



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 2010

VII LEGISLATURA

Núm. 586

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENTA: Doña María de las Mercedes Alzola Allende

Sesión celebrada el día 18 de octubre de 2010, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA:

1. Pregunta con respuesta Oral ante Comisión, POC 873-I, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores Dña. Ana María Muñoz de la Peña González, D. Alfredo Villaverde Gutiérrez, D. Pedro Nieto Bello, D. Ángel José Solares Adán, D. Ildefonso Sanz Velázquez y D. Pascual Felipe Fernández Suárez, relativa a Plan Sectorial de Carreteras, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 356, de 9 de septiembre de 2010.
 2. Pregunta con respuesta Oral ante Comisión, POC 879-I, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores Dña. Natalia López-Molina López, Dña. Consuelo Villar Irazábal, D. Fernando Benito Muñoz y D. Ildefonso Sanz Velázquez, relativa a ejecución del desdoblamiento de la carretera BU-740, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 356, de 9 de septiembre de 2010.
 3. Pregunta con respuesta Oral ante Comisión, POC 886-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 cierre al tráfico de la carretera regional entre Ricobayo de Alba a Sayago por Villalcampo debido al desbordamiento del arroyo La Veiga, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 356, de 9 de septiembre de 2010.
-
-

SUMARIO

<u>Págs.</u>	<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diez horas treinta minutos.	11235
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre la sesión.	11235
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para comunicar sustituciones.	11235
Intervención del Procurador Sr. Rodríguez Lucas (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	11235
Primer punto del Orden del Día. POC 873.	
El Secretario, Sr. Solares Adán, da lectura al primer punto del Orden del Día.	11235
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para formular su pregunta a la Junta de Castilla y León.	11236
Contestación, en nombre de la Junta, del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	11237
En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista).	11238
En turno de dúplica, interviene el Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	11240
Segundo punto del Orden del Día. POC 879.	
El Secretario, Sr. Solares Adán, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	11240
Intervención de la Procuradora Sra. López-Molina López (Grupo Socialista) para formular su pregunta a la Junta de Castilla y León.	11240
Contestación, en nombre de la Junta, del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	11241
En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. López-Molina López (Grupo Socialista).	11242
En turno de dúplica, interviene el Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	11243
Tercer punto del Orden del Día. POC 886.	
El Secretario, Sr. Solares Adán, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	11243
Intervención del Procurador Sr. Martín Benito (Grupo Socialista) para formular su pregunta a la Junta de Castilla y León.	11244
Contestación, en nombre de la Junta, del Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	11245
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Martín Benito (Grupo Socialista).	11246
En turno de dúplica, interviene el Sr. Solís Villa, Director General de Carreteras e Infraestructuras.	11248
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, levanta la sesión.	11248
Se levanta la sesión a las once horas cuarenta y cinco minutos.	11248

[Se inicia la sesión a las diez horas treinta minutos].

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Buenos días. Se abre la sesión. Damos la bienvenida a esta Comisión al señor Director de... General de Carreteras, don Luis Alberto Solís. ¿Algún Grupo Parlamentario tiene que comunicar alguna sustitución? ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista?

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Sí, Presidenta, gracias. Buenos días. Rosario Gómez del Pulgar sustituye a Ildefonso Sanz Velázquez.

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

EL SEÑOR RODRÍGUEZ LUCAS: Sí. Gracias, Presidenta. Buenos días. Juan Dúo Torrado sustituye a Crescencio Martín Pascual, María Concepción Mallo Álvarez sustituye a María de los Ángeles Armisén Pedrejón.

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

POC 873

EL SECRETARIO (SEÑOR SOLARES ADÁN): Buenos días. Sumándome a la bienvenida, paso a leer el primer punto del Orden del Día: "**Pregunta con respuesta Oral ante la Comisión, número 873, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores doña Ana María Muñoz de la Peña González, don Alfredo Villaverde Gutiérrez, don Pedro Nieto Bello, don Ángel José Solares Adán, don Ildefonso Sanz Velázquez y don Pascual Felipe Fernández Suárez, relativa al Plan Sectorial de Carreteras, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, el número... en el número 356, en fecha de nueve de septiembre de dos mil diez**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Secretario. Para formulación de la pregunta, tiene la palabra doña Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Gracias, Presidenta. Bienvenido, señor Director General, a la Comisión.

Entre las políticas que el Gobierno Regional ha marcado y ha considerado prioritarias, se encuentra la participación de la Comunidad en inversiones que amplían la red regional de infraestructuras, de transportes y comunicación, y promover la incorporación de las tecnologías de la comunicación, de manera que se impulse y promueva mayor integración territorial y social en los diferentes ámbitos de la sociedad. Y, en segundo lugar, las intervenciones en la red de carreteras regional, recogidas en el Plan de Carreteras 2008-2020, que, obviamente, constituyen la consecución de la cohesión social interna y aseguran la cohesión social y empresarial de la Región con el territorio nacional y con Europa.

La actividad económica y financiera y la planificación y programación del gasto, gestionada mediante la confección de los Presupuestos de cada ejercicio, debe orientar o debe orientarse a garantizar el cumplimiento de los principios en materia económica y social recogidas en el Estatuto de Autonomía, como es el progreso económico y social de la Región, con un desarrollo demográfico equilibrado y basado en el principio de solidaridad, la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y la consecución de los derechos y principios básicos de la Comunidad.

Castilla y León, como bien sabe, es una Comunidad extensa, dispersa, despoblada: más de noventa y tres mil kilómetros cuadrados, con más de dos mil doscientos municipios, de los cuales, dos mil tienen menos de... de mil habitantes, lo que supone que la población regional se localiza en zonas de influencia urbana -en torno al 43% de la población se... se ubica y reside en capitales de provincia, y en torno al 8% en municipios periurbanos o alfoz de las capitales de provincia-; mil setecientos setenta y tres municipios de nuestra Comunidad pierden población todos los años; tenemos innumerables núcleos rurales -núcleos o aglomeraciones de población- donde no vive nadie; las capitales de provincia también pierden -Salamanca pierde población, León pierde población-; la densidad en Castilla y León -de población- está en torno al 26,5 habitantes por kilómetro cuadrado, frente al 91 de España; Castilla y León, en el año dos mil seis, representaba el cero... el 6% de la población española, en estos momentos estamos en el cinco y medio por ciento.

Sin embargo, disponemos de una situación privilegiada... una situación geográfica privilegiada: Castilla y León se encuentra en el centro, donde conectan los flujos comerciales entre el norte y el sur de la Península, y entre Portugal y el resto de Europa; y debemos aprovechar los flujos generados por la buena situación estratégica de comunicación.

Treinta y dos mil quinientos noventa kilómetros de carreteras en nuestra Comunidad, como bien sabe. El 16%, competencia del Estado; el 35%, competencia de la Comunidad; el 49%, competencia de las Entidades Locales. El buen estado de nuestras carreteras -de la red viaria-, su accesibilidad, una anchura adecuada, un buen trazado, con radios de curvas abiertos, sin cambios bruscos de rasante, con una correcta señalización y buena seguridad son fundamentales para garantizar, además de las buenas comunicaciones y el derecho a la movilidad, la fijación de población, especialmente en zonas rurales, y el incremento de la competitividad en nuestra Comunidad.

El Plan Regional de Carreteras 2008-2020 propone una inversión de 6.300 millones de euros hasta el año dos mil veinte, de los cuales, el 25% (1.373 millones) se destinan a la construcción de autovías -trescientos noventa y ocho kilómetros- y el 3% de la inversión (162 millones de euros) para accesos a ciudades, que supondría el ochenta... o se actuaría en ochenta y tres coma ocho kilómetros.

La selección de las carreteras que se convertirán en autovías -según el Plan y los criterios del Plan- atiende, fundamentalmente, a criterios de utilización -plantea un ratio de cinco mil vehículos/día, o superior a cinco mil vehículos/día-, de... criterios de accesibilidad -con preferencia en los trayectos de mayor recorrido, de recorrido más largo, de excesiva duración en tiempo también para conectar dos puntos- y a criterios de seguridad vial. De manera que, finalmente, el Plan contempla quince autovías en trescientos noventa y ocho kilómetros y dieciséis desdoblamientos de acceso a ciudades en setenta y siete kilómetros.

El Plan no establece plazos concretos para cada una de las actuaciones previstas -tampoco para las autovías, ni para los accesos a ciudades- no plantea priorización de las actuaciones, por lo que no es posible saber cuándo se van a realizar, cómo se realizarán cada una de las actuaciones planteadas; lo deja a criterio y decisión de la Junta de Castilla y León, de que determine incluirlo en sus Presupuestos anuales o en los presupuestos anuales de la empresa pública Provilsa. Esta es la razón fundamental por la que planteamos la pregunta que esta mañana le vamos a formular.

Por el momento, se convocó licitación en marzo del año dos mil diez, y se han adjudicado los estudios informativos de las autovías y el estudio previo de los accesos a ciudades, algunos con anterioridad, algunos de ellos ya estaban... -de los previstos en el Plan- ya estaban convocados antes de marzo, y otros, recientemente, en el verano del dos mil diez, con plazos de ejecución... -vamos, han sido adjudicados en el verano del dos mil diez- con plazos de ejecución en torno a veintiocho meses.

Por difícil... por la difícil situación que atravesamos ha habido momentos importantes, decisivos, que podía-

mos haber adelantado plazos y fechas a esta... a esta adjudicación. La Junta solicitó en el año dos mil ocho un incremento de la deuda adicional, de 157 millones de euros, para destinarse en el año dos mil nueve íntegramente a la mejora de las carreteras, caminos rurales y centros logísticos de mercancías y transportes. En mayo del dos mil ocho, la Junta aprobó un bloque de veintisiete medidas -recordará bien- para impulsar la actividad económica de la Región, considerando la inversión pública como la herramienta más eficaz para reactivar la economía, por lo que uno de los bloques de estas veintisiete medidas se comprometió y se dedicó a anticipar los procesos de licitación pública comprometida de la Administración de Castilla y León, durante el año dos mil ocho-dos mil once, por un importe de 4.000 millones de euros, a través de las siguientes iniciativas -las recuerdo-: agilizar la aprobación entonces -que estaba sin aprobar- del Plan de Carreteras -se aprobó, finalmente, el veintiséis de marzo del dos mil nueve- y anticipar la licitación del Plan Regional de Carreteras, de las obras previstas en ella, de forma que se pudiera anticipar licitaciones por valor... para un total de dos mil cuatrocientos kilómetros.

Casi un año más tarde, el Consejo de Gobierno, el ocho de marzo... el ocho de enero del dos mil nueve, la Junta aprueba nuevas medidas para solventar la crisis, y se compromete a que se anticipen 1.000 millones de euros en inversiones y 2.000 en subvenciones antes del treinta y uno de marzo para incrementar la liquidez a las familias, las empresas, estimular la actividad económica y generar empleo en torno a unos veinticinco mil puestos de trabajo.

Las subvenciones dependientes de Fomento se convocaron todas, sin embargo gran... eran las mismas de todos los años, no hubo subvenciones nuevas añadidas, no hubo, desde luego, un esfuerzo, en este sentido, añadido. Se comprometieron a anticipar licitación de ciento cincuenta proyectos dependientes de la Consejería de Fomento para carreteras, arquitectura y vivienda. De los ciento cincuenta comprometidos no todos se han cumplido, si bien es cierto que, sobre todo, han quedado pendientes aquellos de... algunos de arquitectura y vivienda, también alguno de carreteras, que no llegaron nunca a licitarse; podría darle hoy algunos ejemplos, pero, vamos, no... tampoco el tema que nos ocupa, por lo tanto, lo voy a obviar.

Con todo esto, lo que quiero decir es que hemos tenido... han tenido oportunidades para convocar los estudios informativos y empezar a iniciar el papeleo necesario para las autovías y accesos a ciudades comprendidos en el Plan Regional de Carreteras, y no ha sido hasta ahora, hasta este verano, cuando... este año, cuando se han licitado y este verano, cuando se han adjudicado los estudios informativos.

De la expansión del gasto, en aquel momento, año dos mil ocho-año dos mil nueve, pasamos a la recesión

del mismo, de manera que por el Acuerdo 67 del dos mil diez, del uno de julio, la Junta aprueba medidas de austeridad para rebajar el gasto en el ámbito público. Entre las medidas, pues es una reducción del 20% de las aportaciones a las empresas públicas, que supondría... la Junta calculó un ahorro de 9.000.000 de euros, lo que claramente supondrá recortes en las obras impulsadas por Provilsa, como hemos podido ya comprobar a lo largo de la ejecución del presente presupuesto; y las austeras previsiones inversionistas de presupuesto presentadas para el año dos mil once -del que ya también tendremos ocasión de hablar en breves semanas, también, cuando corresponda, hablaremos de él- también se presenta un presupuesto pues austero.

Por suerte, y antes de todas estas medidas de austeridad, ya estaban convocadas licitaciones de los estudios informativos, y no tardaron en adjudicarse, se adjudicaron en el verano. Sin embargo, esta nueva situación de recortes y de austeridad resulta preocupante, por lo que es más importante, si cabe, conocer los plazos y las fechas que baraja la Junta para construir las autovías y los desdoblamientos de acceso a ciudades, de ahí que planteemos la pregunta en los términos que se han planteado: ¿cuál son las fechas previstas para el inicio y terminación de las obras de cada una de las actuaciones en autovías contempladas en el vigente Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León?, y, en este caso, también los accesos a ciudades, que, como desdoblamientos, bueno, pues están incluidos casi en el mismo lote. Esperando su respuesta, de momento nada más, Presidenta. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Muñoz de la Peña. Para contestar la pregunta, tiene la palabra el señor Director General de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días a todos, Señorías. La pregunta que... que me formula, se solicita información claramente, después de todos los antecedentes, relativa a la fecha prevista para el inicio y la terminación de todas las obras de autovía previstas en el Plan de Carreteras. Bueno, quizá sea conveniente responder directamente a esta pregunta indicando que resulta del todo punto imposible, ni tan siquiera de forma aproximada, ponerle plazo al comienzo de las obras de autovías y accesos a ciudades que el Plan de Carreteras contempla.

Esta sería la respuesta escueta a su pregunta. Pero trataré de razonarla, exponiendo argumentos que, alguno de ellos, ya los he presentado en más de una ocasión en esta misma Comisión.

La tramitación que lleva aparejada una infraestructura de esta naturaleza no permite por ello fijar una fecha

concreta de inicio. Esto se justifica en lo complejo y específico de dicha tramitación, que viene requerida tanto por la Ley de Carreteras de Castilla y León, la Ley 10/20008, como por Ley de Prevención Ambiental de Castilla y León, la Ley 11/2003. Solo cuando se cuente con un proyecto de construcción redactado y aprobado podrían precisarse... precisarse plazos, pues sería posible acotar el tiempo requerido para la licitación de las obras, y el propio proyecto justifica la duración de las mismas. Hasta dicho momento, hasta que se cuente con un proyecto de construcción aprobado, han de seguirse, en términos generales, los siguientes pasos.

Primero, hay que redactar -como usted bien ha... se ha referido en los antecedentes- un estudio informativo que contemple los corredores susceptibles de acoger los trazados de la infraestructura. Este estudio es laborioso y complejo, pues han de analizarse todos los aspectos tanto técnicos (geotecnia, desmontes, viaductos, pendientes, drenajes) como ambientales (flora, fauna, patrimonio, consideraciones socioeconómicas, etcétera), es decir, un amplio panorama de aspectos a analizar. Además, con carácter previo, existe un trámite, trámite legal, que se llama consultas ambientales previas, que es ineludible atendiendo a lo prescrito en la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos.

El segundo paso sería cuando se... cuando se tenga el documento del estudio informativo ha de someterse a un trámite de información pública en un doble aspecto funcional y ambiental. Este proceso, el propio proceso de... en el que dura la información pública, o sea que está sometido a información pública, dura de tres a cuatro meses, y da lugar a la recepción de, normalmente, de múltiples alegaciones, en algunos casos a millares de ellas. Estas alegaciones han de analizarse, argumentándose su consideración o no en el informe de alegaciones. Por último, atendiendo a lo anterior, se selecciona una de las alternativas.

El tercer paso sería continuar con la tramitación con la evaluación de impacto ambiental desde el órgano ambiental correspondiente, que en este caso es la Consejería de Medio Ambiente, la cual formula la declaración de impacto ambiental sobre la opción seleccionada. Durante este proceso se pueden requerir nuevos informes complementarios. En el caso de que proceda, se formula por el órgano ambiental una declaración favorable a la que se añaden las prescripciones que deben cumplirse... que debe cumplir el proyecto de construcción.

En cuarto lugar, solo con una declaración de impacto ambiental favorable procede la aprobación definitiva del corredor.

En quinto caso, en caso de que no existan recursos o procesos judiciales, que pueden establecerse contenciosos-administrativos, resta licitar la asistencia técnica

para la redacción del proyecto de construcción, y, luego, la propia elaboración de ese proyecto de construcción.

Como verán, Señorías, todo este... este laborioso proceso, sintéticamente descrito, justifica que no se puede aventurar el plazo de inicio de las obras, y, por tanto, no se pueden aportar esas fechas concretas solicitadas por Su Señoría.

Sin embargo, conviene destacar asimismo, claro, que en el momento en el que se cuente con un proyecto de construcción será en ese momento la situación presupuestaria la que habrá de considerarse para fijar cuál es la programación de las obras. Como bien ha referido Su Señoría en los antecedentes, pues, señalar que todos los estudios informativos y los estudios previos de accesos a las ciudades, una vez licitados, fueron adjudicados definitivamente por la sociedad pública Provisla el treinta y uno de agosto del mes pasado, con un plazo de ejecución para su fase A, B y C de ese estudio informativo de veintiocho meses, a partir del cual... por lo cual está abierto ya el proceso administrativo imprescindible para el desarrollo de unas infraestructuras de la complejidad de las que estamos hablando, como son las autovías y los desdoblamientos de los accesos a poblaciones. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Director General de Carreteras. En turno de réplica tiene la palabra... la señora Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Gracias, Presidenta. Bien, señor Director General, pues no hemos adelantado nada. Podría haber ahorrado usted la comparecencia esta mañana aquí si... para decirnos esto. No pone fechas porque no quiere comprometerse, sencillamente, porque todo esto se puede calcular, todo esto tiene un cálculo. Es cierto que en alguno de los casos se puede plantear un problema judicial o un problema a la hora de resolver las alegaciones; bueno, seguramente, sin duda, sería un problema judicial lo que podría dar lugar a un mayor retraso porque no depende de la propia Administración resolver el procedimiento. Pero, el tema de las alegaciones... las alegaciones no tienen por qué retrasar los plazos: se resuelven las alegaciones, la Dirección General, la Consejería de Fomento cuenta con los técnicos adecuados, con la adecuada capacidad para resolver las alegaciones en tiempo y forma por muchas, muchas que sean estas. De manera que sí se puede dar un plazo, de hecho estamos en un plazo, en estudios informativos, veintiocho meses. Bien.

La... el plazo de información pública, ¿tres, cuatro meses de información pública?, ¿cuánto tiempo se necesita para resolver las alegaciones? Ustedes han hecho muchos kilómetros de carretera, saben perfectamente qué

tipo de alegaciones se pueden plantear, ya tienen experiencia en la materia, de manera que resolver las alegaciones le puede llevar ¿tres meses, cuatro meses, cinco meses? Se le puede dar un plazo, perfectamente, aproximado "hablamos de plazos aproximados", aquí no vamos a poner cronómetro a finalizar la... las obras con lo... en los plazos comprometidos, a pesar de que en otros casos se hayan puesto cronómetros a la finalización de las obras. Pero, vamos, aquí no se va a poner. Todo el mundo entiende que no es lo mismo unas obras que otras, y, evidentemente, realizar una infraestructura como es una carretera en todo su recorrido puede dar lugar a alteraciones en plazos, si nadie le discute esto, o sea, nadie le va... pero por lo menos que tengamos un plazo aproximado. De manera que al periodo de información pública perfectamente se le puede dar un plazo; al informe de impacto ambiental, pues, igual, igual señor Director General, igual, se le puede dar un plazo aproximado; igual a la licitación y a la construcción de obras, claro, es mucho más fácil cuando ya tenemos un proyecto concreto darle un plazo de ejecución a ese proyecto, claro, eso es lo más fácil, eso ya lo sabemos, pero hasta ese momento también se puede establecer un plazo aproximado.

Porque ahora mismo lo único que sabemos es que van a terminar en el dos mil veinte "supuestamente", porque ese es el plazo que fue... la fecha de finalización del Plan de Carreteras. Hasta ahí no sabemos absolutamente nada. Pero, al igual que en el dos mil veinte se supone que deben de terminar las autovías y los accesos a ciudades, también deberán terminar todas y cada una de las obras comprometidas en el Plan de Carreteras: de mantenimiento, de acondicionamiento, de mejora, de reforma "todas y cada una de las carreteras previstas", de conservación. Entonces, vamos a establecer unos plazos concretos, que es lo que les estamos pidiendo.

Entonces, de nuevo le reitero que haga el esfuerzo de establecer, más o menos, un plazo aproximado. De momento sabemos que hasta dentro de veintiocho meses no se puede continuar impulsando los expedientes. ¿Va a haber paralizaciones posteriores a estos veintiocho meses? Cuando se estudien... se entreguen los estudios informativos, ¿habrá algún tipo de paralización hasta que se... de nuevo se convoque el... y salga a información pública? Porque puede pasar un plazo, finalizados estos veintiocho meses, ¿acto seguido se... va a salir a información pública o se va a paralizar un año o dos años la salida a información pública? Esto depende directamente de... de usted como Director General y de la Consejería, el tomar estas decisiones. Esto es lo que le estamos pidiendo.

Una vez que se resuelva el plazo de información pública y se resuelvan las alegaciones, ¿el estudio de impacto ambiental se va a tardar en convocar, un año, dos años, tres meses?, ¿se va a convocar inmediatamente seguido de resolver la... el periodo de alegaciones?

También esto depende directamente de... de su decisión, de la decisión del Consejero, de la decisión de su Consejería. Esto es gobernar, tomar decisiones, la... Y eso es lo que le estamos pidiendo: pónganos fecha, pónganos un plazo más o menos establecido. Al menos, adquiera el compromiso de que no se va a paralizar en ningún momento ni se va a retrasar los plazos entre un procedimiento y otro, entre una fase y otra. Eso es lo que le estamos pidiendo, simplemente, que nos... de alguna manera, sepamos en qué momento, en qué punto, en qué periodo se pueden iniciar las obras. Sabemos cuándo se pueden iniciar cuando se adjudiquen las obras, evidentemente, claro. Pero, hasta ese momento, ¿vamos a paralizar?, ¿se va a retrasar?, ¿se van a mantener los plazos?, ¿vamos a hacerlo todo seguido o vamos a... a intercalar meses o años entre una fase y otra?

Esto es lo que le estamos pidiendo. Yo creo que no es una pregunta muy complicada ni... ni tiene mayor... mayor trascendencia, basta con que... que sea un poco generoso con los plazos y los amplíe. Quiero decir, si al final suma, y suma cinco años a todos estos plazos, pues dígame que seis años. "Pues mire, en seis años pueden estar finalizadas", o "en seis años se pueden iniciar las obras", pero, vamos, de alguna manera comprométase a... a que al menos los ciudadanos, los castellanos y leoneses, sepamos cuándo vamos a poder contar en esta Comunidad con carreteras autonómicas en nuestra red viaria, que sepamos cuándo, más o menos en qué fecha, porque no estamos para alegrías.

Mire, hemos pasado una época expansiva, de alegría inversionista, y las autovías y los accesos a ciudades, los desdoblamientos, no han tenido la suerte en esta Comunidad. Es cierto, se ha hecho una autovía autonómica con fondos importantes, pero el resto no... no hemos tenido la suerte. Ahora entramos en una época de recesión, si también paralizamos ahora por la recesión... Bueno. Esto es lo que, de alguna manera, queremos que... que nos diga esta mañana, y "le repito" haga un poco el esfuerzo de más o menos calcular los plazos, porque, desde luego, quien mejor maneja los plazos, quien mejor maneja los tiempos y quien mejor sabe exactamente qué es lo que se va a hacer y lo que no se va a hacer en esta Comunidad en materia de carreteras es usted. De ahí que sea a usted a quien le planteemos estas... estas preguntas.

Entonces, bueno, pues, sabe perfectamente que una buena red de carreteras ayuda al impulso económico y al desarrollo, y a incrementar el potencial de nuestra Comunidad. Y estamos necesitados de ello. Por lo tanto, le pido que... que nos haga el esfuerzo de fijar y de acotar un plazo. No le voy a decir "el uno de enero del dos mil quince", pero, bueno, "aproximadamente en el dos mil quince" o "aproximadamente en el dos mil veinte", pero, bueno, al menos acótenos un poco las fechas. Gracias, Presidenta.

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

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias. Señora De la Peña, yo sé que lo... lo que puede resultar llamativo desde el punto de vista mediático y significativo es que el Director General de Carreteras diera una fecha concreta, corta o larga, en relación con el periodo de inicio y de fin del desarrollo del Plan de Carreteras, pero eso yo, tal y como le he dicho al principio de la intervención, desde luego, desde el ámbito de mis competencias, resulta totalmente imposible decir. Yo lo único que puedo responder -y en eso sí que tiene usted la... todas las Señorías la garantía- es que desde la Dirección General se va a impulsar los procedimientos administrativos que en este momento están lanzados. Por lo tanto, es: cumplir en el plazo de veintiocho meses -que es el plazo contractual, el único que en este momento nos rige- incluso el proceso de información pública, o sea, la... en ese periodo está incluida que se haya celebrado la información pública de las... de las... de los corredores, de las autovías, y que en... y en ese... y en ese plazo, si no recuerdo mal, está incluido el análisis de las alegaciones y remitido el expediente al órgano ambiental correspondiente.

O sea, por tanto, en los veintiocho meses, que es el único... el plazo legal que en este momento yo puedo responder, es... ahí habremos remitido el expediente a la Consejería de Medio Ambiente. Lo que la Consejería de Medio Ambiente pueda tardar en función de la carga de trabajo que pueda tener, en función de la complejidad -que no se excluye- de algunos... de algunos corredores, yo, entenderá, Señoría, que yo no puedo dar respuesta ni plazo a... a los trámites que a... a continuación se tienen que desarrollar.

Yo creo que lo he contado en esta... en esta Cámara, vamos, en esta Comisión, en... en alguna... en más de una ocasión: desde que se toma la decisión política de incluirla en un instrumento de planificación, una infraestructura de esta naturaleza, una infraestructura de alta capacidad, hasta que se... se empieza la materialización de la misma con las obras, el periodo normal en... en Europa de una infraestructura de estas no baja del... del entorno de diez años, que aquí, en España, en... en estas épocas se han estado intentando acortar un poco esos plazos.

Yo no le puedo responder más que... que la Junta, en desarrollo del Plan de Carreteras, ha lanzado la contratación de los estudios informativos, que es la fase imprescindible, porque, de esos estudios informativos, es que puede deducirse, incluso, la no viabilidad de algún... de algún corredor, y eso no... no hay por qué excluirlo.

Y, evidentemente, Señoría, yo no le voy a ocultar que el... la situación en la que se redactó ese Plan de Carreteras como la situación en la que se redactó el PEIT del Estado no es la misma que la que tenemos actualmente. Luego, por tanto, habrá que someter a análisis a los... tal y como establece los propios pliegos de los que se han incluido en los estudios informativos, de... a un análisis de la viabilidad económico-financiera, y para que puedan ser... porque todas las actuaciones... todas las actuaciones del... de la alta capacidad, desde luego lo de la red de autovías, la previsión del Plan de Carreteras es que se pudiesen acometer mediante fórmulas de colaboración público... público-privada.

Por tanto, habrá... del resultado del análisis de todos los estudios, que hay que hacerlos dentro de la fase que actualmente tenemos contratada y... y de la que yo puedo y debo responder que se cumplan sus plazos, se deducirá la viabilidad o no viabilidad de algún corredor, que puede ser por razones sociales, por razones incluso económicas o incluso por razones ambientales.

Luego, por tanto, sería, pues... pues muy aventurado por mi parte quererle poner plazo al inicio de una serie de... de obras y de... que están sujetas, bueno, pues a... a vicisitudes, primero, de tramitación administrativa, las que pudiesen surgir; y, segundo, de producto de... de consideraciones de coyuntura económica, que exceden con mucho la... la capacidad y la competencia de este Director. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Director General de Carreteras. Por el señor Secretario se dará lectura del segundo punto del Orden del Día.

POC 879

EL SECRETARIO (SEÑOR SOLARES ADÁN): Segundo punto del Orden del Día: "**Pregunta con Respuesta Oral ante la Comisión, 879, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores doña Natalia López-Molina López, doña Consuelo Villar Irazábal, don Fernando Benito Muñoz y don Ildefonso Sanz Velázquez, relativa a ejecución del desdoblamiento de la carretera Burgos 740, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 356, el nueve de septiembre de dos mil diez**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la formulación de la pregunta, tiene la palabra doña Natalia López-Molina López.

LA SEÑORA LÓPEZ-MOLINA LÓPEZ: Gracias, Presidenta. Buenos días, Director General, me alegro que podamos hoy comentar lo relacionado con la carretera Burgos 740, y espero que sus respuestas sean acordes a la pregunta que le voy a realizar y que se ha recogido por escrito.

Explicar previamente que la Burgos 740 es un tramo de apenas cuatro kilómetros, pero conecta con el Polígono de Bayas, que es polígono industrial que actualmente tiene el... la mayor parte de trabajadores y trabajadoras de nuestra ciudad; está ubicada a la derecha del vial una empresa con un gran número de personas que trabajan en la misma; este vial también conecta con La Rioja y con el País Vasco, y también con la A-68. Es decir, es una vía de entrada y de salida de la ciudad. Actualmente, soporta un tránsito medio de ocho mil vehículos y se estima que cerca del 13% de estos vehículos son vehículos pesados. Si esos datos son de máxima fiabilidad -y usted, seguramente, también tenga los mismos- porque ha estado una estación fija colocada en esta carretera para contabilizar los aforos.

A su vez, los datos constatan en... un aumento anual de que ha ido oscilando, pero que actualmente llega a un 3%, es decir, que, año a año, este vial está soportando un mayor número de vehículos.

Como en esta Comisión saben, porque alguno nos acompañaron en su inauguración, se está construyendo por la... por parte de la Junta de Castilla y León el mayor polígono industrial público de toda la Comunidad Autónoma, el Polígono industrial de... de Ircio, y se ha ya construido, ya está abierto el vial que une la Nacional I con la carretera a Logroño (que es la Burgos 740, comúnmente conocida en Miranda de Ebro como la carretera a Logroño) para que otro vial una la carretera a Logroño con el Polígono de Ircio. Es decir, que ese vial va a soportar un número muy importante de tránsito, porque va a ser la unión de la Nacional I con el Polígono de Ircio; y si las cosas van bien, esperemos que el tránsito de vehículos pesados, que es la probabilidad de aumento, sea muy importante, porque esto significaría que el Polígono de Ircio funciona como debe. Sí es cierto que todavía el vial que une la carretera a Logroño, la Burgos 740 -si se me permite, a partir de ahora la llamaré carretera a Logroño-, con el Polígono de Ircio no ha concluido, no es menos cierto que este vial va a ser importantísimo para el desarrollo de nuestra ciudad.

Como le he dicho -y por ir concluyendo la primera exposición-, debemos sacar tres conclusiones, o dos conclusiones, mejor: primera, que actualmente ya hay un tránsito muy elevado por el número de personas que acuden al Polígono de Bayas, que ese tránsito es, en gran proporción, por vehículos pesados; y, dos (que aquí radica también la urgencia en la que consideramos las personas que vivimos en la ciudad, el propio Ayuntamiento, la infraestructura del desdoblamiento de la Burgos 740), es la previsión de un aumento de tránsito de vehículos, entre ellos vehículos pesados, para el Polígono de Ircio.

Por ello, queremos conocer, porque está incluido en el Plan 2008-2020 de Carreteras, cuándo tiene prevista

la Junta de Castilla y León el desarrollo de esta infraestructura. Y esperemos que no se acoja -como ya escuché en otra ocasión en relación a esta carretera- a los estudios previos de la... para poder desarrollar esta infraestructura, y nos diga de forma clara y concisa la previsión. No tiene que ser un mes, pero sí si estas obras van a comenzar en algún año en concreto. Esa era la pregunta. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora López-Molina López. Para contestar la pregunta, tiene la palabra el Director General de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias. Bueno, Señoría, yo creo que, realmente, en los antecedentes de la... de la formulación de su pregunta, bueno, yo creo que ha dicho, pues, gran parte de las cosas de... que yo podía comentarle.

Efectivamente, bueno, estamos hablando de la carretera Burgos 740, que comunica con el País Vasco, tiene una longitud de cuatro kilómetros, pertenece a la red complementaria de la... de nuestra red de titularidad regional, y tiene, efectivamente, una IMD en torno a los ocho mil vehículos/día. Por tanto, es una carretera con un importante volumen de vehículos, y, por eso, el propio Plan Regional de Carreteras, pues tiene previsto su... su desdoblamiento. Esta figura entre las actuaciones individualizadas en la provincia de Burgos, dentro del Programa de Modernización, con un presupuesto estimado de 8.000.000 de euros, que es con la dotación media que el Plan contempla este tipo de actuaciones, independientemente de que el coste final sea el que se deduzca de los estudios correspondientes.

Dicho todo esto, claro... es claro que... que el incremento de la capacidad de la conexión entre Miranda de Ebro y la Comunidad vecina es algo que no ponemos en... en duda. Y, por tanto, lo... lo que pasa es que la materialización de eso, la que... requiere una actuación de esa naturaleza, pues es... -como ya he enumerado antes- es bastante... es un proceso largo y complejo, mucho mayor que el asociado a la toma de la decisión del inicio de una actuación como puede ser una simple mejora de una carretera.

En primer lugar, lo que debe de determinarse es el alcance que... que tiene, desde el punto de vista funcional, la infraestructura que se pretende construir, en este caso, una vida... una vía de alta capacidad en un entorno periurbano. Lo cual, no es que lo simplifique, pero tampoco... pero puede... puede, en algún caso, complicar la tramitación; ello con el objeto de poder precisar cuál es el procedimiento y el tratamiento que ha de darse a las actuaciones anteriores a la redacción del proyecto de construcción, porque en el caso de una

actuación de esta naturaleza, de una vía de alta capacidad en un entorno periurbano, caben dos posibilidades: primero, plantear un estricto desdoblamiento de la carretera, lo que no requeriría un... en pura legalidad, no requeriría un procedimiento de información pública (en el... esto sería en el supuesto de que no existiese más que esa alternativa para resolver el problema de esa vía); o, segundo, el segundo camino sería entender que caben diferentes alternativas para solucionar el problema de la falta de capacidad, y entonces habría que seguir el proceso administrativo que supone la redacción de un estudio informativo para comparar distintas posibilidades. Para dilucidar cuál de estos dos caminos es el proceso... es el correcto, la manera de hacerlo es redactar un estudio previo, y yo lamento, Señoría, decirle que es imprescindible que hay que... para poder dilucidar el camino para hacer una infraestructura de esta naturaleza, cuál de estas dos posibilidades, si bien por un desdoblamiento puro y duro, o bien una... una alternativa diferente, hay que hacer un estudio previo.

Existe una gran diferencia entre lo que puede ser un mero desdoblamiento y una actuación más ambiciosa. Aunque ambas pueden contar con el objetivo común del aumento de la capacidad, aspectos tales como la limitación de accesos, la conexiones con los viarios, las posibles enlaces, señalización, hace que sea oportuno redactar, pues, en algunos casos, un estudio informativo y no hurtar al ciudadano la posibilidad de alegar sobre las distintas posibilidades.

De aquí la necesidad del más arriba mencionado estudio previo, que analice, en líneas generales, las diferentes soluciones y del que se desprenda la oportunidad, bien de continuar la tramitación desarrollando un proyecto de construcción, o bien redactar un estudio informativo para concretar las distintas posibilidades y someterlas a información pública.

Señalarle, Señoría, que el estudio previo, del que ya se dio orden conjunto... conjuntamente con otras actuaciones del Plan de Carreteras en el año dos mil nueve, al día de hoy, está licitado y está adjudicado por la empresa pública Provilsa el treinta y uno de agosto del mes... el treinta y uno de agosto pasado. Por tanto, podemos decir que hemos iniciado los trámites imprescindibles que nos conduzcan al desdoblamiento de la Burgos 740.

No voy, Señoría, lógicamente, a repetir el largo proceso administrativo que conduce hasta la obtención de un proyecto de construcción -como acabo de describir con ocasión de la respuesta oral anterior-, por lo tanto, no puedo sino concluir que en este momento es imposible, como ya dije antes, fijar una fecha precisa del inicio de las obras. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Director General. En turno

de réplica, la señora Natalia López-Molina López tiene la palabra.

LA SEÑORA LÓPEZ-MOLINA LÓPEZ: Muchas gracias. ¡Hombre!, la verdad es que me hubiera sorprendido si me hubiera dado una fecha. Pero lo malo no es eso, no es mi sorpresa o no sorpresa, sino que vuelven a dejar a la ciudad de Miranda de Ebro sin conocer cómo y cuándo van a desarrollar esa infraestructura en nuestra ciudad.

Una infraestructura que, si se nos hubiera hecho caso al Partido Socialista desde que la solicitamos hace diez años, que estaría realizada. Diez años, señor Director General, que se ha solicitado en estas Cortes de Castilla y León como una obra, ya que se preveía lo que hoy en día sucede. Esa es la diferencia entre quien gobierna esta Comunidad Autónoma, que no hace una previsión de lo que va a suceder y trabaja, bajo nuestro punto de vista, a golpe de prensa, a la diferencia de que... lo que el Partido Socialista propone, que es una previsión de lo que puede suceder, de lo que va a suceder, porque, desgraciadamente, los hechos luego constatan lo que nosotros reclamamos en esta Cámara, y ustedes, lo que es peor, no nos quieren hacer caso.

Mire, si no es claro cuándo van a comenzar las obras, yo le aconsejo, si me lo permite, que le diga al Consejero de Fomento que no acuda a nuestra zona a anunciar humo. Tres de febrero del dos mil nueve: el señor Consejero de Fomento acude a la zona anunciando el desdoblamiento de la Burgos 740. Eso es propaganda barata, si me permite la expresión. Porque usted hoy, aquí, dice que no sabe cuándo van a comenzar las obras; bueno, pues ahórrese en viajes, que el señor Consejero haga más despacho con usted y pongan fechas concretas. Porque, si hoy usted me está abriendo una nueva patata caliente, que es una posible variante, si no le he entendido mal, porque, quien conozca esa carretera, es muy sencillo, hay casas a la izquierda y hay fábricas a la derecha; con lo cual, la única solución... -y yo no soy ingeniera, pero el sentido común todavía creo que no lo he perdido- la única solución es un desdoblamiento -como usted ha dicho- puro y duro, y, si no, usted está abriendo una nueva patata caliente, que es un posible variante de la carretera a Logroño, que aumentará e incrementará muchísimo el gasto de esa infraestructura. Acláremelo, quiero que me aclare ahora mismo, y así se lo podamos transmitir a la ciudadanía de Miranda, que ustedes están pensando en una posible variante de esta carretera. No sé muy bien por dónde, también se lo digo, porque, si ustedes están teniendo problemas para construir el vial que une el Polígono de Ircio con la carretera a Logroño porque hay cuestiones arqueológicas que les están imposibilitando la conclusión de ese vial, dígame a mí, previendo eso y teniendo eso en cuenta, cómo van a hacer ustedes una variante, que van a tener serios problemas.

Con lo cual, lo que hoy se ha demostrado, una vez más, en esta Comisión es que la Junta de Castilla y León no sabe lo que quiere; tiene un plan tan amplio en años que no sabe muy bien cómo va a desarrollar las acciones concretas año a año. Porque, quien sabemos de planes, no de carreteras, pero de otros tipos de planes, sabemos que cuándo se alargan en más de dos años, para saber de forma concreta lo que se va a desarrollar, hay que hacer programas anuales de ejecución de obras, cuestión que ustedes obvian año a año. Y no solo eso, es que los Presupuestos del mil once, si al final la conclusión de este estudio que se va a realizar previo es que con el desdoblamiento puro y duro, como usted ha dicho, es suficiente, no hay ni un solo euro para realizar esta obra; esta obra que no solo lo dice el Grupo Socialista ni el Ayuntamiento de Miranda de Ebro, sino los agentes sociales: es imprescindible y urgente. Y ustedes no escuchan el llamamiento. Si no hay ni un solo euro en los Presupuestos para el dos mil once, mi conclusión es que en el dos mil once nada se tiene previsto realizar. Pero en el dos mil doce, ¿ni siquiera eso nos pueden adelantar?

Hay que conocer las zonas, hay que conocer bien las zonas, que usted no tiene por qué hacerlo, pero me imagino que para eso tienen Delegados Territoriales, que les informe bien de las peculiaridades de esa zona, y es exactamente lo que yo le acabo de decir.

Yo quiero menos populismo, menos publicidad y quiero carreteras, hechos concretos para mi ciudad y para mi provincia, porque los Presupuestos Generales para el dos mil once en relación a las infraestructuras que usted va a tener que desarrollar en la provincia de Burgos dejan mucho que desear: cero metros cuadrados de carretera nueva, seis mejoras de carretera y solo tres asfaltados; eso es todo lo que usted va a hacer en la provincia de Burgos. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora López-Molina López. En turno de réplica, tiene la palabra el señor Director General de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Señoría, muchas gracias. Bueno, yo intentaré responderle a la pregunta que es el objeto de, bueno, de mi comparecencia en esta Comisión para darle una respuesta oral y, bueno, intentaré referirme lo menos posible, bueno, el resto de planteamientos que... que, desde luego, no corresponden a mí... a mi comparecencia para... para responderle, aunque ejemplos podemos tener de esa naturaleza variados, y muy cerca de Miranda, por cierto.

Pero sí quiero hacer una cosa que quizá me he expresado mal, y me gustaría aclarársela, para que, si es posible, no me malinterprete mis palabras. De carreteras y medicina sabe todo el mundo; nosotros, los ingenieros,

algo sabemos de carreteras, y, como no somos fundamentalistas, sometemos para hacer los proyectos de carreteras a los procesos racionales. Y muchas veces, de los procesos racionales se deduce que, efectivamente, la solución más evidente de un problema, y no le digo que no, pueda ser el desdoblamiento puro y duro. Por tanto, la solución que se tome para el tema de la ampliación de la calzada de la Burgos740 será la que se deduzca del estudio del análisis previo de la situación. Y ese análisis previo de la situación, junto con el resto de los desdoblamientos que están previstos en la Comunidad, en el ámbito periurbano, se están... se van a analizar dentro de ese estudio previo que se ha contratado. Eso no quiere decir que la decisión de aquellos casos en los que sea muy claro, o clarísimo o evidente la solución, se tomará inmediatamente, y, a partir de ahí, sin solución de continuidad, se seguirán dando los proyectos... los pasos administrativos correspondientes, que es, en este caso es un desdoblamiento, será la redacción del proyecto del desdoblamiento de la carretera.

Yo no le puedo decir, Señoría -y le repito-, cuál es la fecha en que se van a iniciar las obras, y no digo nada cuándo se van a terminar, porque... porque, en los tiempos que vivimos, hasta con obras adjudicadas en las que uno podía presumir de una fecha cierta de terminación de una obra, vemos que eso, por imperativos superiores, a lo mejor no se pueden... no pueden ni mantenerse esos plazos.

Pero, por tanto, repito, yo no le voy a hacer... a dar... puedo dar una fecha más allá que de la... del seguimiento riguroso de los procedimientos administrativos contratados, teniendo en cuenta que habrá que, en cada caso, pues, determinar la prioridad de la selección de las inversiones, pues, en función de las... de las necesidades en cada uno de los territorios.

Por tanto, Señoría, con esto limitaré mi respuesta sin... sin entrar a debatir, pues, algunas de las consideraciones que usted ha hecho en relación con lo que debe hacer o dejar de hacer el Consejero de Fomento, que no soy yo. Como, también en este caso, pues, a mí me podría... se me podría ocurrir entonces decir que Ministros, incluso Presidente del Gobierno, pues, han hecho consideraciones sobre promesas de infraestructuras concretas en distintas partes del territorio de Castilla y León -y no pasaré a citarlas-, y no soy yo el que ose decir lo que debe hacer un Ministro o incluso un Presidente del Gobierno. Muchas gracias.

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

EL SECRETARIO (SEÑOR SOLARES ADÁN): **Pregunta con res-**

puesta Oral ante la Comisión, número 886, 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 al cierre al tráfico de la carretera regional entre Ricobayo de Alba a Sayago por Villalcampo, debido al desbordamiento del arroyo de La Veiga, publicada, la pregunta, en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 356, el nueve de septiembre de dos mil diez".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Secretario. Para la formulación de la pregunta, tiene la palabra don José Ignacio Martín Benito.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO: Gracias, señora Presidenta. Buenos días. Saludos al Director General de Carreteras. No es la primera vez que nos encontramos en esta Comisión para tratar un asunto relacionado con la Zamora 324, una vía que comunica -como usted sabe- las comarcas de Aliste con Sayago a su paso por la Tierra de Alba, y, posteriormente, con la frontera portuguesa. El pasado once de diciembre de dos mil nueve, precisamente nos encontrábamos en esta Comisión debatiendo sobre este asunto. En aquel caso, el retraso en la ejecución de las obras, unas obras que estaban previstas en el primer Plan de Carreteras, y que no han concluido en esta... al menos, en este tramo de Ricobayo a Villalcampo, hasta este año dos mil diez. Entonces, la Junta aseguró a través de usted, señor Director General, que esta primavera pasada de dos mil diez estarían las obras concluidas con la capa de rodadura y los remates finales de la obra. Las obras incluían la construcción de un puente con piezas prefabricadas que dejaban un vano de tres metros de ancho por uno noventa y dos de altura. Bien, eso fue en esta Comisión -como le digo- el once de diciembre.

Días más tarde, estábamos en una época de lluvias, concretamente a finales de... de diciembre -para ser más exactos el veintinueve de diciembre- la Junta se vio obligada a cortar al tráfico esta carretera en el paraje denominado de La Veiga, por desbordamiento del arroyo llamado de La Ribera. Parece que el único vano del puente no desaguó el caudal que traía en aquel momento el arroyo; como consecuencia, parte de la plataforma desapareció, dejó solo piedras y también sin arcén, y el puente hizo aquí de tapón. En una segunda avenida el agua saltó la carretera, se llevó parte de la calzada colindante con el barranco y resquebrajó parte del carril izquierdo.

Estas circunstancias obligaron a la Junta al... a un nuevo cierre -el segundo- del tráfico de la carretera y a replantearse las características del viaducto. Entonces, conocimos, a través de los medios de comunicación, que varios vecinos y el propio Ayuntamiento de Villalcampo ya habían advertido a los técnicos de la Junta que el

puente que se iba a hacer era muy pequeño -como le decía, un solo vano de tres metros por uno noventa y dos-. Y esta observación, efectivamente, que no se tuvo en consideración por parte de la Junta, acabó por demostrarse con las lluvias de comienzo del invierno de dos mil nueve. El puente que se había hecho con piezas prefabricadas resultó en este caso insuficiente para aliviar el caudal del arroyo.

Como consecuencia de ello, a principios de dos mil diez, el Grupo Socialista registró esta pregunta que usted hoy contesta en la Comisión de Transportes, con el fin de que la Consejería de Fomento, pues, nos diera una serie de explicaciones sobre este asunto. Diez meses han transcurrido desde aquella pregunta, yo le paso a formular estos interrogantes:

Qué circunstancias técnicas han motivado que el nuevo puente sobre el arroyo de La Ribera, en la carretera aludida, no haya aguantado la evacuación de la avenida de agua y esta haya provocado la destrucción de buena parte de la calzada recientemente construida.

En segundo lugar, qué justificaciones técnicas se dieron para construir un puente de las características del actual, de tres... -en aquel momento era el actual, luego ya han hecho... lo han ampliado-, de tres metros de ancho por uno noventa y dos de alto, cuando el que se derribó tenía cuatro vanos y nueve metros de luz.

Por qué no se tuvieron en cuenta las advertencias de los vecinos, incluido el propio Ayuntamiento de Villalcampo, sobre el tamaño del puente a construir.

Y qué actuaciones va a llevar a cabo la Junta de Castilla y León para dar una solución definitiva que garantice la evacuación de las aguas del arroyo de La Ribera en época de avenidas sin dañar la... la infraestructura viaria.

No sé si esta última pregunta queda contestada con las obras que ustedes han ejecutado y que han terminado el pasado verano al ampliar el puente de uno a dos vanos, también con piezas prefabricadas, de modo y manera que ahora en lugar de un ojo son dos, que suman entre ambos una anchura de seis metros de ancho por uno noventa y dos metros de alto.

En todo caso, señor Director General, parece que en la ejecución de las obras hubo falta de previsión, la hubo en el momento -como se recordó en esta Comisión- de aquel retraso acumulado y, posteriormente, la... ha vuelto a haber al tener que rectificarse las obras de un puente que no aguantó la avenida de las aguas por ser demasiado pequeño.

Como le decía al comienzo de... de esta intervención, las obras estaban programadas para el primer Plan

de Carreteras, que, por las diversas circunstancias pues no se llevaron a cabo.

Y, bueno, aparte de ese once de diciembre, que estábamos aquí nosotros tratando este... este asunto, ya le recordaba entonces que las obras se iniciaron en febrero o a mediados de dos mil ocho, y no han estado listas hasta el mes de julio, dos mil diez, es decir, más de dos años y medio para once kilómetros. Y esta carretera es verdad que se ha tratado aquí en esta Comisión en forma de proposición no de ley. El pasado quince de marzo, mi compañero, el Procurador Manuel Fuentes presentaba una proposición no de ley instando a la Junta a la mejora de las carreteras del Parque Natural los Arribes del Duero, entre ellas la de Ricobayo a Portugal, la 324. Y nuevamente, el siete de junio, también mi compañero Manuel Ramos Pascual, Procurador por la provincia de Zamora, se hacía eco del retraso en la ejecución de esta carretera en otra proposición no de ley.

Bueno, yo espero con mucha atención sus explicaciones, señor Director General.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Martín Benito. Para contestar la pregunta, tiene la palabra el señor Director General de Carreteras.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Muchas gracias. Bueno, Señoría, la pregunta que se... que me formula solicita información relativa, efectivamente, a la obra de drenaje construida sobre el arroyo de La Ribera con ocasión de la modernización de la carretera Zamora 324, y, en concreto, pues, claro, se requiere conocer circunstancias que han motivado que el nuevo puente no haya aguantado la avenida; justificaciones técnicas que dieron... que se dieron para construir un puente de las características del actual; por qué no se tuvieron en cuenta las advertencias de los vecinos, y qué actuaciones encaminadas se van a llevar a cabo a dar una solución definitiva.

Bueno, con objeto de enmarcar esta pregunta, pues le diré que, efectivamente, como Su Señoría perfectamente conoce y ha descrito, la carretera Zamora 324 pertenece a la Red Complementaria Preferente de las de titularidad autonómica, tiene una longitud de 28,8 kilómetros, comunica Ricobayo en la 122 con la frontera portuguesa, pasando por la localidad de Moralina, y su tráfico está... está estimado, según los datos del año dos mil ocho, en trescientos cuarenta y cinco vehículos/día, de los cuales el 4% son pesados.

Bueno, la obra de drenaje que se... que suscita esta pregunta oral se ha construido con ocasión de las obras de modernización de esta carretera citada anteriormente. Pero luego, en los antecedentes escritos de... de la

pregunta que se citan en el texto, permítame, Señoría, con todo el respeto, que le diga que, desde luego, los antecedentes son algo grandilocuentes... los que... los que figuran con escrito y, de alguna manera, alarmistas. Porque, claro, se habla de un puente y de un viaducto; en realidad, lo que se ha construido es una pequeña obra... obra de fábrica. No parece correcto utilizar la terminología que... que se puede dar para... que da lugar a... a confusión, pues para construir un puente, como el que se puede estar haciendo en la ciudad de Zamora, a construir lo que... lo que se llama una pequeña obra de fábrica. Se expresa en los antecedentes por escrito que este viaducto no aguantó la fuerte crecida: parece como si se hubiera destrozado y quedara inservible; es decir, se hubiera colapsado. Claramente esto no ha sido así: esta obra de fábrica sigue estando en el lugar donde se construyó, sin que tenga daño la obra de fábrica en sí.

Es importante enmarcar la situación... la situación, con objeto de poder responder a las preguntas -muy técnicas, por otra parte-, y que se intentarán aclarar de la manera más sencilla. El proyecto de la mejora del tramo de carretera que es atravesado por el arroyo de La Ribera ha sido redactado por técnicos con la competencia legal, con amplia experiencia en el ámbito de las carreteras -y esto es lo fundamental-, y cuenta con la autorización expresa, por escrito, del órgano de Cuenca; o sea, la Confederación Hidrográfica del Duero. Confederación Hidrográfica del Duero autoriza expresamente, por escrito, con la firma del que tiene la titularidad -por delegación del Presidente, el Comisario de Aguas-, la construcción del marco de tres por dos en el arroyo de La Ribera.

Con esto, Señoría, yo podía dar por concluida la explicación, demostrando la correcta gestión del proyecto. No obstante, con mucho gusto, trataré de ampliar la información, empleando -por lo que es inevitable- algunos conceptos técnicos -y me lo tendrán que disculpar- para dar explicación a algo que puede ser un malentendido, y que suena bien: que había una óbrica... una obra de cuatro vanos, de once metros de luz, o de nueve metros de luz, y que la Junta, en una mala gestión, ha construido un puente de dos metros de luz. Bueno, explicaré esos antecedentes, esa... ese pormenor técnico, pero como seguramente le merece más credibilidad que yo le diga el informe por escrito de la Confederación Hidrográfica del Duero (la Comisaría de Aguas, que es la que tiene la competencia), que autoriza expresamente la construcción del marco de tres por dos, y pasaré a explicárselo.

Ya en concreto, refiriéndonos a la obra de fábrica, la construida, el marco de tres por dos -como se ha dicho-, tiene una capacidad hidráulica y... mayor que la anterior; o sea, la obra, el marco de tres por dos tiene una capacidad hidráulica bastante mayor que la existente ante... antiguamente. Es cierto que esta última podía

totalizar una superficie mayor, pues se componía de cuatro tajeas de 1,47 por 1,45, pero la capacidad de desagüe de cuatro tajeas es mucho menor que la capacidad de desagüe de un marco de tres por dos. En términos sencillos, se tiene que cuatro tubos pueden desaguar menos agua que un solo tubo mayor, aun siendo la sección de este tubo mayor menor que la suma de los cuatro tubos más pequeños. Y se debe, sinceramente, a un fenómeno de contorno: la energía... se disipa la energía necesaria para poder discurrir por el agua en rozamiento por las paredes de las obras de fábrica. La capacidad de desagüe de una obra de fábrica viene recogida por lo que se denomina técnicamente... -y me perdonarán Sus Señorías- lo que se denomina "el radio hidráulico", que es el cociente entre la sección de la obra y el perímetro mojado. En el caso que nos ocupa, el radio hidráulico del nuevo marco de tres por dos es el doble del radio hidráulico de las cuatro tajeas existentes. En esta situación, se puede reducir... resumir que la estructura anterior evacuaría mucho menos caudal que la estructura construida.

Ha de conocerse también cuál es la característica del punto en concreto. Las tajeas existentes estaban dispuestas de manera que, en situaciones extremas, como la que se produjeron, el agua pasara por encima. Esto es lo que pasó el veintinueve de diciembre. Pero, frente a lo que podía parecer, no ocurrió en el punto concreto en el que se ubica el marco de tres por dos, sino cincuenta metros más allá. Aquí procede hablar de cómo se calculan estos desagües: se hace atendiendo a la estadística y a la probabilidad. El caudal de avenida que se considera es el correspondiente al periodo de retorno que se fija en la Norma de Drenaje 5.1 de la Instrucción de Carreteras; por supuesto, la Instrucción Estatal, que es la que aplican todas las Administraciones. No solo aquí en Zamora, sino que en toda España, el paso de invierno ha dejado muestras de lo lluvioso que ha sido; basta atender a los porcentajes en que se encontraban los embalses antes y después del invierno y a las incidencias en múltiples infraestructuras en todas las Comunidades Autónomas.

Dicho lo anterior, a las preguntas concretas se puede responder atendiendo a lo siguiente:

Circunstancias que han motivado que el nuevo puente no haya aguantado la avenida. Precisar que el puente sí aguantó la avenida; se produjo una sobreelevación que inundó parte de la carretera, sin duda por la existencia -y esto es muy importante- de dos obras de fábrica, aguas arriba y aguas abajo, en caminos no titularidad de la Junta de Castilla y León.

Justificaciones técnicas que se dieron para construir un puente de las características del actual. Se trata de una obra de fábrica con más capacidad de desagüe que la anterior, existente antes de hacer las obras. La capa-

cidad de desagüe... de desagüe no depende solo de la sección geométrica, sino del radio hidráulico. De todas las maneras, es muy sencilla la respuesta a esta pregunta: se aplicó en la redacción del proyecto la Norma de Drenaje -como he dicho antes- 5.2-IC.

¿Por qué no se tuvieron en cuenta las advertencias de los vecinos? Mire, Señoría, en la redacción de un proyecto técnico se está a consideraciones técnicas. El proyecto de mejora de una carretera cumple -del de esta y como de todas- con todos los requisitos que exige la legislación; no se puede estar, para redactar un proyecto, a decires y advertencias. Es que es incluso posible que estas advertencias se estén haciendo valer después de que se hayan sucedido los hechos, y no atendiendo a conocimientos científicos; soluciones.

Con independencia de que técnicamente el proyecto redactado y contratado cumpliera con todos los requisitos técnicos -como se ha dicho-, también es cierto que la situación se ha producido, y esto es un hecho. Por ello, aunque incluso pueda estarse muy del lado de la seguridad y no lo exija la normativa vigente, se ha optado por diseñar y ejecutar una solución adaptada a una avenida con un periodo de retorno mucho mayor. Dicha solución ha consistido, como bien sabe Su Señoría, al marco... adosar al marco ya construido uno de la mismas dimensiones. Seguro que estas medidas, que se reconoce sean quizá excesivamente conservadoras, evitará que, ante situaciones excepcionales -pero que en este caso se dieron-, exista un cierto resguardo. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Director General de Carreteras. En turno de réplica, tiene la palabra el señor Ignacio Martín Benito.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO: Gracias, señora Presidenta. Gracias, señor Director General por sus explicaciones, que, de entrada, pues dejan todavía dudas en lugar de despejarlas.

Como le decía al comienzo de mi intervención, el Grupo Socialista, que se ha interesado varias veces por esta carretera, observa que son unas obras que parece *La historia interminable*, porque para construir once kilómetros dos años y medio, pues hombre, a lo mejor podrían, o podríamos presentar la candidatura a... al Guinness, ¿no?, porque a una media de cinco kilo... ni siquiera cinco kilómetros al año parece que es excesivo. Pero bueno, es algo a lo que nos tiene acostumbrados la Junta -no sé en otras provincias-, al menos en la provincia de Zamora. Un caso similar se dio también para la carretera entre Tapioles y Villalpando (por cierto, todavía están esperando que se concluya ahí una evacuación de aguas). Y en Zamora parece que las obras de palacio van despacio; no me refiero al Palacio de Congresos, que también, o al puente de Zamora, que también. Y, eviden-

temente, hay muchos tipos de puentes: hay puentes de diez ojos, hay puentes de dos ojos, pero un puente es un puente; un vecino, usted y yo entendemos lo que es puente, ¿eh? Cuando se habla aquí de puente nadie está exten... nadie puede entender, pues el puente de Calatrava, ¿no?, sino puede ser un puente de un ojo, dos ojos... Un puente es el paso elevado sobre un cauce de un arroyo, por más consideraciones técnicas que quiera usted emplear aquí esta mañana.

Y ahora estamos hablando de un cierre que se ha producido, que es en la Zamora 324. Mire, a la primera de cambio, pues la estructura de la vía, por las circunstancias excepcionales que usted quiera, pues no soportó la riada; es decir, no estaba terminada la obra y, a la primera de cambio -como le digo-, el agua saltó por encima de la carretera, el... el ojo del puente no... tampoco fue capaz de desaguara toda la... la cantidad de agua que venía, y lo cierto es que se produjeron daños en la calzada. Y la mejor prueba que hubo falta de previsión -por más que usted justifique esta mañana- es que la Junta, ahora, lo que ha hecho ha sido ampliar el ojo del puente, y en lugar de uno teníamos dos. ¿Por qué se amplía a dos? Si está tan bien, y usted como justifica que con uno era suficiente por no se qué nos ha contado del radio y todo esto, pues si era suficiente con uno, ¿para qué se amplía a dos? Luego, el proyecto, al menos, lo ha rectificado la Junta, y cuando la Junta lo rectifica es que la Junta ha aprendido de que... del error, evidentemente, de cálculo, que la cantidad de agua que venía no desaguaba.

Mire, no se puede echar toda la culpa a las condiciones excepcionales. Los vecinos de la zona, los lugareños, que llevan muchos años, generación tras generación, ocupando este territorio, saben que, evidentemente, este arroyo de La Ribera está totalmente seco en verano, pero en cuanto... -en lenguaje coloquial- cuando se le hincha las narices, trae una gran cantidad de agua. Y esto es lo que pasó a finales de diciembre del año pasado: que el caudal aumentó considerablemente por efecto de las lluvias, y lo que antes sí desaguaba y no se inundaba la carretera, pues ahora, con las obras nuevas y con la eliminación del anterior puente, pues sucedió, evidentemente, lo que todos conocemos: que el agua saltó por encima y que dañó considerablemente la calzada.

Y, hombre, yo le pediría que, si tiene los datos, que nos diga cuánto ha supuesto, desde el punto de vista económico, la rectificación de la Junta sobre el proyecto primitivo; porque, si ha habido un reformado de proyecto, como... como consecuencia de colocar una nueva pieza prefabricada, pues, evidentemente, se habrán incrementado los gastos.

Mire, los vecinos -que no son técnicos, pero sí entienden de su medio natural, porque lo conocen... son... lo conocen, posiblemente, mejor que usted y que yo, y que

los propios ingenieros, porque están allí y ven lo que sucede año tras año, y cada cinco años, y cada diez, y con todos esos episodios saben lo que pasa- comunican... cuando lo comunican a la Junta, no lo comunican a posteriori, como usted ha dejado entrever en su primera réplica; al contrario, cuando se estaban ejecutando las obras, el propio Ayuntamiento de Villalcampo comunica esa inquietud a la Consejería de Fomento; el propio Ayuntamiento, antes de, no después de, como usted ha tratado de justificar; y saben que el puente que había anteriormente, y que tenía cuatro vanos y nueve metros de luz, desaguaba el agua que venía, ¿eh?, y el puente que se construyó con un solo vano, pues fue incapaz de hacer lo propio.

Mire, llámelo como quiera, pero esto se llama falta de previsión. Porque, si había un ojo, y ahora hay dos, es que uno era insuficiente.

Y yo le quiero... para terminar, quiero leerle el testimonio de... de un vecino, que se publicó en la prensa el treinta de diciembre. Le pregunta el periodista que si es habitual que el arroyo de La Veiga crezca tanto. Y responde: "El regato de La Veiga, si se viene en verano, parece otra cosa, no trae ni gota de agua. El problema es en otoño e invierno, pues recoge las aguas en un radio de siete kilómetros; cuando crece, ha pasado por encima, antes del camino y ahora de la carretera. Por eso, queríamos soluciones al remodelarse y ampliarse la vía que une Ricobayo con Villalcampo y Sayago".

Pregunta el periodista, o sugiere: "Hay tres puentes diferentes en apenas treinta metros". Dice: "Así es. El primero tiene diez vanos (por cierto, todavía el puente es un puente de arquitectura popular...

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Señor Martín Benito, vaya finalizando, que se le ha acabado el tiempo.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO: (Sí, voy terminando. Gracias, señora Presidenta. Termino en un minuto). Dice: "El primero tiene diez vanos, con trece metros cuadrados... con trece metros de luz. El que se derribó para mejorar ahora la carretera tenía cuatro vanos y nueve metros de luz. Por ello, desde un primer momento nos sorprendió mucho que el puente tuviera solo un vano, con tres metros de ancho por uno noventa y dos de alto. Nos quejamos a la Junta. No nos hicieron ni caso. Yo, personalmente, vine a la Junta, a Zamora, y se lo dije" (antes de la crecida del veintinueve).

En definitiva, señor Director General. Creo que el testimonio es revelador, y sí me gustaría que nos respondiera a dos preguntas: ¿por qué no se ha mantenido el ancho de luz que tenía el puente que se demolió? Y, sobre todo, que nos diga cuánto ha supuesto esto, a mayores, y si usted puede garantizar que el duplicar de un vano a

dos el puente sobre el arroyo de La Veiga... perdón, de La Ribera, en el paraje de La Veiga, es la solución definitiva para aliviar las aguas del cauce en época de crecida. Muchas gracias.

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

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS (SEÑOR SOLÍS VILLA): Gracias. Bueno, señor Martín Benito, yo tengo que lamentar que usted, seguramente pensando en cuál iba a ser su... su réplica a mi intervención, no me ha escuchado absolutamente nada de lo que le he dicho; o me he expresado tan mal que no me ha... que no me ha entendido nada. Seguramente, será culpa mía -será lo segundo- y que yo me habré expresado rematadamente mal al intentar explicar conceptos técnicos. Porque, si usted me hubiese escuchado o yo me hubiese expresado -mejor dicho- bien, no me podía usted haber hecho la réplica en el que me viene a contar que dicen los vecinos del lugar que existe agua arriba... aguas arriba, un puente que tiene no sé cuántos ojos, y que tiene más capacidad de desagüe. Mire, Señoría, eso se lo tengo que decir con rotundidad: desde el punto de vista técnico, el marco de tres por dos que se ha construido tiene el doble de capacidad de desagüe, el doble de capacidad de desagüe que la que tenían los cuatro mar... las cuatro tajeas de 1,42 por 1,75, y más capacidad de desagüe que el puente situado aguas arriba. Lo que... la... yo... a lo mejor, le resulta complejo de entender, pero eso es exactamente así.

Por tanto, la Junta... -y eso es muy importante, eso es muy importante recalcarlo- no la Junta, porque el proyecto no lo hace el Presidente de la Junta, ni el Consejero ni el Director General; los proyectos los redactan los técnicos con la cualificación debida. El proyecto está debidamente redactado, y la obra proyec-

tada cumple adecuadamente la normativa vigente. Tan es así, que el que tiene la autoridad para autorizarla, que es el órgano de cuenca (la Comisaría de Aguas), la autoriza. Por tanto, de manera tajante y rigurosa, Señoría, no puedo aceptarle que ponga en entredicho que la Junta ha construido -que se podía haber equivocado- indebidamente un puente de menor capacidad -digan lo que digan el que lo quiera decir-, de menor capacidad que el que se demolió. Se ha construido una obra de fábrica de mayor capacidad que la que se demolió.

En cualquier caso, cualquier respuesta que yo le hubiera dado aquí a Su Señoría no le vale; porque, si yo hubiese llegado aquí a defender que con la obra de fábrica construida es suficiente, y que... y que como está es suficiente, no tocamos nada, y que, si la carretera se vuelve a inundar, que se inunde, también le habría parecido mal a Su Señoría. Como nosotros no somos fundamentalistas, como lo cierto es que se ha producido una... se ha producido una sobreelevación -hay obras de fábrica aguas arriba y aguas abajo de la existente-, para evitar que se puedan producir nuevas inundaciones en la carretera, la Junta, siendo... estando correctamente proyectado y construida la obra de fábrica, decide e invierte en gastar una... en hacer una nueva obra de fábrica, porque lo cierto es que se ha producido una inundación. Muchas gracias, Señoría.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Director General de Carreteras. Y le agradecemos, señor don Luis Alberto Solís, sus concisas, claras y rigurosas explicaciones a las cuestiones aquí planteadas en esta Comisión. Muchas gracias.

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

[Se levanta la sesión a las once horas cuarenta y cinco minutos].