



CORTES DE CASTILLA Y LEON

DIARIO DE SESIONES

Año 1991

III LEGISLATURA

Núm. 51

COMISION DE OBRAS PUBLICAS Y VIVIENDA

PRESIDENTE: Don Modesto Alonso Pelayo

Sesión celebrada el día 4 de Diciembre de 1991, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DIA:

1. Comparecencia de los Excmos. Sres. Consejeros de Fomento y de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, a solicitud del Grupo Parlamentario de Centro Democrático y Social, para informar a la Comisión sobre:
 - Situación en que se encuentran las obras de construcción de la carretera C.501, tramo de Ramacastañas-Candeleda, y sobre las reuniones mantenidas con los Ayuntamientos afectados y grupos ecologistas.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las once horas quince minutos.	1282	Intervención del Sr. Jambrina Sastre, Consejero de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, informando a la Comisión.	1283
El Presidente, Sr. Alonso Pelayo, abre la sesión y comunica las sustituciones producidas en la Comisión.	1282	El Presidente, Sr. Alonso Pelayo, suspende la sesión.	1284
El Secretario, Sr. Queipo Cadenas, da lectura al Orden del Día.	1282	Se suspende la sesión a las once horas treinta minutos, y se reanuda a las once horas cincuenta minutos.	1284
Intervención del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento, informando a la Comisión.	1282	El Presidente, Sr. Alonso Pelayo, reanuda la sesión y abre un turno de intervenciones para los Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	1284

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Herreros Herreros (Grupo Mixto).	1284	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Sagredo de Miguel (Grupo del C.D.S.).	1289
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Sagredo de Miguel (Grupo del C.D.S.).	1285	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Crespo González (Grupo Socialista).	1290
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Crespo González (Grupo Socialista).	1286	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Villar Villar (Grupo Popular).	1290
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Villar Villar (Grupo Popular).	1286	En turno de dúplica, interviene el Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	1291
Contestación del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	1287	En turno de dúplica, interviene el Sr. Jambrina Sastre, Consejero de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.	1292
Contestación del Sr. Jambrina Sastre, Consejero de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.	1287	El Presidente, Sr. Alonso Pelayo, levanta la sesión.	1292
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Herreros Herreros (Grupo Mixto).	1288	Se levantó la sesión siendo las doce horas cuarenta y cinco minutos.	1292

(Comenzó la sesión a las once horas quince minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Buenos días. Se abre la sesión. A esta Presidencia han comunicado las siguientes sustituciones: don Santiago Crespo, por el Grupo Socialista, sustituye a don José Alonso.

Inmediatamente, pasamos al primer punto del Orden del Día, que dará lectura el señor Secretario.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR QUEIPO CADENAS): Primero y único punto del Orden del Día: "Comparecencia de los Excelentísimos señores Consejeros de Fomento y de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, a solicitud del Grupo Parlamentario de Centro Democrático y Social, para informar a la Comisión sobre situación en que se encuentran las obras de construcción de la carretera comarcal 501, tramo de Ramacastañas-Candeleda, y sobre las reuniones mantenidas con los Ayuntamientos afectados y grupos ecologistas".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, señor Secretario. Tiene la palabra el señor Consejero de Fomento.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Señor Presidente. Señoras y señores Procuradores. Se reúne esta Comisión a iniciativa del Centro Democrático y Social, al objeto de informar a Sus Señorías sobre el proyecto y ejecución de la carretera comarcal 501. Y, al respecto, este Consejero debe hacer las siguientes consideraciones.

La necesidad de la contratación, entendía esta Consejería, cuando se propuso esta necesidad, que era necesario para las comunicaciones con Extremadura y

con la Nacional IV... con la Nacional V, creo que es, hacia Portugal, y las comunicaciones entre localidades de un área importante de Avila. Y entendíamos que era necesario -y, en su día, ya se propuso así- por cuanto existía una sensibilidad importante en esa zona, en cuanto que las poblaciones pretendían mejorar su situación económica y su situación de acercamiento social, entre sí y con otras comarcas próximas. Existen, a este respecto, unos antecedentes históricos, que voy a pasar a detallar.

Los primeros estudios se realizaron en mil novecientos ochenta y cinco por los Servicios de Fomento de Avila, y, posteriormente, en el documento de prioridades que para la provincia de Avila se lleva a cabo en noviembre de mil novecientos ochenta y ocho, se vuelve a insistir en que se lleve a cabo, si es posible, dicha obra, cuando se formula el Plan de Actuación en noventa y uno.

Por fin, en mil novecientos ochenta y nueve, a principios de mil novecientos ochenta y nueve, se redacta el estudio previo.

Posteriormente, ya el veintisiete de junio de mil novecientos ochenta y nueve, se lleva a cabo la orden de estudio informativo, con las tres opciones constructivas, que son: primera opción, mantener la carretera tal y como está, mejorando su trazado, mejorando su firme; segunda opción, carretera nueva, trazado nuevo, pasando por Poyales del Hoyo, hacia Candeleda; y tercera opción -que es por la que se optó finalmente-, Ramacastañas-Candeleda. En este estudio se incluye ya el preceptivo estudio de impacto ambiental, que fue informado favorablemente el treinta del siete del noventa.

El veintisiete de septiembre de ese mismo año se presenta por el señor Consejero de Fomento al Consejo de Gobierno el inicio del estudio, para su aprobación

posterior, de dicho proyecto, con un presupuesto de 1.700.000.000 de pesetas. Este proyecto se aprueba por el Consejo de Gobierno -la Orden es de fecha veintiocho de septiembre de mil novecientos noventa-, y posteriormente se presentan quince empresas, y se adjudica en 1.625.500.000 pesetas a la empresa constructora "Construcciones Hernando, S.A."

Se divide la dotación presupuestaria en tres anualidades: el primero, para mil novecientos noventa y uno, 124.500.000; la segunda anualidad, para mil novecientos noventa y dos, 600.000.000; y la tercera anualidad, para mil novecientos noventa y tres, 900.000.000.

En este momento, las obras llevan un ritmo normal, e incluso se piensa en finalizarlas antes del próximo verano.

Por otro lado, existen, por parte de la Consejería, unos antecedentes de reuniones y contactos con los grupos ecologistas; concretamente, los últimos contactos son de agosto y septiembre del presente año.

Este Consejero, junto con el Consejero de Medio Ambiente, tuvo la oportunidad de reunirse, en los primeros días de agosto, con los grupos ecologistas que habían reiterado su oposición al trazado número tres, que fue el que, finalmente, se empezó a ejecutar. Y pese a que en el período de alegaciones previo habían tenido oportunidad, incluso algunos de ellos ya habían hecho manifestaciones por escrito sobre la oposición a ese trazado, no pusimos ningún obstáculo para que tuviésemos nuevas reuniones con ellos; y así se hizo en agosto. Se les ofreció la posibilidad de que, mejorando el entorno del trazado número tres, pudiesen aportar ideas que variasen o modificasen el entorno de ese trazado; incluso -si es posible- otras mejoras alternativas, también se les ofreció la posibilidad. Se dijo que, mientras tanto, esas obras llevarían, a lo largo del mes de agosto, un ritmo más lento, hasta que en los primeros días de septiembre nos volviésemos a reunir, a fin de ver qué aportaciones se realizaban.

En los primeros días de septiembre hubo una nueva reunión con nuevos grupos ecologistas, además de los que habían asistido en el mes de agosto. No aportaron ninguna novedad a dicho trazado, sino que, por el contrario, expresaron su oposición total a dicho trazado, expresando que debía de mantenerse el trazado número uno, es decir, mantenimiento de la carretera actual, que, como se sabe, es un trazado sinuoso, difícil y que en invierno crea grandes problemas de comunicación con Extremadura y con las localidades en las que se encuentra.

¿Por qué consideramos, tanto por razones de índice tráfico, como económicas y sociales, que esa carretera debe de continuarse en su ejecución por el trazado número tres? Entendemos que los últimos datos del MOPU son esclarecedores: hay un tráfico/día, en mil novecientos noventa, calculado, de dos mil trescientos

vehículos. Existe, con el nuevo trazado, una clara perspectiva de disminución de accidentes, es decir, una seguridad vial mucho mayor que con el actual trazado. Se mejoran, por supuesto, las comunicaciones, y se mejoran, además, simultáneamente -porque así ya se está ejecutando también-, los accesos a Arenas de San Pedro, la mejora en el firme y balizamiento del actual trazado, donde, junto con las mejoras hacia Poyales del Hoyo, se han gastado ya del orden de 90.000.000 de pesetas en la ejecución de esas mejoras.

Y, por último, como conclusión, podemos considerar que la Consejería de Fomento ha ponderado todos los intereses a lo largo de un procedimiento que lleva ya varios años, ha dialogado con entidades, con Ayuntamientos, con asociaciones de ecologistas, con asociaciones de taxistas, etcétera; es decir, con todos los afectados en esa vía. Y, por supuesto, seguimos abiertos, los cauces de diálogo siguen abiertos por nuestra parte para cualquier solución que pueda darse a algún perjudicado que, concretamente, se haya visto perjudicado así por este trazado.

No obstante, sí cabe alegar aquí que, en su día, ya los Ayuntamientos firmaron las correspondientes autorizaciones de expropiación y que en todos los casos se ha cubierto la normativa legal al respecto; por nuestra parte, todos los requisitos legales, a lo largo del procedimiento, se han cubierto, y entendemos que la obra va a ser ejecutada y se va a terminar y poner en servicio, aproximadamente, hacia el verano de mil novecientos noventa y dos. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): gracias, señor Consejero. Tiene la palabra el Consejero de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

EL SEÑOR CONSEJERO DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACION DEL TERRITORIO (SEÑOR JAMBRINA SASTRE): Gracias, Presidente. Señorías. Yo también voy a tratar, muy brevemente, de decir que, en relación con la actuación de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio sobre la construcción del tramo Ramacastañas-Candeleda, de la carretera 501, objeto de esta comparecencia conjunta, paso a explicar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental aplicado.

El estudio informativo tuvo entrada en la Ponencia Técnica de Evaluación de Impacto Ambiental de Avila el cinco de junio de mil novecientos noventa, acompañado del preceptivo estudio del impacto ambiental y del resultado de la información pública de los dos documentos mencionados, al estar prevista dicha información pública en el procedimiento de autorización del estudio informativo.

Esta documentación fue estudiada, de acuerdo con la legislación autonómica vigente, por la Ponencia Téc-

nica Provincial de Evaluación de Impacto Ambiental de Avila, compuesta por un equipo multidisciplinar, en el que se encontraban biólogos, técnicos de..... silvestre, técnico de carreteras, ingeniero de montes, etcétera.

Este equipo, utilizando toda la información disponible, tanto la presentada por el promotor del proyecto, así como la existente en sus ámbitos de actuación, e incluso mediante inspecciones de los lugares previsiblemente afectados, informó favorablemente la alternativa tres del estudio informativo, imponiendo las medidas correctoras necesarias para que los impactos detectados se situaran en unos umbrales que garantizaran la aceptabilidad de dicha alternativa, frente a las otras dos presentadas.

Todas las acepciones de la alternativa tres fueron estudiadas con detalle por parte de la Ponencia Técnica, incluyendo las alegaciones presentadas en el período de información pública.

Como consecuencia de todo ello, se dictó, por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, la declaración de impacto ambiental el día treinta y uno de julio de mil novecientos noventa, en la que se recogen las medidas, a efectos medioambientales, que deben agregarse a la utilización del tramo de carretera en cuestión.

Entre dichas medidas, figura la necesidad de que, una vez redactado el proyecto de construcción de la alternativa tres, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio deberá informar favorablemente el mismo, con el fin de garantizar el cumplimiento de la declaración de impacto ambiental.

Este informe se emite después del estudio del proyecto, por parte de la Ponencia Técnica Provincial de Avila, con fecha veintidós de febrero de mil novecientos noventa y uno, trasladando a la Consejería de Fomento el informe con las condiciones impuestas.

A partir de ese momento, las facultades competenciales de esta Consejería se limitan a la inspección del cumplimiento de las medidas establecidas.

Por tanto, la información sobre el estado actual del ritmo de ejecución y plazos previstos para la conclusión del tramo Ramacastañas-Candeleda son más seguidas por la Consejería de Fomento, y yo entiendo que, después de la intervención de mi compañero, están lo suficientemente explicitadas.

Como consecuencia del seguimiento medioambiental de la ejecución del proyecto, realizado por esta Consejería, se constituyó una Comisión de Vigilancia de las medidas correctoras establecidas, y que está compuesta por los siguientes miembros: el Jefe del Servicio Territorial de Avila de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, un representante del Servicio Territorial de Fomento de Avila, un representante

de cada uno de los Ayuntamientos afectados y dos representantes de los grupos ecologistas. Esta Comisión -como he dicho anteriormente- sigue el cumplimiento de las medidas establecidas en la declaración de impacto ambiental, y, siempre dentro de la alternativa informada favorablemente en la misma, puede actuar en la dirección de proponer medidas que mejoren los aspectos de esa alternativa.

En las reuniones mantenidas con los grupos ecologistas con anterioridad a la constitución de la Comisión de Seguimiento, los puntos tratados fueron siempre con objeto de intentar su colaboración en las posibles mejoras, sobre la base de lo actuado en relación con la declaración de impacto ambiental dictada; es decir, en relación con la alternativa tres.

Por tanto, en lo que compete a esta Consejería, las decisiones tomadas son las mencionadas en esta intervención, siempre ajustadas a la validez de la declaración de impacto ambiental de treinta y uno de julio de mil novecientos noventa.

Quiero, no obstante, ampliar, con respecto a la Comisión de Investigación... perdón, de Seguimiento que se hacía mención en la propia resolución de aprobación del impacto ambiental, que han tenido ya dos reuniones, una el ocho de octubre y otra el trece de noviembre; han acordado tener una reunión mensual, siempre y cuando no exista algún elemento que haga necesario mayor período, es decir, mayor frecuencia en la propia reunión.

Esto es lo que, a mi juicio, y ajustándome a lo que determina la petición de comparecencia, tengo que decir a Sus Señorías. Nada más, Presidente. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, señor Consejero. Se suspende la sesión durante un tiempo de quince minutos.

(Se suspendió la sesión a las once horas treinta minutos, reanudándose a las once horas cincuenta minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Se reanuda la sesión. Para formular preguntas o hacer observaciones, tienen la palabra los distintos Grupos Parlamentarios. Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Herreros.

EL SEÑOR HERREROS HERREROS: Buenos días. Gracias, señor Presidente. Bien. Sin haber podido escuchar cuáles son las cuestiones planteadas por los Consejeros de Fomento y Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, todos ustedes conocen cuáles son los criterios que nosotros hemos venido barajando en el asunto que nos ocupa, y hay algunas cuestiones que nos han sorprendido siempre.

Nos gustaría saber cuáles son las razones que motivaron la opción por la que se ha tratado, cuando no se contempla en el Plan Regional de Carreteras, y tampoco en el Plan de Desarrollo Regional, más que reformados, adaptaciones de las carreteras existentes. Cómo, entre las tres opciones que se barajaron en su momento, se llegó a la conclusión de tomar la opción que, a nuestro juicio, resume la síntesis de despropósitos, tanto desde el punto de vista ambiental, como desde el punto de vista económico, marginando, a nuestro juicio, poblaciones importantes y no obviando, por otra parte, la necesidad -que va a ser total- de adaptar, reformar, adecuar, la carretera actualmente existente. Qué criterios de prioridad se consideraron, una vez conocidas las informaciones que todos los grupos colectivos ecologistas de la zona y de otros lugares habían advertido, incluso haciendo alusión expresa a lo que son las directivas de la Comunidad Europea y, a nuestro entender, poniendo en riesgo futuras acciones que pudieran derivarse de la actitud tomada, dado que había algún tipo de orientación en que, contraviniendo las directivas de la Comunidad Europea, podía correrse ese riesgo.

Y, lógicamente, también nos gustaría conocer cuáles son los tiempos que se han ahorrado, o que pretenden ahorrarse, con la opción que se ha habilitado, sobre la tradicional, la ya existente anteriormente.

Y si hay en estos momentos algún tipo de orientación en cuanto al presupuesto que inicialmente estaba previsto y el desarrollo de este mismo presupuesto. Es decir, si no va a ocurrir -que ya es en muchos casos tradicional- un incremento sustancial sobre lo previsto de los costes, desde el punto de vista económico. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, señor Herreros. Tiene la palabra el Procurador señor Sagredo.

EL SEÑOR SAGREDO DE MIGUEL: Gracias, Presidente. Señorías, señores Consejeros. Realmente, ayer, en la comparecencia del Consejero de Medio Ambiente para hablar de la problemática de residuos industriales, fue gravemente afectada por la aportación de una cuestión nueva, actual, como era la ubicación concreta, en un lugar concreto, de la planta. Seguramente porque, desde la solicitud de la comparecencia hasta hoy, pues, surgen nuevas cuestiones.

Sin embargo, este Procurador se fue de la Comisión de ayer con la impresión de que nos habíamos dejado... habíamos devuelto el toro a los corrales. Ya sé que las alusiones taurinas, que son tan serias, no le gustan a mi compañero de Comisión, pero, realmente, en España es que los toros son una cosa muy seria, y como es serio el problema, también, de los residuos industriales.

Y nos lo dejamos en... lo devolvimos al corral porque tuvimos una embestida de otra res, que yo no sé si, a juicio de otro compañero de Comisión, será un moru-

cho o no, que era la situación concreta del problema concreto ahora.

Digo esto con las mismas razones para hablar de la comparecencia de hoy que fue solicitada cuando se estaba ocasionando la paralización de las obras en la carretera, en los últimos días de agosto o primeros días de septiembre. Creo que el registro en esta casa era del cinco de septiembre.

En aquel momento, las obras estaban ralentizadas o, seguramente, con una huelga de celo, por decirlo de alguna manera. Se estaba perfeccionando lo que se estaba haciendo, de tal manera que las obras no avanzaban. Yo no me atrevería a decir que estaban paralizadas las obras, ni que se habían paralizado por el chantaje que algunos intereses querían hacer sobre los nuevos Consejeros.

Ya he dicho en ocasiones que este Gobierno es un Gobierno radicalmente diferente al anterior, y, por lo tanto, me parece hasta bueno que se planteen "ex novo" las cuestiones diseñadas. Me parece peligroso que se cuestionen las obras en marcha, pero, en este caso, me parece sano, y al CDS le sirve de satisfacción comprobar que, después de esa oferta que se hace a grupos, o a personas, o a intereses -y en intereses lo quiero decir en el concepto más amplio y nada peyorativo de la expresión-, que se encadenaron en algunos lugares y que no asustaron al Consejero anterior, lógicamente, hicieron reflexionar al Consejero actual, o a los Consejeros, para volver a resituar la cuestión y volver a formular una oferta de diálogo, que estaba absolutamente abierta -porque si de algo puede presumir la Consejería de Medio Ambiente es que no tiene puertas; sé que la de esta Legislatura tampoco las tiene-, y la realidad es que, después de esa oferta, según las manifestaciones de los Consejeros, no ha habido ninguna aportación que haya hecho variar ninguna de las cuestiones. Y -a la expresión de los Consejeros me remito- yo creo que hasta no es ritmo normal, sino es ritmo mayor que lo normal, puesto que la obra, que creo recordar debía terminarse en finales de año, se va a adelantar -como ha dicho el Consejero de Fomento- a antes del próximo verano, lo cual es una gratísima noticia para el CDS. Y, por lo tanto, la cuestión mayor ya está resuelta.

Por lo tanto, yo creo que, en este momento de satisfacción, no es cuestión de plantear cuestiones menores -aunque no lo sean tanto para determinados intereses-, como pueden ser los daños de paralización o alguna cuestión de esas, que yo creo que, en este momento, a través de cómo se está realizando la obra y del compromiso o del anuncio por los Consejeros de que va a ser ejecutada y puesta en servicio en el verano del noventa y dos, yo creo que el CDS se da, en este momento, absolutamente por satisfecho en su pregunta. Y únicamente dejaríamos.... Y yo creo que, en este momento de satisfacción, no quiero minimizarla con ninguna cuestión menor.

Muchas gracias, Presidente. Muchas gracias, Consejeros. Señorías.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, señor Sagredo. Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Crespo.

EL SEÑOR CRESPO GONZALEZ: Gracias, señor Presidente. Yo, desde luego, no quiero dejar pasar la ocasión para hacer un preámbulo sobre el tema de la carretera 501, que tan exhaustivamente ha salido en la prensa, debido a la oposición de algunos grupos ecologistas.

Desde luego, ha coincidido el tema con una época -las elecciones de mayo, el verano-, una serie de circunstancias que han hecho que esto no se discutiera suficientemente, quizá, en las Cortes, para, quizá, haber hecho el trayecto por otro sitio, en base, quizá, a unos estudios, en base a que, a lo mejor, era mejor el primer trazado que el tercero.

La opción primera, por supuesto, que era la que, cuando tuvo la Junta, el Partido Socialista optó. Hizo ocho kilómetros, de Poyales a Candeleda; esos kilómetros están recientes -de hace seis o siete años-; se van a repetir nuevamente. Quedaban doce kilómetros, de Poyales a Arenas. Quizá, la opción segunda que planteaba, Ramacastañas-Poyales y Poyales-Candeleda, cogiendo estos ocho kilómetros que ya estaban hechos, y que no debían repetirse, fuera, quizá, también apropiada. Y yo creo que eso se tenía que haber planteado y discutido por los Ayuntamientos implicados, tanto Poyales, Candeleda, Arenas y la zona circundante. Pero esto no se hizo. Y se ha optado por la opción tercera, que es Ramacastañas-Candeleda.

No hay duda de que ésta, como vía de comunicación, es la más rápida, es la más interesante, en este aspecto. Y, como ha dicho el Consejero de Fomento, pues, hay una circulación hacia Extremadura y hacia Portugal que puede ser interesante en el futuro, y hay que considerarlo.

Pero, por supuesto que, quizá, no viendo las cosas desde esa perspectiva, y volviendo hacia atrás, porque hay que ser pragmáticos y los temas, pues, sacarlos adelante... Yo ayer, precisamente, pues, estuve en la carretera, viendo cómo están las obras; de los dieciocho kilómetros, o diecinueve kilómetros, que tiene la nueva variante, están construidos, aproximadamente, pues, catorce kilómetros; construidos en el sentido que están con el talud hecho, están aplanados -yo pasé con el coche varios kilómetros-, en una anchura apreciable de unos quince metros. Y esto quiere decir que se han gastado, pues, muchos millones, cientos de millones, en esta obra.

¿Y qué quiere decir? Pues, que este dinero, pues, no se puede tirar. Y yo pienso que, lógicamente, que ya esa obra está muy avanzada, pues, habrá que terminarla, y

terminarla cuanto antes. Porque hay otro tema; ahí hay un tema, que es lamentable, pero está ocurriendo: un enfrentamiento entre dos pueblos, dos pueblos que se han llevado bien, que se tendrán que seguir llevando bien, que ahora estarán más cerca con esta carretera, pero que, por una serie de circunstancias, se están enconando, va habiendo rencores, y en los Plenos -como en el Pleno último que ha habido en Candeleda- ha habido incidentes desagradables. Y, lógicamente, para evitar todo esto, lo mejor es terminarla cuanto antes.

Y ya digo que podía haber sido de otra manera, pero, en el punto en que estamos, ésa es la solución. Nada más. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, señor Crespo. Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Villar.

EL SEÑOR VILLAR VILLAR: Señor Presidente. Señorías. Yo también creo que, después de oír a los dos Consejeros, el tema está clarísimo. Y no solamente está clarísimo, sino que, de la intervención de los Grupos Parlamentarios que me han precedido, veo que, tanto el Centro Democrático y Social, como el Grupo Mixto, están de acuerdo en que se continúe la obra con la opción tercera, y que se termine cuanto antes.

Quisiera decirle a mi compañero del Centro Democrático y Social que a la afirmación que hace de que este Gobierno es totalmente diferente, o radicalmente diferente al anterior tengo que contestarle... pero que sin embargo en esta ocasión mantiene el criterio que mantuvo el Gobierno anterior, tengo que contestarle que no podía ser menos, como va a ocurrir en éste y en todos los temas que sean correctos.

Creo que es una cosa con la que estamos todos de acuerdo, y, lógicamente, este Gobierno tiene que seguir con una obra que está en marcha, con una obra que está prácticamente ejecutada, con una obra que ha reunido todos los requisitos, con una obra de la que se ha hecho una evaluación de impacto ambiental, que ha informado favorablemente la ponencia técnica provincial, que es el órgano que tiene ese cometido, y que, no solamente se ha visto la conveniencia y las mejoras que aporta esta carretera, tanto en seguridad vial, como en mejora de comunicaciones, como en mejora de firme, como... Y, fundamentalmente, ha habido otra cosa, y es que este Gobierno ha sido dialogante con las partes afectadas. Ha dialogado con los Ayuntamientos; parece ser que los Ayuntamientos en su mayoría están de acuerdo en el trazado que se está ejecutando. Ha dialogado con los ecologistas, les ha dado dos opciones, les ha dado dos oportunidades, por decirlo así, para que planteasen, para que replanteasen su postura respecto a su intención de que se hiciera la primera opción; parece ser que los ecologistas siguen erre que erre.

Por otra parte, hay una cosa fundamental, y es que la Consejería de Fomento, siguiendo las pautas que le

ha marcado la Consejería de Medio Ambiente en el estudio o en las condiciones que se han impuesto para la correcta conservación del medio ambiente, está dispuesta a realizar un proyecto de rehabilitación ambiental que mejore el entorno, donde se noten al mínimo los efectos que podrían perjudicar medioambientalmente esa comarca.

Por tanto, yo creo que, siendo una obra que reúne todos los requisitos, siendo una obra que está bastante adelantada su ejecución, como nos han dicho, que tiene la explanación y los movimientos de tierras en más de quince de los dieciocho kilómetros, y cumpliendo los requisitos que marca la Ponencia Provincial de Impacto Ambiental, yo lo único que me cabe decir desde este Grupo Parlamentario Popular es que entiendo que estamos en el sitio justo, que estamos en el sitio cierto, y lo único que me queda es animar a la Consejería de Fomento y felicitarla por esa urgencia que quiere poner en la terminación de las obras, para que sean una realidad el próximo verano y puedan beneficiarse de ella todos los usuarios. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, señor Villar. Para contestar a las cuestiones planteadas tiene la palabra el Consejero de Fomento.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Yo creo que el señor Herrero desconoce un poco la zona cuando dice que margina a poblaciones importantes. A mí me parece que no se margina ninguna población importante con el nuevo trazado de la carretera; al revés, lo que se hace es acercar las poblaciones. Porque yo creo que, si se hubiera mejorado de acuerdo como decían los grupos ecologistas, la alternativa uno, tal y como debía de mejorarse, el destrozo mediambiental hubiera sido mucho mayor y, seguramente, no se hubiera mejorado por eso sustancialmente las condiciones de seguridad vial. Es decir, la opción por la que se elige en su día esta alternativa tres es una opción mucho más práctica, mucho más segura y, desde luego, mucho más rápida que la número uno; y, sin duda, todos los Ayuntamientos han manifestado, oficial u oficiosamente, esa cuestión así; de hecho, han aceptado toda la cuestión de expropiaciones desde el principio, no ha habido absolutamente ningún problema.

En este momento los tiempos y presupuestos de ejecución se están cumpliendo bien, creemos que se va a poder... y de hecho ya se ha adelantado un poco sobre el ritmo previsto, y esperamos terminar, pues, como hemos dicho, a lo largo del verano de mil novecientos noventa y dos.

Yo creo que las obras -y aquí entro ya a contestar al señor Sagredo- nunca han estado paralizadas, porque, incluso a lo largo del mes de agosto, en el que nosotros solamente actuábamos sobre el tramo iniciado, que

eran los primeros siete kilómetros, pues el señor Monforte, mi antecesor, me iba informando, puesto que era de la localidad de Candeleda, de que efectivamente las máquinas seguían allí y seguían trabajando; otra cosa es que no se abriesen nuevos tramos. Es decir, las obras nunca se han paralizado y, por tanto, no va a haber un sobrecosto por ese periodo en el que las obras solamente actuaban, o las máquinas solamente actuaban sobre las obras iniciadas en el tramo de los primeros siete kilómetros.

Contestando al Portavoz del Grupo Socialista, debo manifestarle que estos pueblos, efectivamente, siempre han tenido algunas cuestiones de enfrentamiento entre sí, no es de ahora, ni es sólo por la carretera, ni lo va a ser en el futuro. Yo creo que lo que efectivamente debe hacer este Gobierno es plantearse, evitar al máximo cuestiones nuevas que puedan enfrentar a ambas localidades, y por eso pretendemos terminar cuanto antes la carretera.

Sí es cierto que la alternativa tres, aunque usted nos manifiesta ahora que la alternativa dos podría haber sido más interesante y tal, lo que sí le puedo decir es que el PSOE ya manifestó este verano en Avila que estaba de acuerdo con la alternativa tres, recogió firmas para la alternativa tres, y estaba absolutamente por la alternativa tres. Nosotros estamos también de acuerdo con la alternativa tres; en este momento se ha planteado por parte del CDS esta pregunta, pero porque también lo estaba de acuerdo con la alternativa tres, no por una cuestión nueva que se hubiera planteado antes.

Lo que quiero decir es que -salvo en este caso- lo manifestado por el Grupo Mixto, parece ser que lo que pretendemos todos es terminar cuanto antes la obra, y terminarla y ponerla en servicio, que es de lo que se trata, porque, efectivamente, hay una importante cantidad de obras y de dinero invertido ya, que supera alrededor de los 500.000.000 de pesetas invertidos ya en esa obra, y, por supuesto, vamos a seguir adelante hasta su terminación, al menos costo posible.

Está claro que los ecologistas ahora, pues, sí es cierto que han incidido menos en la obra, puesto que, como casi todos son de Madrid y hace frío, pues ahora están menos en condiciones de poder ir a la zona; pero, bueno, nosotros vamos a tratar de tener abiertos los cauces de diálogo por si en algún momento pueden aportar algo interesante. Y nada más. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, señor Consejero. El señor Consejero de Medio Ambiente tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACION DEL TERRITORIO (SEÑOR JAMBRINA SASTRE): Sí, Presidente. Voy a tratar de evitar reiteraciones y ser muy breve. Hombre, a uno le sorprende a veces el que como conclusión

de unos estudios que se hacen con cierta profundidad, yo entiendo que con mucha, y por una serie de personas que tienen distinta titulación, capaces de enfocar todos los problemas en conjunto que puede dar de sí una evaluación de impacto ambiental de un proyecto, el que sea, concluir que la solución escogida es la síntesis de los despropósitos se me hace un poco duro.

Yo creo que de las tres soluciones, de las tres soluciones o las tres alternativas que se plantearon en este... a este proyecto, y en lo que he visto que se hizo en su momento, y fue tiempo atrás, lo que he notado por parte de todos los técnicos al respecto es que la solución uno era la más agresiva contra el medio ambiente; pero desde todos los puntos de vista, porque va por media ladera, porque hay ciento no sé cuántas curvas en no sé qué pocos kilómetros, porque había que hacer una serie de puentes que salvaran eso, porque había que agredir a la ladera mordiéndole para quitar esas curvas y demás. Y la conclusión de que era la mejor la solución tres, entre otras muchas situaciones y analizando problemas de aves, de mamíferos e incluso de murciélagos, todo eso, llegó a decidirse que era la mejor, porque producía mayor seguridad en los conductores, porque proporcionaba mayor rapidez en el viaje, porque procuraba menor movimiento de tierras, porque facilitaba la ejecución y porque tenía -que para mí es lo más importante- menor impacto sobre el medio natural.

A mí me gustaría dejar esto como muy claro, porque se me hace duro aceptar que pueda jugarse a los despropósitos por técnicos que, entiendo, entienden de esa materia.

Pero para garantizar que lo que se había propuesto en la solución, en la alternativa tres de la aprobación del impacto medioambiental, ahí se establecía la creación de una Comisión de seguimiento. Esa Comisión de seguimiento a mí me tocó ponerla en marcha, se invitó en las reuniones que tuvieron... se tuvo con los ecologistas a que participaran en ella, para tratar de mejorar en lo posible la solución que había sido la aprobada por el proyecto de impacto.

Al principio los ecologistas fueron un tanto reticentes en participar, pero, al final, están participando, y en las dos reuniones que han tenido se han planteado temas pues de desviar o no desviar; en determinados puntos de sacar piezas, árboles, escayolarlos para tratar de conservarlos en otro lugar. Un problema importante sobre distintos estudios que hay en el tema de los... en la cueva de los murciélagos, y quiero decir que están participando, y pueden no estar de acuerdo en soluciones que se den, pero nadie pide en estos casos que haya unanimidad; precisamente de eso se trata.

Por lo tanto, desde mi punto de vista, y no voy a extenderme más, porque yo creo que estamos con el resto de los Grupos absolutamente de acuerdo, no me preocupa tanto el que termine pronto, que me parece

magnífico, sino que se agreda lo menos posible, respetando la solución que en principio estaba aprobada. Y si se puede mejorar, como consecuencia de Comisión de vigilancia, o de seguimiento, pues mucho mejor. Nada más, Presidente, muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, señor Consejero. Por el Grupo Mixto tiene la palabra el señor Herreros.

EL SEÑOR HERREROS HERREROS: Gracias, señor Presidente. Bueno, yo creo que el asunto está absolutamente claro. Yo siento no haber llegado a tiempo para haber escuchado la primera parte, pero en las intervenciones de todos los Grupos y en las contestaciones dadas por los señores Consejeros aquí presentes queda absolutamente claro que este interés ha decaído, y ha decaído de forma sustancial, en el mismo momento en el que no se hacen las cosas bien. ¿Y por qué digo que no se hacen las cosas bien? El juego de los tiempos, en todas las instituciones son absolutamente legítimos; en las Cortes, a mi juicio, también son legítimos, pero denotan escasa sensibilidad, esto es evidente. Significa que, una vez que ya están hechas las cosas, se pueden traer, bien a solicitud, o bien por comparecencia o por solicitud propia o de cualquier Grupo, y aquí y ahora ¿qué vamos a hacer? Pues, posiblemente, lo que estamos haciendo. Pero esto que quede absoluta constancia que no es un mecanismo lógico, desde el punto de vista de la razón política, desde el punto de vista de la sensibilidad.

Yo quiero decir que yo no sé si ya... Ourrió ayer también, que al final parece que todos estamos en el mismo saco, en la misma decisión. Yo no sé si el Portavoz del Grupo Popular se ha equivocado y quería decir que el Grupo Mixto son ustedes, y que entonces yo no soy del Mixto, soy el expreso. Pero la realidad es que, mire usted, si se ha equivocado, no pasa absolutamente nada; si no, yo quiero que quede claro en el Diario de Sesiones y en todos los lugares: Izquierda Unida desde el primer momento manifestó no sólo reticencias, sino posicionamiento en contra. Y posicionamiento en contra porque todas las cuestiones que aquí y ahora se están planteando, a nuestro juicio, no tienen ningún tipo de fundamento lógico.

Yo no desconozco ese lugar. De hecho, pues, ustedes saben que en aquellos lugares hemos tenido responsabilidades políticas, tenemos o compartimos responsabilidades en estos momentos también en varios lugares, y he sido invitado en alguna ocasión, y con motivo de esta discusión, también, por supuesto, a conocerlo. Y cuando yo digo que se margina a las poblaciones no es un invento que yo me hago, y apelo, apelo a documentos que ustedes tienen que conocer indefectiblemente, porque me consta, me consta documentación transmitida por el Alcalde de Arenas de San Pedro, por ADECAP, al Jefe del Servicio Territorial de Fomento de la Junta de Castilla y León, me consta la

existencia de documentos, al señor don José María Monforte Carrasco, Consejero de Fomento, por parte de ICONA, en diciembre del noventa. Les consta a ustedes también una carta con los Alcaldes Presidentes de Guisando, el Alcalde de Hornillo, de Poyales de Hoyo, de Santa Cruz del Valle, de la Sociedad Española de Ornitología, Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental, Federación de Amigos de la Tierra, ADECAP Avila -no los de Madrid, no los de Madrid-, Grupo de Montaña Pecosilla, Grupo de Gredos de Montaña, de Arenas, Coordinadora Extremeña de Protección Ambiental, Grupo de Montaña Mirlo, Asociación Ecologista Gredos Verde, de Arenas también, y varias otras cuestiones. Les consta un informe hecho y transmitido desde ICONA al Excelentísimo señor don Francisco Jambriña Sastre, con motivo... carta dirigida del veintiocho de agosto de mil novecientos noventa. Les consta el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, que también les remitió documentación al respecto, haciendo referencia a los acuerdos y directivas de la Comunidad Europea. Les consta todas y cada una de las cuestiones que yo he relacionado anteriormente, porque se las han remitido a ustedes, como Consejeros de la Junta actual, y a los anteriores Consejeros de la Legislatura anterior.

Por tanto, yo voy a hacerles a ustedes pasar por encima, sin más. Pero, incluso, se da la circunstancia de que en un momento determinado la propia Junta de Castilla y León publica una serie de documentos de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes en aquella época: cómo evitar la total desaparición del lince, cómo colaborar para salvar las águilas imperiales, cómo colaborar para salvar la cigüeña negra, y son datos que a ustedes les han puesto encima de la mesa todos esos grupos, colectivos y gentes, por supuesto, que se dedican a conocer y conocen perfectamente.

Lo cual en absoluto está reñido con que en otras zonas también pueda producirse lo mismo; pero a mí me sigue sorprendiendo un hecho, y es cómo es posible que se pueda aducir como argumento que la opción uno es mucho peor que la opción tres, que es por lo que se tomó la determinación de ir a la tres, cuando la opción uno, en principio, respeta el trayecto existente, con modificaciones y rectificaciones de las curvas que, lógicamente, podían existir y que, técnicamente, pues el tiempo o los tiempos avanzan y se pueden encontrar otras fórmulas. Pero el trayecto, el trazado predominante o prioritario es el existente; difícilmente se pueden sobreañadir... sí se pueden sobreañadir muchos más efectos de impacto medioambiental sobre una carretera ya existente y trazada.

Y nos consta, porque se ha hecho medición de tiempos -y yo hacía la pregunta; ustedes la han obviado con absoluta premeditación, entiendo-, nos consta que todos los estudios que en estos momentos existen sobre ese acercamiento, esa aproximación, varían en siete minutos veinte segundos el máximo. Estudios hechos

por técnicos. Díganme ustedes si merece la pena el follón que se ha armado, el conflicto interno entre diversas partes, cuando ahí estaba esa carretera anteriormente sin ningún tipo de problema, por ahorrar, posiblemente, siete minutos veinte segundos -algunos los reducen a cinco minutos, pero, en todo caso, tampoco vamos a entrar minuto o segundo arriba-, si merece la pena toda esta cuestión, poniendo en riesgo nuevos planteamientos a los que ustedes mismos hicieron alusión y referencia para salvar a todas esas especies que podían estar en lugar o sometidas a cierto problema.

Hay algo que no se ha contestado y que, desde luego, nosotros vamos a seguir analizando, intentando analizar. Porque nos constaba que inicialmente se hablaba de 300.000.000 de pesetas para adaptación de la carretera existente. Se planteó incluso llegar a 700.000.000 de pesetas, según el Plan de Desarrollo Regional y el Plan Regional de Carreteras. Nos consta que al final se ha contratado con una empresa por 1.600.000.000. Nos gustaría, y por eso preguntábamos, si al terminar con los reformados que habitualmente se hacen van a quedar en esos 1.600.000.000 de pesetas. 1.600.000.000 de pesetas no son una cifra menor. Es una cifra de una importancia tremenda en un Presupuesto como el de la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Es decir, que en una treintena de kilómetros, que no llegan, se pueda llegar a plantear la inversión de una cuantía de esa naturaleza es para tener una seria preocupación de si son esos los intereses reales que se pretendían de seguridad, de rapidez, de acercamiento, o, por el contrario, existían, existen, posiblemente, otros intereses que están en juego o pueden estar en juego.

Entonces, nosotros seguimos teniendo serias dudas, y, desde luego, nos parece como mucho más interesante el que se paralice la obra, que no añada a las soluciones del tiempo inmediato futuro, por las noticias que hay, si no hay recortes presupuestarios derivados de esta nueva política de la Administración Central, en la ejecución de la autovía Madrid-Lisboa, que, lógicamente, puede solventar muchos de esos problemas.

Entonces, a la espera de poder conocer todas esas determinaciones, nos gustaría que al menos tuviesen clara conciencia de que no se trata de la mejora del firme, porque allí no existía firme anteriormente, sino se trata de otra cosa completamente diferente. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, señor Herreros. El señor Sagredo tiene la palabra.

EL SEÑOR SAGREDO DE MIGUEL: Gracias, Presidente, únicamente dos líneas, en estilo telegráfico. Yo no he dicho al señor Consejero de Fomento que las obras se habían paralizado. He creído, creo que he dicho que hasta se puede decir que había hasta una huelga de celo, haciendo maravillosamente bien las

cosas que se estaban haciendo; pero yo le he oído, si mis papeles están bien, Consejero, que en agosto, después de la reunión de los grupos ecologistas de agosto y septiembre, en el que se les ofreció sugerencias, reformas posibles, etcétera, etcétera, que dispuso que en agosto fuese un ritmo más lento. Si eso lo traduce Su Señoría de otra manera... pero ya he dicho que era una cuestión menor.

Me quedo con su afirmación de que no va a haber sobrecosto por esa paralización, o por ese trabajo más lento del mes de agosto por sus indicaciones.

Y frente a terminar cuanto antes, quisiera únicamente terminar mi intervención con la afirmación del Consejero de Medio Ambiente: es preferible que se termine un poco más tarde del adelanto que está previsto, siempre que se obtenga una mejor solución para agredir menos el medio. Nada más, Presidente. Nada más, Señorías. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, señor Sagredo. Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Crespo.

EL SEÑOR CRESPO GONZALEZ: Gracias, señor Presidente. Bueno, yo quería hacer una aclaración sobre lo que ha manifestado el Consejero de Fomento en relación a que se pidieron firmas en Avila para hacer la opción tercera. Eso es una verdad a medias, porque, lógicamente, fue el Partido Socialista de Candeleda, que era un pueblo concienciado en que había que hacer esa solución, el que pidió esas firmas. Eso es comprensible que se haga así. Por supuesto que en otros pueblos pues no se hizo nada al respecto.

Y quería también hacer otra puntualización, bueno, en el sentido de que se permita corregir en el Diario de Sesiones el equívoco planteado por el Portavoz del Partido Popular, para que queden claras las posiciones del Grupo Mixto.

Y, bueno, aparte de toda esta serie de cosas, la comparecencia, efectivamente, se pidió en un momento determinado, se pidió en el mes de septiembre, y en ese momento, pues, las obras parecía que no iban al ritmo que quería que fueran el anterior Consejero de Fomento, y quizá también el anterior Consejero de Medio Ambiente, que da la casualidad que son los que hoy han pedido la comparecencia, para que se presenten aquí los Consejeros del Partido Popular hoy en la Junta.

Bien. Pues, efectivamente, en ese momento no se sabía qué se iba a hacer. Había una presión muy fuerte por parte de los grupos ecologistas, y había una tibieza en cuanto a la postura de la Junta en cuanto a qué se iba a hacer. Y, quizá en ese momento no solamente se pidieron firmas, sino que en ese momento hasta se hicieron... se hizo una manifestación. Una manifestación, y el pueblo de Candeleda, hablo ahora del pueblo,

pues sí, fueron dos partidos, fueron los del CDS y los del Partido Socialista, y no fue el Partido Popular; por eso, quizá, pues venía toda esta petición de comparecencia. Pero, lógicamente, en el Ayuntamiento de Arenas la postura era radicalmente opuesta, y se estaban haciendo pues otra serie de actuaciones, e incluso se había pedido a García de Enterría que interviniera en este tema judicialmente, y se lleva el tema adelante. O sea que las posturas eran completamente confrontadas, como ya he dicho, y que ha creado una serie de malestar en los dos pueblos.

En cuanto al impacto ecológico, pues, efectivamente, el impacto ecológico, la zona tercera es una zona muy cerrada, una zona con solamente caminos, no hay carreteras. Una zona, pues, que está salvaje, y esto pues es bueno en cuanto a la ecología y al medio ambiente. Y la otra carretera, la opción primera, también tiene un impacto ecológico importante, porque pasa por los límites del Parque Regional de Gredos. Todos los límites es la carretera, el límite del parque. Yo he escuchado mesas redondas en que han estado grupos ecologistas hablando sobre estos temas, grupos ecologistas a nivel nacional y a nivel de pueblos, de los dos pueblos implicados, los dos pueblos más importantes. Y no se ponían muy de acuerdo, en el sentido de que también habían... Primero, la delimitación del lince ibérico no estaba muy segura, y también decían que, efectivamente, que lo que tenían que hacer es luchar todos unidos, porque todos eran ecologistas, lógicamente, y que el tema, pues debía de haberse tratado quizá en profundidad anteriormente, para no haber tenido este enfrentamiento; haber buscado una solución previa, que eso es quizá lo que no se ha hecho. Eso es quizá de lo que adolece la obra de la carretera 501.

Y ya puestos en esta tesitura, efectivamente, pues ya las obras están muy avanzadas, se han hecho unos gastos muy considerables y, lógicamente, pues, la solución tercera es la que debe aceptarse y debe terminarse, pues, cuanto antes. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, señor Crespo. Por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Villar.

EL SEÑOR VILLAR VILLAR: Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar quiero pedir perdón por el lapsus, si... verbal que tuve, si ubiqué al Grupo Mixto, o lo confundí con el PSOE. Yo no quiero colocar al Grupo Mixto, a Izquierda Unida en el expreso; el tiempo nos podrá decir dónde se ubicará cada partido. Este modesto Procurador no ve el futuro ni tiene autoridad para llegar a tanto.

Ahora, lo que sí quiero insistir es en una cosa, y es que parece ser que se esgrime por parte del Procurador del Grupo Mixto que se va a continuar con la carretera porque, como ya está hecho un gasto, vamos a la política de hechos consumados. Yo creo que está totalmente en

un error, y aquí lo que los Consejeros, ambos, han dicho no ha sido eso, ni muchísimo menos. Lo que han dicho es que este Proyecto tiene todos los requisitos que requiere cualquier obra de este tipo para salvaguardar el medio ambiente. Y es, existe un proyecto de evaluación de impacto ambiental, en el cual se exponen tres opciones. Primera opción: mantener el trazado antiguo, ensanchándolo, adaptándolo, manteniendo las curvas que tenía, etcétera. Eso agrade también al medio. Segunda opción: rectificar curvas; agrade el medio. Tercera opción: traza nueva; la ponencia técnica, que, a mi juicio y a nuestro juicio, es el órgano competente en la materia, entiende que es la mejor, la que menos va a agredir el medio ambiente es la opción tercera.

Pero es que hay más. Es que se establecen unas condiciones de rehabilitación ambiental, y la Consejería de Fomento, que es la ejecutora de las obras, está no solamente dispuesta a hacer eso, sino todo lo que haga falta por corregir los desperfectos ambientales que puedan producirse en la ejecución de la opción tercera. ¿Por qué razón decimos que después se han reunido... o los ecologistas han dicho que no están de acuerdo con la opción tercera y que no somos sensibles? Por favor, si la ponencia técnica ambiental habrá escuchado a los ecologistas, habrá estudiado el proyecto de evaluación de impacto ambiental y con todas esas cosas ha tomado su decisión, y no tiene por qué tomar la decisión que le marcan los grupos ecologistas. ¿Es que están en posesión de la verdad absoluta? Yo creo que no.

Luego, hay aquí otra cosa. Dice: solamente se ahorran siete minutos. Vamos a ver, siete minutos veinte segundos en dieciocho kilómetros. Yo creo que las medias que se van a conseguir ahí son bastante superiores a las que se conseguían.

Otra opción: el proyecto es caro, 1.625.000.000 de pesetas en dieciocho kilómetros. He estado molestándome en hacer la cuenta de memoria y salen unos 8,7 millones por kilómetro de carretera, con movimientos de tierra, con explanación, con una sub-base, con una base, con unos riegos asfálticos, con ..., etcétera. Yo creo, infórmese usted por ahí y dígame a ver si con menos de 8.500.000 pesetas es fácil hacer una carretera de este tipo.

En fin. Creo, y repito, es de las pocas veces en que la mayoría de los grupos estamos de acuerdo. Por algo será. No digo más. Creo... insisto: estuvo de acuerdo el Gobierno anterior, estuvo de acuerdo previamente la ponencia técnica. Lo que no se puede decir es lo que se ha dicho aquí de que en principio se consideró que se iba a gastar 300.000.000 en hacer una carretera de ese tipo. Yo creo sinceramente que con 300.000.000 de pesetas me parece a mí que es muy poco lo que se puede decir. Son 87.000.000 de pesetas los que salen por kilómetro, y 87.000.000 de pesetas en una zona como ésta, accidentada, con los movimientos de tierra y con el tipo de obra que lleva yo creo que son perfectamente asumibles.

Por tanto, insisto -y no me alargo más por no ser reiterativo- en que lo que interesa es terminar la carretera cuanto antes y que los usuarios la disfruten cuanto antes, que se eviten accidentes, que parece ser que también es otra de las razones, otra de las cosas que se van a conseguir con este nuevo trazado, y adelante.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, señor Villar. El Consejero de Fomento tiene la palabra para dar contestación.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR DELGADO MERINO): Muy brevemente, señor Presidente. Señores Procuradores. Yo creo, señor Herreros, que las cosas, en este caso por lo menos, las estamos haciendo bien, porque es una obra que consideramos de absoluta necesidad. Extremadura ya lo ha hecho, la Comunidad Extremeña ya lo ha hecho, ha terminado todo el trazado ya, y nosotros lo teníamos que hacer también, porque así mejoraremos con Portugal y Extremadura las comunicaciones.

Las asociaciones de ecologistas tuvieron su oportunidad en los plazos legales oportunos para presentar las alegaciones que consideraron. Algunas lo hicieron y la mayoría no lo hicieron. Lo que no sé yo es si porque no lo hicieron es porque estaban en desacuerdo o porque estaban de acuerdo. Pero, en cualquier caso, no lo hicieron. Las que lo hicieron, en algún caso se tuvo en cuenta, y, de hecho, hubo una modificación del trazado al principio en el proyecto, para respetar una cueva de murciélagos con diez mil parejas que existe cerca de Ramacastaños, como usted sabe.

Al respecto, hay que decir que hay otros grupos ecologistas que están de acuerdo con el proyecto, no todos están en desacuerdo. Pero también hay que decir otra cosa: los linceces, las águilas reales y las cigüeñas negras están en el trazado número uno en su mayoría, no en el tres, y cualquiera que conozca bien esa zona sabe que hay más águilas reales y más buitres y más cigüeñas negras en el área del trazado número uno, donde están los pinares, que en el trazado números tres. Además de eso, el trazado número uno llevaba consigo unas obras y unos puentes que sin duda iban a afectar mucho más al ecologismo, a la ecología de esa zona, al sistema ecológico, que en el trazado número tres.

Y respecto al tiempo, sólo me cabe decir que el tiempo que tenemos controlado es superior al que usted dice; pero ya no está tanto en el tiempo que se tarde, en más o en menos, sino en mejorar la seguridad de los habitantes y de los automovilistas que van por esa zona, que es lo que yo creo que hay que mirar cuando se hace una vía, no sólo cuánto vas a tardar en más o en menos, sino en cuánto mejoras la seguridad vial de ese trazado. Y yo creo que con este trazado se mejora notablemente.

Contestando al señor Crespo, sólo me cabe decir que, efectivamente, pues, reiterando lo dicho anterior-

mente, los grupos ecologistas no todos están de acuerdo, efectivamente. Tienen criterios distintos. Unos estiman que afecta más al medio ambiente el uno, otros estiman que afecta el tres; en cualquier caso, en este tema de la ecología siempre hay que optar al final y la Administración en todos los casos, por el desarrollo o la ecología y muchas veces no hay otras alternativas. Pero sí es cierto que en este caso a los grupos ecologistas, a las entidades, al propio Ayuntamiento de Arenas y a otros afectados se les dio opción en su momento, se les ha dado plazo para poder alegar lo que estimaban oportuno, y muchos lo han hecho; el propio Alcalde de Arenas de San Pedro en su día firmó las actas de aceptación de las expropiaciones, luego es un poco contradictorio que después vaya a citar que está en contra y pretenda ir a un procedimiento judicial, que, bueno, pues, está en su derecho.

Y nada más, Señoría.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, señor Consejero. El señor Consejero de Medio Ambiente tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACION DEL TERRITORIO (SEÑOR JAMBRINA SASTRE): Gracias, señor Presidente. Yo creo que cuando se toma la decisión de hacer una carretera, una obra, una planta de tratamiento físico-químico, etcétera, es una decisión política. Lo que pasa es que lo que se trata de hacer es lo mejor posible. Y en este caso esa doble intención de hacerlo lo mejor posible va por dos vías, desde mi punto de vista. Una, la que afecta a la Consejería de Fomento y, otra, la que afecta a la Consejería de Medio Ambiente.

Y yo le puedo decir que, en primer lugar, no creo, no creo, sinceramente, que nos vaya a dar lecciones de sensibilidad a la Junta de Castilla y León nadie sobre el tema de medio ambiente. Puede ser que a veces analicemos distintos tipos de sacrificio a la hora de tomar una decisión, de buscar el equilibrio, pero nadie nos va a dar lecciones de sensibilidad, y siempre vamos a tener la puerta abierta, siempre, para el diálogo; como se ha tenido la puerta abierta para el diálogo con los grupos ecologistas, que tuvieron la oportunidad de presentar las alegaciones al estudio de impacto ambiental, que no lo hicieron; no lo hicieron todos, lo hicieron algunos; lo hizo ADECAP, lo hizo Candeleda, lo hizo Poyales del Hoyo, lo hizo Arenas de San Pedro, lo hizo Gredos Verde y lo hizo don Antolín Pinar Sánchez, esos hicieron las alegaciones. Y ese es el momento en el que todos podemos discutir qué soluciones pueden dársele a los problemas. Lo que no nos vale es querer montar el follón, porque eso... el follón que se ha armado, como consecuencia de hacer dejación, yo entiendo, en un momento oportuno de un trámite administrativo que, nos guste o no, va a existir siempre, para decir: no estamos de acuerdo.

Yo respeto absolutamente a todos los técnicos que han hecho la evaluación de ese impacto. No puedo aceptar como principio, que se utiliza muchas veces, que es que quien ha hecho la elaboración de impacto no tiene ni idea. Yo eso no lo puedo aceptar. Podrá no ser el más listo de la humanidad, pero, desde luego, que no tiene ni idea, no. Y eso se dice con mucha frecuencia.

Hemos recibido todas esas cartas que usted dice y algunas más, hemos recibido algunas más. Algunas están contestadas; a otras se le han pedido que nos manden la documentación que ahí dicen, de estudios que tienen que nos pueden venir muy bien a la Junta de Castilla y León; en concreto al Director de ICONA, que... Todos eso se agradece, y lo agradecen los técnicos fundamentalmente que tiene que hacer esa evaluación.

Pero hay opiniones contradictorias, por lo que se ve, en cuanto al área de actuación de la cigüeña negra, al área de actuación del lince. En el libro de Gredos, si ha estudiado usted, si se lo ha leído, verá que no define en ningún sitio dónde está ese lince; y digo lince, porque no habla ni de pareja, y no dice en qué sitio. Y, sin embargo, hay alguien que dice: no, no, está aquí y caza el conejo aquí. Es decir... Y eso lo ha hecho un investigador, desde mi punto de vista, importante.

Quiero decir con esto, y termino, que toda la sensibilidad que haya al respecto estamos dispuestos a asumirla. Que no queremos ir detrás de los acontecimientos jamás, pero que hay unas fórmulas en la Administración -y nosotros somos también Administración- donde se tienen que producir los pronunciamientos. Fuera de eso, es querer esperar el momento oportuno para buscar otro tipo de cosas. Y a nosotros no nos ha preocupado -yo lo digo, porque conozco además la opinión del Consejero de Fomento-, no ha habido tibieza en ningún momento por parte de la Junta de Castilla y León en este sentido. Todo lo contrario: lo que sí ha habido es apertura al diálogo y a mejorar, dentro de la alternativa tres, aquellas cosas que pudieran mejorarlo, lo que quieran. No se ofreció ninguna. Esperemos que a lo largo de la ejecución de la obra se ofrezca alguna por parte de la comisión de vigilancia, que está funcionando bien. Y eso es lo que puedo decirle en cuanto a los temas que se han planteado.

Y nada más, Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, señor Consejero. ¿Algún Procurador que no haya intervenido como Portavoz desea hacer alguna pregunta?

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

(Se levantó la sesión a las doce horas cuarenta y cinco minutos).