadas ha sido el 3.1-Zamora-4, el nuevo acceso a Zamora, conexión direct... conexión de las carreteras 527 y 122, con un presupuesto de 17,4 millones de euros; se anunció su licitación el cinco de marzo del dos mil nueve.

Otra obra ha sido la 2.1-Zamora-49, la mejora de plataforma y firme de la 302 desde El Cubo a Fresno de Sayago, cuyo presupuesto era... es de 7,49 millones de euros, y cuyo anuncio de licitación, igualmente, es el cinco de marzo del dos mil nueve.

La 4.1-Zamora-19, que es el refuerzo del firme de la Zamora 925, de Puebla de Sanabria a Portugal, de 2,057 millones de euros; el anuncio de licitación es el cinco de marzo del dos mil nueve.

Y el refuerzo de firme, el 4.1-Zamora-20, refuerzo de firme de la carretera 912, Zamora 912, de San Pedro de las Herrerías a Alcañices, con un presupuesto de 2,59 millones de euros, y el anuncio de licitación el cinco de marzo del año dos mil nueve.

Además, Señoría -y luego podemos debatir sobre el tema-, entendiendo en un sentido amplio la palabra comenzar en lo referente a la ejecución de un Plan de Carreteras en este mismo año dos mil nueve, a su vez, se han adjudicado los contratos de asistencia técnicas para la redacción de cinco proyectos de... -por tanto, de otras obras- correspondientes a las mejoras de las carreteras de la Zamora 504, de la Zamora 714 y de la Zamora 902; así como las variantes... sí, como la redacción de los proyectos, que están en marcha, de las variantes de Moraleja del Vino y San Martín de Val... de Valderaduey.

Ampliando y respondiendo... esto es... sería la respuesta estricta en los términos en los que tenía formulada... yo, por lo menos, tenía conocimiento de la formulación de su pregunta por escrito. Yo, pues, intentaré... intento responderle ahora directamente, pues, a alguna de las cuestiones que usted plantea directamente en... en su pregunta.

Bueno, yo creo que de la... del cumplimiento del Plan de Carreteras, del Plan de... le diría dos cosas: el cumplimiento del Plan de Carreteras es lo que ya hemos debatido en esta propia Comisión sobre... sobre... sobre ese tema.

Nosotros, digamos que tenemos la conciencia tranquila de que, en cuanto a compromiso económico del Plan de Carreteras anterior, en el global de la Comunidad y en cada una de las provincias hemos invertido más dinero que el previsto en el Plan de Carreteras cuyo horizonte presupuestario era el año dos mil nueve. No dispongo aquí los... pero, de memoria, estoy hablando, en conjunto en la Comunidad, en torno a un 110%. Si la inversión del Plan de Carreteras eran... o sea, hemos invertido un 10% más que lo que teníamos que haber comprometido e invertido en el Plan de Carreteras 2002-2007. Si eran 1.800 millones de euros -quiero que... recordar de memoria-, pues ha sido como ciento... como 180 millones más de euros, sobre esa cantidad, la que se ha comprometido.

Entonces, yo ya lo he dicho en esta Cámara: las actua... algunas de... y muchas de las actuaciones que hemos... que hemos hecho han costado más dinero que el que se preveía en las... en el Plan de Carreteras cuando se redactó. Decía: es que ustedes planifican y hacen las cosas mal. Pues mire, no, porque ya lo he explicado aquí, y lo vuelvo a repetir muy sintéticamente: cuando en el año dos mil impe... empezamos a redactar el Plan de Carreteras anterior... el Plan de Carreteras anterior, el barril de petróleo valía 15 dólares, y... y cuando hemos estado en plena ejecución del Plan, y, desde luego, en el verano del dos mil ocho, el barril de petróleo valía 150 do... 150 dólares. ¿Eso qué quiere decir? Que el encarecimiento de los... del producto básico de nuestras carreteras, que es el... la... el... el betún para fabricación de la mezcla bituminosa, ha sufrido un encarecimiento... un encarecimiento espectacular, lo que ha hecho que eso, unido a que, primero, ha habido aumento de precio de otras cosas, ha habido un aumento... una mejora, digamos, en lo que se llama la... la evolución tecnológica, que hace que, en los años de... de... de desarrollo de un plan, pues aparecen nuevas normas, aparecen nuevos requisitos técnicos. En definitivo... las cosas, en definitiva, han costado más de lo que... de lo que inicialmente se presupuestaron, y, asimismo, en el conjunto de la Comunidad se han abordado actuaciones inicialmente no previstas, que han dado lugar a lo que digo: que la inversión total comprometida del Plan de Carreteras anterior ha cumplido más del 100%.

Entonces, ¿qué es lo que hemos hecho? Nosotros, el Plan anterior lo hemos dado por cerrado y hemos incorporado lo que no... pueda entenderse que no estaba ya terminado, y no lo estaba del Plan anterior, por supuesto, lo hemos puesto en el Plan nuevo. Y en nuestros acuerdos con los agentes sociales, en las Comisiones de Seguimiento del Acuerdo del Diálogo Social del Plan de Carreteras, se entendía -como Su Señoría así lo ha manifestado- que la primera prioridad a abordar en la ejecución del Plan actual era completar aquellas obras que venían del Plan anterior y que no se podían... y que no se habían... y que no se habían acometido.

Y esos... y ese es el ritmo en el que nosotros estamos ahora mismo comprometidos; sin querer decir que todo lo

que no se haya hecho del Plan anterior tenga que estar cumplido, o incluido o en los Presupuestos del año dos mil nueve o en los Presupuestos del año dos mil diez. Eso variará según el grado de cumplimiento que haya habido en cada una de las provincias. Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Bien. Para un turno de réplica, tiene la palabra el señor Procurador Fuentes López.

EL SEÑOR FUENTES LÓPEZ: Muchas gracias, señor Presidente. Señor Director General, usted ha hecho un repaso, y los Procuradores de Zamora intentamos hacer bien nuestros deberes. Y ya le he explicado personalmente que no es fácil hacer el seguimiento del cumplimiento de los presupuestos, porque algunas cosas no salen en el BOCYL, como es el nuevo acceso, es decir, el nuevo puente de Zamora, como le dije personalmente hace pocos días.

Pero bien, dicho esto, usted ha hecho un repaso de las obras que están adjudicadas. Pero yo voy a terminar... yo creo que lo voy a hacer un poco más rápido que de lo que ha hecho usted de forma detallada. Usted ha hablado de que la Zamora 611 está adjudicada; es verdad, ya lo planteé yo. Está adjudicada la carretera de la Estación de Toro; ya lo dije yo. Pero usted ha hablado de tres obras (la del nuevo puente, la Zamora 925, la Zamora 912 y la Zamora 302), que han salido a licitación el cinco del tres del dos mil nueve, y no tenemos conocimiento de que todavía estén adjudicadas; ningún conocimiento de ningún tipo. Le pediría que me dijera, en el BOCYL, cuándo yo puedo encontrar estas cuatro carreteras, que salieron en marzo, y que no tengo conocimiento de que estén adjudicadas.

Bien es verdad que tampoco tienen presupuesto adjudicado en los Presupuestos de dos mil nueve para poder realizarlas. O sea, que ustedes realmente juegan con el presupuesto: lo que tienen presupuestado, muchas cosas no cumplen; y lo que no tienen presupuestado resulta que lo incluyen, pero lo incluyen, sale a licitación y no se licita -no entiendo por qué- seis meses u ocho más tarde, como le estoy diciendo.

Entonces, la pregunta que quedo en el aire es: lo que ha salido a licitación, las cuatro obras que usted ha detallado, que ha salido a licitación el cinco del tres de dos mil nueve, ¿están adjudicadas? Sé que una de ellas, el nuevo puente, está adjudicado, porque usted me lo ha comentado y me ha dicho dónde lo puedo encontrar, aunque no está en el BOCYL. Pero las otras tres, ¿están ya adjudicadas? La Cubo-Fresno, de Zamora 302 -me interesa mucho-, ¿está adjudicada? Eso es así.

Si esto es así, el repaso que yo hacía al principio todavía tiene mucho más interés en hacerlo ahora, porque eso significa que de las... que, todavía, de las treinta y cinco actuaciones del Plan 2002-2007, que deberían de estar ya

finalizadas dos años más tarde, pues dos años más tarde, hay nueve que no han comenzado y dos que entiendo que estarán en obras, espero, porque sí están ya adjudicadas esas obras.

Eso significa que el 25,7% de las actuaciones que estaban incluidas en el Plan 2002-2007 -y se las puedo detallar- no se han ejecutado. Pero no se van a ejecutar, porque tampoco están en los Presupuestos de dos mil diez. Y yo le pregunto: ¿cuánto vamos a esperar en la provincia de Zamora para que comiencen las obras? Usted me ha hablado de cuatro, de cinco proyectos, que se están agilizando los proyectos: variante de Moraleja, variante de San Martín, la Zamora 702, 714. Bien. Nosotros queremos que comiencen las obras, porque ya ha pasado mucho tiempo para poder andar en proyectos.

¿Sabe qué supone esto para la provincia de Zamora? Pues supone que, desde los... de los 74,5 millones de euros previstos para invertir, no se han invertido, con las cuentas de la última respuesta parlamentaria que usted nos ha enviado al equipo de Procuradores Socialistas -y son las cuentas que nosotros hemos utilizado-, pues el 23,4%. O sea, que 1 euro de cada 4 de lo que estaba previsto en el Plan de Carreteras 2002-2007 no se ha ejecutado en la provincia de Zamora. Respuesta parlamentaria, según sus propios datos. Y a mí me parece que esto es grave y es criticable.

Claro, cuando entras en la Cámara de Contratistas y ves la licitación concreta de la Administración Central, la licitación de la Administración Regional, la diferencia es que está aperturado y anunciado el doble, como mínimo: en la provincia de Zamora, 2,5 más por parte de la Administración Central que de la Regional. Claro, eso imagino que explique parte de esta nueva ejecución.

Pero, de verdad, lo que me parece triste, y le pediría que usted me contestara es: la Zamora... perdón, la CL-612, de Zamora a la Zamora 711 (siento que sea... pero es que así se llaman los proyectos, no sé cómo llamarlos de otra manera), y la Zamora 711, que sí tienen presupuesto este año, de 1,9 millones de euros y de 2,2 millones de euros, ¿van a finalizar el próximo año? ¿Va a haber algún nuevo proyecto en los próximos seis meses? Le ruego que me conteste.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Bien. Para un turno de dúplica, tiene la palabra el señor Director General.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias. Intentaré, señor Fuentes, aclararle alguna... alguno de las... de la informa... la que dispongo aquí, de la información que me solicita.

Vamos a ver, el... de esto lo hemos comentado usted y yo. Quizá no... sobre el procedimiento de conocimiento

de las... de las adjudicaciones. Bueno, las obras que este año se han licitado en la provincia de Zamora, como sabe Su Señoría, han sido dos obras, si no recuerdo mal, por parte directamente de la Dirección General de Carreteras, y cuatro obras a través de la sociedad pública Provilsa.

Bueno, el... las fechas de todas las obras por las que me solicita... esas cuatro que decía que no sabía si estaban adjudicadas, y que se licitaron en el... que se licitaron en el mes de... en el mes de marzo, le diré las fechas de las adjudicaciones y... y dónde se pueden encontrar las... las resoluciones.

Vamos a ver, la... la obra, la 4.1... la 4.1-Zamora-19, el refuerzo... el refuerzo del firme de la carretera de Puebla de Sanabria al límite con Portugal, la fecha de adjudicación fue veinticinco de agosto del dos mil nueve.

En el perfil del contratante, del que luego hablaremos brevísimamente, aparece... aparece reflejada el... a las veinticuatro horas de la... de la adjudicación. Y le voy a decir en el Boletín en donde... de fecha de anuncio del Boletín: esta está anunciada... ha aparecido en el Boletín Oficial de Castilla y León del nueve de diciembre de este año; efectivamente, en el Boletín del nueve de diciembre ha aparecido la publicación de esta adjudicación. Pero al día siguiente de la adjudicación, que fue el veinticinco de agosto, estaba colocada en el... en el... en el perfil del... del contratante, el de la empresa pública Provilsa. Y el contrato se firmó el siete de septiembre. Luego entendamos -el siete de septiembre de este año- en un sentido amplio que las obras, si queremos poner como fecha de... de firma de... de contrato que da origen... -aunque exactamente no es así- da origen de las obras, están... están adjudicadas y, por tanto, en condiciones de comenzarse.

La obra de San Pedro de las Herrerías a Alcañices, que se licitó en esa... en la misma fecha que Su Señoría manifestaba, se adjudicó también el veinticinco de agosto, se colgó en el perfil del contratante, como marca actualmente la legislación, y, efectivamente, no se ha producido hasta el día nueve de diciembre el anuncio en el BOCYL de la... el anuncio en el BOCYL de la adjudicación de la obra. Pero el nueve de diciembre del dos mil nueve aparece en el BOCYL la adjudicación de la obra. El contrato se firmó el siete de... el siete de septiembre.

La... la carretera de El Cubo de la Tierra del Vino a Fresno de... a Fresno de... de Sayago. La adjudicación es de veinticinco de agosto del dos mil nueve, también de la sociedad pública Provilsa -se colgó en el perfil del contratante... del contratante-, la licitación es del mes de abril como... del mes de marzo, y aparecía anunciada la licitación por el importe de la obra en el BOE, en el diez de marzo, y en el DOUE, en el de las Comunidades Europeas, el cuatro de marzo.

La adjudicación de esta obra, como se anunció su licitación en el BOE y en el Boletín de las Comunidades Euro-

peas, el quince de octubre del dos mil nueve apareció en el BOE la adjudicación. O sea, en el BOE de quince de octubre, del diez, del dos mil nueve, la adjudicación del mes de agosto, o sea, en el plazo legal -que estamos hablando de cuarenta y ocho días. Que podíamos entrar en el debate de si... los plazos, en cuanto a la publica... la publicación de las... de las adjudicaciones rigen para las sociedades públicas -en mi opinión, deberían regir, son los mismos- para que, efectivamente, se pueda hacer el contrato -perdón-. Pero, sin entrar en la exigibilidad de esos plazos o no, se adjudicaron a final del mes de agosto, y el quince de octubre se publicaron en el Boletín Oficial del Estado y en el... en el... en el Boletín de las Comunidades Europeas el trece de octubre del noventa y nueve.

Lo mismo le pasa a la... al... a la obra del... del nuevo puente de Zamora, que se adjudicó el veinticinco de agosto y se... su adjudicación se publicó en el BOE el quince de octubre del dos mil nueve y en el mismo documento de las Comunidades Europeas, que le decía, la obra de Fresno de Sayago, del trece de octubre del dos mil nueve.

No... le hablo de memoria, pero creo que estas dos han aparecido, así mismo, publicadas en el BOCYL el nueve de... de diciembre. Aun... creo... pero eso sí que... se... se lo hablo de memoria y no tengo la... no tengo la garantía, pero, efectivamente, aparte de estar colgadas en el perfil del contratante de la Administración, se han... se ha anunciado su adjudicación en el mismo Boletín en el que se produjo su licitación, es decir, en el BOE y en el DOUE. Eso en cuanto a confirmarle que las cua... las seis obras licitadas en la provincia... en la provincia de... de Zamora, de este año, pues han sido... han sido... han sido adjudicadas.

Vamos al siguiente paso. Cuatro de estas obras, así como las nuevas obras que aparecen en la provincia de Zamora, están en el presupuesto de Provilsa. Yo desconozco la razón -y eso... no la conozco... es una razón que excede del ámbito de mi competencia- por qué en el presupuesto, en los presupuestos, no aparecen la... la consignación individualizada de esas obras que se acometen con cargo a Provilsa. Pero, evidentemente, tendrá que admitir, Señoría, como poco, que de las obras adjudicadas, y firmado su contrato -todos ellos, los contratos, el más tarde está firmado el siete de septiembre-, que tienen... que tienen la... la consignación presupuestaria; las de la Dirección General, por supuesto, porque están hechas a través de los procedimientos de contratación administrativos ordinarios, y, por tanto, con su recepción de crédito y con su documento contable; y las de la sociedad pública, a través de las operaciones de endeudamiento, aprobados, en este caso, en el XVIII Plan Económico-Financiero de Luego el plan... en el Decimotavo Plan Económico-Financiero de que... aprobado por el Consejo de Gobierno, están recogidas y autorizadas las consecuencias de las operaciones de endeudamiento que permiten afrontar la realización y la materialización de las obras contratadas con la sociedad... con la sociedad pública.

Intentaré, con la información que dispongo aquí y, por tanto... Sí le voy a hacer un comentario: las obras, una vez adjudicadas, salvo... salvo circunstancias extremas, se acaban rematando y se acaban haciendo. Luego, por tanto, ante la escasez de medios que tienen las Administraciones hoy día -todas ellas-, el que una obra primero esté planificada... es el primer paso, pero el siguiente paso, difícil, es que pase de la planificación a la y que entre ya en presupuestos y, a partir de ahí, entre a licitación. Esa obra ya... ya tiene su consignación, ya tiene su... su parte de dinero aplicable para ejecución de la obra, y, por lo tanto, es una actuación, de alguna manera -llamémosle-, "favorecida", y, por tanto, esa actuación podrá tener, a juicio de unos, al principio, un retraso...

Luego, sí quería decirle una cosa: las obras de carreteras, y de algunas de la naturaleza de las que estamos haciendo, son obras que requieren unas... unas actuaciones preparatorias de la iniciación de la obra muy importantes. Y no me refiero solo a la... a la... a las gestiones de las expropiaciones, me re... me refiero a las gestiones cada vez más amplias que hay que hacer con las autorizaciones medioambientales: primero, para poder cortar árboles; para poder hacer, si hay que hacerlo, expedientes de prevalencia porque hay que ocupar algún monte público; para hacer las extracciones de los áridos; para hacer... colocar plantas; las instalaciones de... puede ser de fabricación de áridos; las instalaciones de fabricación de las mezclas bituminosas o de las plantas de suelo o cemento... Todas ellas... muchas de estas actuaciones requieren, en algunos casos, la formulación de una declaración de impacto ambiental específica para una instalación auxiliar. Luego, por tanto, no es de extrañar, haga... sea quien sea la Administración... la Administración la que las haga, que el primer año de adjudicación de una obra de acondicionamiento o mejora, prácticamente se pasa... -todas las Administraciones, ¿eh?- se pasa en actuaciones preparatorias. Es distinto una actuación de refuerzo de firme, que probable... normalmente, se surten de las plantas que están en... en servicio.

Dicho eso, paso a... a... anunciarle las obras, que yo creo que lo conoce, porque están en el presupuesto, bien en el propio presupuesto de la Dirección General o bien en el presupuesto de la sociedad pública Provilsa, aunque bien, por causas que yo, desde luego, no... no... las desconozco, no sé por qué no aparece la... la... en principio, la partida presupuestaria de que están dotadas. Nosotros... está previsto en el presupuesto para el año que viene para la provincia de Zamora, además de la continuación de las obras, evidentemente, ya adjudicadas -continuación o inicio, en su caso-, las siguientes actuaciones: la variante de Cañizo, la variante de San Martín de Valderaduey, la mejora de la carretera 504 de Villamayor a Valladolid y el acondicionamiento de la carretera que va a Porto y Barjacoba, así como el refuerzo de la carretera de Bermillo de Sayago a Fermoselle, la señalización horizontal y la vertical de las carreteras, así como un par de actuaciones de clave 4.3 que son de seguridad vial, de... que se licitarán también el año que viene. Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Bien. Pues pasamos al tercer punto del Orden del Día, señor Secretario.

POC 532

EL SECRETARIO (SEÑOR SOLARES ADÁN): Tercer punto del Orden del Día: **"Pregunta con respuesta Oral 532-I, formulada a la Junta de Castilla y León por el Procurador don Octavio Cantalejo Olmos, relativa a la... a las obras de mejora de la carretera Segovia 205, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, en el número 226, el once de septiembre de dos mil nueve"**.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Muy bien. Pues para la formulación de la pregunta, tiene la palabra el Procurador señor Cantalejo, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR CANTALEJO OLMOS: Muchas gracias, señor Presidente. Espero que no me hagan falta. Bueno, esta... la pregunta que aparece hoy en el Orden del Día pudiera parecer equivocada o fuera de contexto. La pregunta era que la carretera autonómica SG-205 presenta mal estado en el tramo que va desde Cantalejo a Cerezo, e incluso, recientemente, han colocado carteles pidiendo precaución, y se preguntaba que cuándo van a empezar las obras y qué programación tiene la Junta para estas obras.

Entonces, la pregunta, bueno, pues a lo mejor parece fuera de contexto hoy, once de diciembre; lo que pasa es que esta pregunta fue formulada en el mes de febrero, y cuando se formuló esta pregunta llevábamos ya bastante tiempo con una carretera en una situación, pues, bastante... bastante lamentable. Una situación... -perdón- una carretera que tenía un asfaltado agrietado. Bueno, no voy a decir lo que conoce la Dirección General perfectamente, pero la situación era realmente preocupante y peligrosa. Entonces, bueno, por eso se formuló la pregunta en aquel momento.

No obstante, pues tal vez sea ocasión de dar alguna explicación de por qué las obras empezaron... en mi opinión, empezaron bastante tarde, porque se habían adjudicado en el mes de octubre a la empresa Hergón, y luego se han realizado con... bueno, parece que con muchas molestias a los usuarios. Yo sé que muchas veces es inevitable; no lo sé, y lo único que pido son explicaciones. Y están llevando un desarrollo, pues... bueno, yo creo que está conllevando más peligros de lo que nos parece desde fuera, más peligros de los habituales. A lo mejor son los que tiene que haber, ni más ni menos. Y, una cosa más, hay un par de curvas, más o menos, que no están contempladas en la carretera, y pudiera ser... pudiera estarse a tiempo de solucionarlo.

Por lo tanto, bueno, pues resumiendo un poco, ¿por qué empezaron las obras tan tarde si es que han empezado tarde? Insisto, si se adjudicaron en el mes de octubre,

las obras yo creo que empezaron en el mes de marzo, abril, los trabajos previos, que yo estuve viendo; teniendo en cuenta que es una carretera que tiene muchísimo... Bueno, conoce la Dirección General mejor que yo la densidad de tráfico de esa carretera, tiene mucho tráfico, y la carretera tenía unos baches que los usuarios más o menos, los conocían y los sorteaban; los que no los conocían se los... se los comían, claro.

Y bueno, pues es una carretera de uso imprescindible para una serie de municipios pequeños que tienen que trasladarse a Cerezo o a Cantalejo a hacer sus compras, y gestiones administrativas, al médico etcétera, etcétera. Por lo tanto, no es una carretera prescindible porque tengas otra alternativa; era una carretera re... o sea, es una carretera que tiene mucho uso, y, realmente, es necesaria.

Entonces, bueno, no quiero insistir más. Yo creo que empezaron las obras tarde, o... -salvo que usted explique lo contrario- creo que se han desarrollado con más peligro o con más molestias de las habituales -salvo que usted me explique lo contrario-. Y, bueno, pues ya aprovecho, pues, para plantear que, al menos, hay un par de curvas, que le puedo identificar dónde están, que a lo mejor todavía están a tiempo de solucionarlo. Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Para contestar a la pregunta formulada, y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el Ilustrísimo señor Director General.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias, señor Presidente. Bueno, Señoría, intentaré no agotar los diez minutos.

Las obras por las que se solicita información sobre su comienzo y programación corresponden a los de la mejora de la carretera SG-205, en el tramo comprendido entre Cantalejo y Cerezo, y recogidos en el expediente clave 21-Segovia-18, que es como nosotros los... las localizamos.

Bueno, efectivamente, la licitación de la misma se anunció en el BOCYL del veinticuatro de abril del dos mil ocho, el contrato se firmó el trece de octubre del año dos mil ocho, con un plazo de ejecución de veinticuatro meses. El presupuesto vigente de la obra es de 8,11 millones de euros, con una distribución de anualidades de 2,7 millones de euros para el año dos mil nueve y 5,3 millones de euros para el año dos mil diez; o sea, 2,7 para el dos mil nueve y 5,3 para el dos mil diez.

Las obras proyectadas consisten básicamente en la ejecución de tres variantes de trazado para homogeneizar las características geométricas del tramo y dotarle de una velocidad de proyecto de ochenta kilo... mínima de ochenta kilómetros por hora. La rehabilitación estructural del firme, mediante el reciclado con cemento del firme

antiguo y extendido de mezcla bituminosa en caliente y el... el acondicionamiento de todas las intersecciones existentes y la reposición de la señalización y el balizamiento.

A día de hoy -yo creo que Su Señoría lo conocerá-, el reciclado con cemento y el extendido posterior de la capa intermedia de mezcla bituminosa en caliente, de seis centímetros de espesor, está ejecutado en el 100% de la carretera.

La variante número tres, entre el PK 21,600 y el 22,250, para cuya ejecución fue necesaria cortar al tráfico la carretera el diecisiete de octubre de este año, fue abierta al servicio el viernes veintiséis de noviembre.

La variante número dos, del PK 10,4 al 11, ha sido abierta al tráfico el día nueve de diciembre. Está ejecutándose, hoy, los entronques de la variante número uno para abrirlos al tráfico; seguramente, si no es hoy, será el lunes o... probablemente hoy, quedarán abierto al tráfico, quedando la vía en perfectas condiciones de uso de cara al invierno. Igualmente, se ha iniciado la adecuación de la travesía de Cerezo de Abajo.

Quiero resaltar, Señoría, que el volumen de obra ejecutado en este momento de... -como le he dicho está toda la capa con las actuaciones de movimiento de tierras, construcción de variantes, re... reciclado del firme y ejecución de la primera capa, extendida- superan ampliamente la anualidad vigente, habiéndose anticipado una parte importante de la anualidad del año dos mil diez.

Por todo lo anterior, presumiblemente, no se agotará el plazo contractual, que alcanza a octubre del año dos mil diez, por cuanto solo restará para el año próximo la ejecución de la capa de rodadura y parte de la señalización y remates de obra. Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Para un turno de réplica, tiene la palabra el Procurador señor Cantalejo, por un tiempo máximo de cinco minutos.

EL SEÑOR CANTALEJO OLMOS: Muchas gracias, señor Presidente. Le agradezco mucho sus explicaciones, pero, prácticamente, me ha dado la que... las que no le he pedido. Se las agradezco de todas maneras porque, bueno, está bien saber exactamente la planificación de... de esa obra. Pero yo le preguntaba: si han... adjudican la obra en octubre, la carretera está realmente mal, realmente mal; tenía unos baches... bueno, si los conoce la Dirección General perfectamente, vamos, tenía que conocerlos; cómo no los va a conocer; si ha planificado la carretera, es porque hacía falta.

Yo, me gustaría que... que nos explicase por qué empezaron en el mes de marzo o abril, cuando estaba adjudicada desde octubre. El resto de la... de la gestión de la obra yo

creo que va... va muy bien, como usted ha dicho, y va con un adelanto tremendo, pero, sin embargo, no he escuchado ninguna explicación de por qué empezaron tan tarde y se permitió que durante un invierno se utilizase esa carretera en ese estado, cuando estaba adjudicada a la empresa Hergón.

Es lo único, la única duda que nos queda. Quiero decir que no pasa nada; ya ha pasado, ha pasado el tiempo y no vamos a solucionar nada. Únicamente, pues si nos puede dar alguna explicación... Es que, además, bueno, fue... bueno, voy a decir chocante; fue curioso ver unos carteles que ponían "Carretera en mal estado. Sesenta por hora", pintados de amarillo, donde no aparecía ni la Junta de Castilla y León ni la Dirección General de Tráfico. No sé si es habitual que en una carretera llegue una empresa y ponga carteles, no sé si es habitual; no lo sé, de verdad, y por eso, pues, bueno, si nos lo explica, pues muchísimo mejor. Pero un buen día aparecen esos carteles, y los vecinos más cabreados todavía; y, bueno, se lo contaron a la prensa; se puede usted imaginar... Y me imagino que leería los comentarios de los usuarios.

Entonces, bueno, si me... si nos puede explicar lo de los carteles. Más que nada por curiosidad, pero sobre todo porque, adjudicando las obras en octubre no pudieron presionar a... vamos, presionar a Hergón, para no haber tenido que haber pasado un invierno los habitantes, los usuarios de aquella carretera con una carretera en un estado tan... tan nefasto de verdad. Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Muy bien. Para un turno de réplica, y por un tiempo máximo de cinco minutos, tiene la palabra el Ilustrísimo señor Director General.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Bueno, gracias señor Presidente. Vamos a ver, señor Cantalejo, yo voy a... voy... voy a hacer un primer comentario que espero que lo valore, y que tiene que ver con parte de mi intervención anterior.

Mire, esta obra, en el Plan de Carreteras anterior, la programación que tenía, en el Plan de Carreteras anterior, 2000-2007, era la de un refuerzo de firme, con una actuación prevista de 1,5 millones de euros. Nosotros, conocedores del estado de la carretera, anticipamos... digamos que anticipamos la actuación que entendíamos que era necesaria, y la que ahora aparece reflejada en el Plan nuevo, y pasamos de una actuación de 1,5 millones de euros, que era la que estaba planificada en el Plan, a una actuación que es la que hemos ejecutado y estamos a punto de terminarla, felizmente, aunque para... con algún retraso, a juicio de Su Señoría, de 8.000.000 de euros.

Luego, por tanto, vuelvo a decir lo mismo: a una carretera que lo necesitaba, le hemos aplicado de unos recursos que son escasos -y algún día podemos hablar de eso

de... de... de la... de la necesidad de la... de... de la priorización de las inversiones, unos recursos que son escasos, y a una carretera que es un eje importante de comunicación en la provincia de Segovia, le hemos aplicado... pasamos en el Plan anterior... en lugar de 1,5 a 8... a 8.000.000 de euros.

Y, claro, las obras se adjudican en un momento determinado, pero las actuaciones del... Y esta obra, fundamentalmente quitando la construcción de las variantes, que lleva movimientos de tierras, la actuación principal ha consistido, ante el agotamiento estructural del firme, ha habido que rehabilitarlo completo. ¿Cómo? reciclándolo y estabilizándolo, el firme, con cemento. Y esas operaciones no se pueden hacer, Señoría, en invierno; esas operaciones hay que hacerlas con buen tiempo, y, fundamentalmente, con calor, para que usted me entienda.

Luego, por tanto, esa puede ser la... esa es la explicación de por qué una obra que ini... efectivamente, somos conocedores de que el estado de circulación de la carretera no era bueno. Yo no sé cua... quién puso esos carteles, pero, vamos, en las obras, el poner un cartel... Hay una señalización que es la obligatoria y la que es de código y... pero... y esta... No, no, pero es que la... los otros, los que son carteles informativos... en los carteles informativos se pueden poner carteles que informan a la gente de que está en una carretera en mal estado. Que eso no hace sino... si los ha puesto la Administración sin hacer patente, incluso en su defecto. Pero, bueno, entendemos que es una información al usuario que diga: está usted en una carretera que está en mal estado. El usuario puede decir: no, si ya lo veo. Bueno, pues ya lo veo. Pues, además, nosotros se lo avisamos para que usted tenga cuidado.

Una carretera al que le habíamos aplicado 8.000.000 de euros. Que es que 8.000.000 de euros es mucho dinero. Porque, con esto del euro, le hemos perdido el respeto al presupuesto, y 8.000.000 de euros son casi 1.500 millones de pesetas; que parece una nimiedad, pero es una inversión muy importante de dinero. Y esa inversión está prácticamente materializada, y, cuando termine el próximo... antes de que... de... de que llegue la próxima primavera, pues se podrá ejecutar la sigui... la capa... la capa de rodadura y dejar una ca... una carretera en perfectas condiciones.

Si Su Señoría me hace llegar los tramos o las curvas que entiende que, a su juicio, son objeto de mejorar, pues veremos y analizaremos si es... a estas alturas de ejecución del contrato... o si tienen una... otra... otro tipo de tratamiento o respuesta. Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Muy bien. Pasamos al punto número cuarto. Señor Secretario.

EL SECRETARIO (SEÑOR SOLARES ADÁN): Cuarto punto del Orden del Día: **"Pregunta con respuesta**

Oral 536-I, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores don José Ignacio Martín Benito, don Manuel Fuentes López y don Manuel Ramos Pascual, relativa a obras en la carretera Zamora 324 de Ricobayo a Portugal, que se publicó en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 226, el once de septiembre de dos mil nueve".

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Para formular la pregunta, y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el Procurador señor Martín Benito.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO: Gracias, señor Presidente. Buenos días, señor Director General. Vamos a hablar de una carretera, la Zamora 324, una obra, a nuestro juicio, excesivamente lenta, y que esta es la razón por la cual el Grupo Parlamentario Socialista, haciéndose eco de las quejas de usuarios, vecinos y Ayuntamientos de la zona, trae aquí esta mañana para escuchar una explicación de la Junta de Castilla y León.

Le recuerdo que estamos hablando de una carretera que es la principal conexión entre dos comarcas del oeste zamorano, entre Aliste y Sayago, y, a su vez, con el país vecino de Portugal. El Plan Regional de Carreteras 2002-2007 contemplaba el acondicionamiento de once kilómetros y medio de esta carretera, con un importe, entonces, de 2.760.000 euros. Es obvio que en ese primer plan, aunque se contemplaba, no se realizó la obra, y se está realizando en el segundo plan. La inversión final se ha anunciado en 3.400.000 euros, de los cuales 500.000 se ejecutarán en el año dos mil diez. El proyecto fue aprobado por la Consejería de Fomento el siete de marzo de dos mil siete. Las obras se iniciaron en febrero, o a mediados de febrero de dos mil ocho; un año después, la carretera permanecía abierta, mientras se realizaban las obras, que la hacía Construcciones y Contratas Lerma; las obras no avanzaban. En enero ya comienzan los vecinos a impacientarse, los usuarios también, y el Grupo Municipal Socialista de Muelas del Pan, entonces, denunciaba que el trazado estaba lleno de baches, y que en ocasiones, pues, ocupaba la totalidad de la calzada.

Se suceden las quejas de Alcaldes y vecinos durante ese mes, y los trabajadores del Salto de Villalcampo, que tienen que ir todos los días a su trabajo, se ponen en contacto con el grupo de Procuradores socialistas, denuncian la peligrosidad y el mal estado de la carretera que tienen que utilizar a diario.

Me va a permitir, señor Director General, que le lea una mínima parte de los testimonios que nos hicieron llegar por escrito. Denuncian que el ritmo de las obras siempre fue lento, y dicen textualmente "no es ni siquiera el ritmo de un kilómetro al mes, sino de cero kilómetros al año, ya que llevamos un año de obras, y no solo no han acabado ni un kilómetro, sino que, además, han destruido la carretera vieja, la que actualmente está en uso". Testimonio de los

usuarios de la carretera, son estos también: "En un principio febrero de dos mil ocho, se hizo un eco... perdón se hizo un desbroce... perdón un desbroce de los márgenes de la carretera, y hasta que no se celebró el Trofeo Iberdrola de ciclismo, diecinueve de marzo, no comenzaron los trabajos de desmonte. Con el paso de los días, la carretera se deterioraba cada vez más, y nos temíamos lo peor (cada vez menos excavadoras, comentarios de la gente de las subcontratas de que todavía no habían cobrado ni un euro)". Sabe usted que la empresa adjudicataria, Construcciones Lerma, dio en quiebra, por lo cual la Junta tuvo que adjudicarla a otra empresa.

El ritmo siempre fue lento, se quejaban los usuarios de que "veíamos las máquinas excavadoras, aunque estuvieran paradas la mitad de los días, pero desde el mes de noviembre de dos mil ocho ya no tenemos ni máquinas, las obras están totalmente paralizadas desde entonces".

Bueno, le podría leer algún testimonio más. En cualquier caso, vecinos y usuarios de la carretera nos pidieron que nos interesáramos por la situación de esta obra, lo hicimos y presentamos esta pregunta oral con fecha dos de febrero de dos mil nueve, que hoy va a tener contestación. Actualmente, por lo tanto, ya va para dos años el comienzo de las obras de la carretera.

Y por eso, le preguntamos, señor Director General, qué circunstancias motivaron la paralización de la obra de la carretera arriba referida, cuándo tiene previsto la Junta que se inicie las mismas y cuándo prevé la Junta de Castilla y León que estén finalizadas las obras de mejora de la plataforma y firme de la carretera entre Ricobayo y Moralina. Las dos primeras preguntas, ya conocemos la respuesta, no la conocíamos entonces, en febrero, cuando la hicimos. La paralización se debió a la quiebra de la empresa Construcciones y Contratas Lerma, y sabemos que, tras esta quiebra, las obras fueron adjudicadas, de nuevo, a la empresa Blas-Gon de Aranda de Duero.

De todos modos, de todas formas, mantenemos la pregunta en su totalidad. Y sobre todo, nos interesa que nos responda a cuándo van a estar finalizadas las obras de mejora de la carretera entre Ricobayo y Moralina. Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Muy bien. Para dar contestación a la pregunta, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, el señor Director General.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias. Señoría, algunas de las cuestiones planteadas en la pregunta oral, referentes a los diversos aspectos de ejecución de la obra de mejora de la plataforma y firme de la carretera Zamora 324, en el tramo Ricobayo-Salto de Villacampo espero que estén aclarados por la situación actual de las obras, como seguro que Su Señoría conoce.

Las obras objeto de esta pregunta estaban contempladas en el antiguo Plan de Carreteras 2008... 2002-2008... 2007, con un importe de 2,76 millones de euros. Redactado el proyecto, el importe de las mismas ascendió a tres coma cinco... cincuenta y cinco millones euros, y el anuncio de licitación se produjo en el Boletín Oficial de Castilla y León el dieciocho de julio del dos mil siete. Luego esta obra, en particular, se licitó en pleno periodo de vigencia del plan anterior de carreteras, el dieciocho de julio del dos mil siete. Fueron definitivamente adjudicadas a finales del dos mil siete -esto es importante- a la Unión Temporal de Empresas, Blas-Gon S.A. y Construcciones y Contratas Lerma. Luego el adjudicatario inicial de las obras era unión... una unión temporal de empresas formada por Blas-Gon, S.A. y Construcciones y Contratas Lerma, que se firmaron... y se firmó el acta de comprobación de replanteo en enero del año dos mil ocho.

A los trámites necesarios de actuaciones preparatorias de una obra de esta naturaleza, que hacen, en condiciones normales, durante los primeros meses que el volumen de actividad sea muy reducido -como he tenido ocasión de comentar esta mañana-, se unieron las dificultades económicas de una de las empresas que formaban la UTE adjudicataria; estas dificultades económicas que han derivado en la situación con... concursal, provocó un ritmo de trabajo muy inferior al deseable, evidentemente.

Detectadas estas dificultades económicas, se procedió a realizar las actuaciones administrativas necesarias, por parte de la Consejería de Fomento, que condujeron a una cesión formal de la obra a favor del otro miembro de la UTE, en febrero del año dos mil nueve, procediéndose, cuando las condiciones meteorológicas lo han permitido, a incrementar el ritmo de los trabajos, que, a juicio de la dirección de obra y, por tanto, de la Administración, un ritmo de obra muy... muy satisfactorio el que desde... el que ha tenido el nuevo adjudicatario de las obras. Lo que ha conducido a que, a día... a día de hoy, se haya agotado toda la anualidad certificable correspondiente a los ejercicios dos mil ocho y dos mil nueve.

Como Su Señoría, sin duda, conoce, el estado de la carretera ha cambiado sustancialmente. Se han efectuado las variantes de trazado; se han ensanchado el firme mediante técnicas respetuosas con el medio ambiente, como es el reciclado in situ con cemento, para lo que me vale el mismo razonamiento que he expuesto antes sobre el momento idóneo de ejecución del mismo; y se ha extendido la primera mezcla bituminosa en caliente, estando la carretera en este momento abierta al tráfico en perfectas condiciones de viabilidad: con la carretera ensanchada, el firme reciclado y la primera capa de mezcla bituminosa extendida. Razonablemente, la próxima primavera se ejecutará la capa de rodadura, así como los remates finales de obra. Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Para un turno de réplica, tiene la palabra el Procurador señor Martín Benito.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO: Gracias, señor Presidente. Bien, señor Director General, nos gustaría saber por qué se cerró la carretera en esta segunda ocasión y no se cerró la primera. Yo he circulado por esa carretera en obras, cuando la unión temporal de empresas estaba realizando la obra y la carretera estaba abierta. Y circulaban los vehículos, a raíz de... creo recordar de la nueva adjudicación o de que la nueva empresa y así se... por lo menos, ha sido publicado en prensa, Blas-Gon, de Aranda, se ha hecho cargo unilateral de la obra, se decide de que, con el fin de que la empresa lea *La Opinión de Zamora*: "Blas-Gon, de Aranda de Duero, pudiera afrontar la mejora de la plataforma y el firme, se cierra temporalmente..."; bueno, se decía: "el cierre será indefinido, hasta que culminen los trabajos". Claro, ello, mire, ha supuesto que un tramo de seis kilómetros, entre Ricobayo y Villalcampo, que se ha cerrado, hayan tenido que dar los usuarios un rodeo de veintinueve kilómetros, por Cerezal de Aliste, Bermillo de Alba, Pino de Oro; en Pino de Oro se ha habilitado un camino vecinal, un camino rural asfaltado, hasta Carbajosa, y de Cabra... Carbajosa a Villalcampo. Se decía que un desvío alternativo; yo no sé por qué lo llaman desvío alternativo, será un desvío obligatorio, porque alternativo es cuando uno puede... puede alternar entre una cosa y otra; aquí era obligatorio porque estaba cerrado el tramo de los seis kilómetros. Y de esto se han quejado y mucho los usuarios y los vecinos.

Mire, se pasó, es verdad, de un tramo de seis kilómetros a un tramo de veintinueve. Yo la pregunta la digo... ¿por qué?, es decir, ¿a qué obedece esta planificación de la Junta? ¿Por qué mientras se estaba construyendo Lerma no se cerró al tráfico, se estaban realizando las obras, los... los vehículos pasaban, y después, cuando se hace cargo Blas-Gon, se cierra al tráfico y se hace dar este rodeo de veintinueve kilómetros, teniendo la posibilidad y le voy a indicar alguna que se la han... se la han indicado también los usuarios de habilitar otros tramos vecinales? La Junta podía haber abierto, por ejemplo, otros tramos, haber asfaltado un camino rural que hay entre Villalcampo y el cruce de Villalflor, en la Nacional 122, y hubiera evitado, ¿eh?, en lugar de un rodeo de veintinueve kilómetros, un rodeo, a lo mejor, de ocho o diez kilómetros más, pero no de veintinueve, ¿eh?

Bueno, se cerró al tráfico ese... ese tramo, se habilitó el camino rural de Pino de Oro a Carbajosa y Carbajosa a Villalcampo; los Alcaldes lo aceptaron. Los Alcaldes sí esperan... y me han dicho que se lo haga llegar, y se lo hago llegar esperan que, cuando se abra de nuevo la carretera, al menos, le dejen el camino rural asfaltado en las mismas condiciones que lo tenían, porque, evidentemente, con el paso de los vehículos, soportando un tráfico que antes no tenían, pues el camino rural asfaltado se está deteriorando, y con creces; y me han pedido ayer mismo que le transmita de manera oral aquí, en esta Comisión, que, cuando terminen las obras, al menos la Junta le reponga el camino en las mismas condiciones en que lo cogió.

Bueno, hemos leído... Dice usted que para la primavera, la capa de rodadura. Parece que esto no coincide con las noticias que dan ustedes desde la Delegación Territorial de Zamora, porque, miren, hemos leído recientemente, el seis de noviembre, que la carretera que une Ricobayo y Villalcampo será asfaltada antes del invierno -usted dice que an... que la primavera-. Bueno, pues hay un desfase ya de tres meses, ¿no?, antes del invierno es... El invierno empieza el veintiuno de diciembre, quedan escasamente diez días. Por lo tanto, si ahora dice usted que en la primavera, ya lo retrasa usted otros tres meses. ¿A quién hemos de hacer más caso, a la Delegación Territorial de Zamora o a la Dirección General de Carreteras? Yo le hago más caso a usted, evidentemente, que a su Delegación Territorial, pero eso, de lo menos, tendrán que saberlo los zamoranos.

Mire, permítame que le diga que la obra denota y así se palpa en Sayago y en Aliste, pues, cierta improvisación o, si quiere, mejor, cierta falta de planificación. Se lo digo por lo del camino alternativo antes de... del posible enlace con el cruce de Villalflor, ¿eh? Entre Villalcampo y Villalflor, ese camino rural más corto, que no el rodeo de veintinueve kilómetros, ¿no?

Bueno, otro asunto es... son daños colaterales, si me permite la expresión es que todavía los propietarios están esperando las expro... que le paguen las expropiaciones. Creo que tienen ustedes una reunión el catorce de... de diciembre, es decir, como quien dice, pasado mañana, con ciento ochenta y seis propietarios afectados por las obras de la carretera. Bueno, espero que sean atendidos puntualmente.

Mire, ya para terminar, esta carretera es importantísima. Porque estamos hablando de desarrollo transfronterizo, estamos hablando de desarrollo rural y estamos hablando de una zona deprimida y de una zona con mucha despoblación. Hombre, yo espero que el Presidente Herrera, en esa nueva Agenda, para el próximo año, de la Despoblación, anote, ¿eh?, la falta de planificación de la Junta en determinadas obras y corrija. Porque, mire, dos años para ejecutar once kilómetros, comprenderá usted que dos años en el oeste del oeste, y en comarcas marginadas, como Aliste y Sayago, son muchos, y, a lo mejor, cuando quieran terminar la carretera, pues hemos perdido importantes elementos demográficos.

Les recuerdo, por si... bueno, por si a lo mejor no lo saben, que Zamora, pues, ha perdido ya en la última década ocho mil... sobre todo de estas comarcas, ¿eh?, Sanabria, Aliste y Sayago -ocho mil habitantes en la última década, y que, según todas las previsiones, va a ser la provincia que más población va a perder.

Y, hombre, bienvenida sea la inversión, señor Director General, los 3.000.000. De verdad, bienvenida sea, pero yo le recuerdo que Zamora, con rentas per cápita del 78%, es, actualmente, la última provincia de esta Comunidad...

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Señoría, vaya terminando.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO: (Termino, señor direc... señor Presidente). ... todavía a treinta puntos, más de treinta puntos, de Burgos o de Valladolid, ¿no?

Y de verdad que bienvenida sea la inversión. Mire, la del Gobierno de España, que, en lo que llevamos de año -según el dato, antes de ayer, de la Cámara de Contratistas-, supone el 73% de la inversión, 327 millones; bienvenidos sean los 60 millones de la Junta en Zamora, aunque suponga solamente el 13%, pero bienvenidos sean; y bienvenidos sean también los 13 millones de las Corporaciones Locales. Necesitamos inversiones, pero también necesitamos que las obras se hagan de manera ágil, mejor planificadas, que se incrementen las obras y que no sean tan lentas, y, hombre, que no se trastorne tanto a los usuarios, y a los vecinos que transitan por estas carreteras. Es todo, muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Para un turno de dúplica, y por un tiempo máximo de cinco minutos, tiene la palabra el señor Director General de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias. Bueno, intentaré ser... intentaré ser breve.

Señor Martín Benito, yo creo que en la propia exposición de su... de su pregunta oral, yo creo que tiene todas las respuestas a las cuestiones que usted... que usted me plantea.

Primero, en cuanto al ritmo de ejecución de la obra. Mire, por aclarar y sintetizar las cosas, la obra, desde el principio, fue adjudicada a una UTE formada por dos empresas; esas... esa... esa nueva empresa adjudicataria de las obras, uno de sus socios, con los acuerdos internos que tuvieran como nueva empresa adjudicataria, entró en unas dificultades económicas que son especialmente lamentables; pero especialmente lamentables no porque la obra de... de... de la Zamora 324 se haya... se hayan hecho lentas, sino porque han concluido en un proceso concursal que, lamentablemente, seguramente, derivará en el cierre de una empresa, con la pérdida de puestos de trabajo. Luego la explicación de todo el retraso de la obra la... usted la conocía perfectamente, y está reflejada en el cuerpo de su pregunta. Y es una situación especialmente lamentable para todos, y no le digo nada, pues, para los trabajadores que... que... que, lamentablemente, pues, pierdan... hayan... han perdido ya esa... esa condición. Y eso es lo que ha motivado... eso es lo que ha motivado, pues, un ritmo de ejecución, al principio, inicialmente, lento, que se une junto con el hecho que digo, que es que el inicio de las obras en esa... el inicio de las... de las obras es forzosamente lento. No... yo, respetando la opinión de cualquier usuario

de la zona, no me vale que es que diga que es que se hace un mes al kilómetro; si hay una obra de once kilómetros, no se hace un kilómetro cada... o diez kilómetros cada año, se hacen los once kilómetros en los... en los dos años.

Por tanto, las obras han ido especialmente lentas, motivadas por una situación. En cuanto la Junta de Castilla y León ha sido consciente de la situación económica, de las dificultades de la empresa, y antes de que se produjera la situación concursal, hizo los trámites administrativos que dieron lugar a la cesión del contrato, en lugar de a los dos socios, a un socio único. Socio que yo creo que ha trabajado -es la actual empresa constructora- con bastante celeridad. Por tanto, dice: "Es que ¿por qué Lerma hermano no cortaba la carretera y este sí lo corta? Pues porque no tiene nada que ver; porque cuando la... la UTE inicial adjudicataria de las obras estaba trabajando a ritmo lento, estaba haciendo actuaciones que no requerían cortar la carretera. Para hacer movimientos de tierra en ensanches o en variantes, o para hacer una parte muy importante -porque ahí ha habido que reponer muchas cercas de piedra-, para eso no hay que cortar la carretera, pero para hacer la segunda parte -y fundamental- de la obra, que es reciclar todo el firme -es decir, la carretera actual se le pasa... se le mete una máquina y levanta todo el firme, lo mezcla con cemento-, eso... para hacer esa operación, a juicio del Director de Obra... y es el Director de Obra tal y como marca la ley, o sea, no es una cosa que la decida el Director General, ni el Consejero ni el Presidente de la Junta, y, por tanto, censurable políticamente. La ley marca que hay un señor que es el Director de Obra, que es el representante de la Administración, y es el que interpreta y ejecuta ese contrato, el que tiene la responsabilidad -y luego también la penal, si pasa alguna cosa-, decide, y el Director de Obra, que, para ejecutar en las debidas condiciones de seguridad de los usuarios, ¿eh?, y de calidad de la obra, entiende que hay que cortar la obra y se señalizan los desvíos alternativos. Yo no entiendo mucho de gramática, Señoría, y no sé si alternativo... Yo entiendo que es alternativo, el desvío, alternativo a la vía cortada; pero bueno, seguramente en eso Su Señoría tendrá razón.

Por tanto, al principio no había que cortar la obra, y luego, en un momento determinado, para la seguridad de los usuarios y de la calidad de la obra, se acuerda, el nueve de julio, por parte del director de la obras, ¿eh?... No es una decisión política del... del Consejero o del Director para molestar a los vecinos, no, ni mucho menos -¿cómo... cómo vamos a hacer eso?-, sino una decisión... una decisión soberana del director de las obras, que entiende que es necesario, por la seguridad de todos, cortar las obras el veinti... el dieciocho... el ocho de julio del año dos mil nueve.

Segundo. No hay contradicción entre la Delegación Territorial y la... y la Dirección General. El asfaltado se ha comenzado en el mes de noviembre y se ha terminado porque se ha hecho... el asfaltado es echar... echar asfalto -para entendernos, en términos coloquiales-. Y se ha echa-

do... la primera capa del asfaltado se ha efectuado este año. Luego... luego no se contradice la Delegación Territorial con la Dirección General. En el mes de noviembre... en el mes de noviembre de este año, en el primer tramo, lo que... los dos tramos en que se ha dividido la... la ejecución de la obras, entre Ricobayo y Villalcampo, y Villalcampo y el Salto, se ha efectuado el asfaltado, con la extensión de la primera capa de mezcla bituminosa en caliente. Y eso, que lo ha dicho la Delegación Territorial, es verdad y se ha hecho antes del invierno, porque no hemos llegado todavía al veintiuno de diciembre. Bueno, pues se ha hecho

el asfaltado; y no es incompatible con lo que he dicho aquí esta mañana, que la segunda capa que queda, la capa de rodadura, se va a efectuar en la primera próxima. Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Pues no habiendo más asuntos que tratar, agradecemos la presencia del señor Director General de Carreteras. Levantamos la sesión.

[Se levanta la sesión a las trece horas].