



CORTES DE CASTILLA Y LEON

DIARIO DE SESIONES

Año 1992

III LEGISLATURA

Núm. 81

COMISION DE OBRAS PUBLICAS Y VIVIENDA

PRESIDENTE: Don Modesto Alonso Pelayo

Sesión celebrada el día 8 de Abril de 1992, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DIA:

1. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento, a solicitud del Grupo Parlamentario de Centro Democrático y Social, para informar a la Comisión sobre:
 - Política de Seguridad Vial en carreteras, diseñada por la Consejería de Fomento.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las once horas quince minutos.	1966	Se suspende la sesión a las once horas veinticinco minutos, y se reanuda a las once horas cuarenta minutos.	1968
El Presidente, Sr. Alonso Pelayo, abre la sesión, y comunica las sustituciones que se han producido.	1966	El Presidente, Sr. Alonso Pelayo, reanuda la sesión, y abre un turno de intervenciones para los Sres. Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	1968
El Secretario, Sr. Queipo Cadenas, da lectura al Orden del Día.	1966	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Sagredo de Miguel (Grupo de CDS).	1968
Intervención del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento, para informar a la Comisión.	1966	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Herreros Herreros (Grupo Mixto).	1969
El Presidente, Sr. Alonso Pelayo, suspende la sesión.	1968		

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. de Meer Lecha-Marzo (Grupo Socialista).	1971	El Presidente, Sr. Alonso Pelayo, abre un turno de intervenciones para los Sres. Procuradores miembros de la Comisión.	1981
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Villar Villar (Grupo Popular).	1972	En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Rodríguez Plaza (Grupo Socialista).	1981
Contestación del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	1973	Contestación del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	1981
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Herreros Herreros (Grupo Mixto).	1975	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Rodríguez Plaza (Grupo Socialista).	1982
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Sargedo de Miguel (Grupo de CDS).	1976	En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Alonso Rodríguez (Grupo Socialista).	1982
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. de Meer Lecha-Marzo (Grupo Socialista).	1978	Contestación del Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	1982
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Villar Villar (Grupo Popular).	1979	El Presidente, Sr. Alonso Pelayo, levanta la sesión.	1982
En turno de réplica, interviene el Sr. Merino Delgado, Consejero de Fomento.	1979	Se levantó la sesión a las trece horas cinco minutos.	1982

(Se inicia la sesión siendo las once horas quince minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Buenos días. Se abre la sesión. Esta Presidencia ha tenido conocimiento de la siguiente sustitución: don Juan Castaño, en el Grupo Popular, por el señor Aguilar.

A continuación el señor Secretario dará lectura al único punto del Orden del Día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR QUEIPO CADENAS): Primer y único punto del Orden del Día: "Comparecencia del Excelentísimo señor Consejero de Fomento, a solicitud del Grupo Parlamentario de Centro Democrático y Social, para informar a la Comisión sobre la Política de Seguridad Vial en carreteras diseñada por la Consejería de Fomento".

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Señor Presidente, señoras y señores Procuradores. El pasado veintiuno de noviembre de mil novecientos noventa y uno, y ante esta misma Comisión de Obras Públicas y Vivienda, teníamos ocasión de debatir, al hilo de mi comparecencia sobre la política de señalización de la red de carreteras titularidad de la Comunidad Autónoma, en referencia específica a las actuaciones desarrolladas por la Consejería de Fomento en materia de seguridad vial, señalización horizontal y vertical y balizamiento, formuladas, como recordarán Sus Señorías, desde la perspectiva de

actuaciones urgentes, o plan de especial seguridad vial para mil novecientos noventa y uno.

Hoy comparezco ante esta misma Comisión, a iniciativa del Grupo Parlamentario del Centro Democrático y Social, al objeto de manifestar a Sus Señorías la Política de Seguridad Vial en carreteras diseñada por la Consejería de Fomento, siguiendo así el tenor literal de la comparecencia solicitada.

En este sentido, y entrando en el fondo de la materia cuyo debate hoy nos reúne, debo manifestar, en primer término, cómo la política, actuaciones y filosofía a que responde la actividad de la Consejería de Fomento en materia de seguridad vial se encuentra enmarcada, como no podría ser de otro modo, en el ámbito del Plan Regional de Carreteras, instrumento básico de ordenación de inversiones y prioridades de actuación de la Junta de Castilla y León en materia de carreteras.

Así pues, el Plan Regional, en su revisión de mil novecientos ochenta y ocho, incluía ya, como uno de sus criterios básicos, el de potenciar el programa de seguridad vial con una atención continua a la señalización, balizamiento y elementos complementarios de carretera, actuaciones puntuales en intersecciones y tramos localizados, y renovación de equipos y medios de atención al usuario. Este objetivo general perfilado en el plan regional es objeto de concreción específica a través del subprograma de seguridad vial, integrado dentro del programa de conservación y explotación, y en el que se recogen obras de acondicionamiento puntuales del trazado, la mejora de intersecciones y el refuerzo de la señalización y balizamiento de tramos singulares.

No obstante, y junto al subprograma de seguridad vial antes indicado, el Plan Regional de Carreteras

incluye otros subprogramas que, si bien no están dirigidos directamente a las necesidades de la seguridad vial, cumplen funciones complementarias a ésta en la medida en que coadyuvan a mejorar las condiciones generales de circulación y accesibilidad a poblaciones.

Desde esta perspectiva ha de considerarse el subprograma de señalización y balizamiento incluido en el programa cuarto de conservación y explotación, el subprograma de acceso a poblaciones y acondicionamiento de travesías que conforman el programa tercero del Plan Regional, actuaciones en medio urbano, así como los subprogramas de acondicionamiento y mejora de plataforma, incluidos en los programas primero y segundo, y el subprograma de variantes de población enmarcado en el programa primero del plan, obras de vertebración regional y modernización de la red.

En este sentido, todos estos subprogramas constituyen actuaciones que, en mayor o menor medida, repercuten sobre la mejora de seguridad vial de nuestras carreteras, y desde esta perspectiva global han de ser consideradas.

Si en la pasada comparecencia informaba a Sus Señorías sobre los resultados e inversiones desarrollados por la Consejería durante mil novecientos noventa y uno en actuaciones de seguridad vial, corresponde ahora manifestarle los proyectos de inversión que esta Consejería tiene previsto acometer durante el presente ejercicio en este mismo concepto, concentrando mi exposición en lo relativo, exclusivamente, al subprograma de seguridad vial en términos estrictos, aún cuando no deba olvidarse, como yo antes señalaba, que éste se encuentra implícitamente atendido al mejorar y acondicionarse o, en su caso, renovarse los diversos tramos de nuestra red, con lo que ello trae consigo en adecuación de su sección transversal y de sus características geométricas y de afirmado.

Así pues, y para mil novecientos noventa y dos, la Consejería de Fomento tiene prevista en este concepto una inversión de 925.000.000 de pesetas, desglosados en obras específicas de seguridad vial, con un importe de 285.000.000, y actuaciones de señalización y balizamiento cifradas en 640.000.000 de pesetas. En concreto, las obras específicas de seguridad vial para mil novecientos noventa y dos son las siguientes:

Primera: las obras de acondicionamiento de intersección en la Carretera Avila-923, de Mombeltrán a Arenas de San Pedro, con un importe de 15.000.000 de pesetas.

Segundo: a obras de acondicionamiento de la intersección en la Carretera Avila-102, Piedrahíta a Villar de Corneja, cuantificados en 10.000.000.

Tercera: ejecución de las obras de acceso a Mayorga, a las que se destinan 20.000.000.

Cuarta: a diversas obras de seguridad vial ejecutadas mediante gestión directa en toda la Región, para las que se destinan 240.000.000.

Junto a estas obras específicas de seguridad vial se destinan fondos presupuestarios por valor de 640.000.000 a las actuaciones de señalización y acondicionamiento en toda la Región, cuyo desglose provincializado de inversión es el siguiente: Avila, 60.000.000 de pesetas; Burgos, 70.000.000; León, 70.000.000; Palencia, 60.000.000; Salamanca, 60.000.000; Segovia, 50.000.000; Soria, 50.000.000; Valladolid, 60.000.000; y Zamora, 60.000.000 de pesetas.

A todo lo anterior, debe añadirse que 100.000.000 de pesetas se destinan, específicamente, en ámbito de toda la Comunidad Autónoma, a actuaciones de adecuación de la señalización de travesías, a las prescripciones de la nueva Ley de Seguridad Vial.

Este es, pues, el cuadro de actuaciones fijado por la Consejería de Fomento para mil novecientos noventa y dos en materia de seguridad vial, enmarcadas, como yo antes señalaba, en el ámbito del Plan Regional de Carreteras y de acuerdo con sus directrices.

No obstante, no quisiera finalizar mi intervención sin antes realizar una serie de reflexiones políticas sobre el futuro más cercano de la infraestructura de carreteras y seguridad vial de nuestra Región, y de los compromisos que, a mi juicio, debemos acometer, y que aquí expongo para la consideración de Sus Señorías, puesto que el legítimo ejercicio de las responsabilidades de Gobierno -entiendo-, no está, en modo alguno, reñido con la atención a los puntos de vista que puedan manifestar otros grupos políticos, máxime cuanto éstos son, como en este caso, representantes del pueblo castellano-leonés.

Así, pues, parece necesario manifestar, en primer término, la existencia de un acuerdo unánime, o prácticamente unánime, en la necesidad de acometer una mejora realmente sustancial de nuestra infraestructura de comunicación regional por carretera, lo que hace imprescindible, en mi opinión, redoblar el esfuerzo financiero hasta ahora desarrollado, con ser éste importante y generosamente incrementado por estas Cortes Regionales a lo largo de los últimos años, en los que hemos asistido a un incremento progresivo de las dotaciones presupuestarias destinadas al Programa 032, que han permitido a la Junta de Castilla y León, a través de la Consejería de Fomento, ir ampliando el abanico de actuaciones.

Admitiendo esta base de partida, es, al mismo tiempo, necesario formular una serie de propuestas de futuro que cubran, al menos, el horizonte temporal de la Legislatura actual, recientemente iniciada. Y, en mi opinión, estas propuestas, que, en gran medida, son retos para el futuro de alcance importante, someto a la

información de Sus Señorías y, en mi opinión, son las siguientes: en primer lugar, continuar la línea ya iniciada de refuerzo presupuestario de la inversión destinada a las actuaciones del programa ordinario de carreteras, recogido en el Plan de Carreteras, habida cuenta que el estado de la red de titularidad autonómica exige un esfuerzo inversor continuado y progresivamente creciente, si queremos alcanzar a medio plazo umbrales razonables y modernos de comunicación regional.

En segundo lugar, sería necesario la reformulación, adaptada ya a las necesidades cambiantes de la realidad regional, del Plan de Carreteras, cuya revisión, en avanzado estado de redacción, espero poder presentar ante esta Comisión en breve plazo, dando lugar así a un instrumento más actualizado de ordenación de actuaciones y de prioridades.

En tercer lugar, la asunción de un compromiso de financiación extraordinario, al margen, por tanto, de los fondos presupuestarios del Programa 032, para las inversiones, igualmente extraordinarias, acordadas con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, respecto de las diversas autovías de la Región.

Y, en cuarto lugar, el establecimiento de un marco fluido de colaboración y comunicación entre la Administración Central y la Junta de Castilla y León, en relación no sólo con las nuevas inversiones acordadas por el Ministerio, sino también en referencia al marco de inversiones estatales para Castilla y León, recogido en el futuro Segundo Plan Nacional de Carreteras, al que hemos solicitado participar en su... por lo menos, en la opinión a determinadas actuaciones concretas coordinadas con las regionales.

En suma, vengo a informar a Sus Señorías de este compromiso regional que para la mejora de las comunicaciones en Castilla y León, exigente en las inversiones a realizar y en los fondos a obtener, pero que desde una perspectiva de acuerdo con todas las fuerzas políticas, entendemos, debe permitir al final, finalmente, el progreso de nuestra Región, que es lo que, en última instancia, interesa a todos los ciudadanos de Castilla y León. Muchas gracias.

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

(Se suspende la sesión siendo las once horas veinticinco minutos, reanudándose a las once horas cuarenta minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Se reanuda la sesión. Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra Su Señoría el señor Sagredo... No, es que el Grupo Mixto, en estos momen-

tos, no está en la sala. Por lo tanto pasamos al Grupo del CDS, señor Sagredo.

EL SEÑOR SAGREDO DE MIGUEL: Muchas gracias, Presidente. Me supongo que le ha fallado el subconsciente, o le ha... pero de eso nada, Señoría, el CDS todavía tiene muchas cosas que decir desde su Grupo Parlamentario. Me supongo que ha sido un lapsus sin ninguna... y, por lo tanto, así lo toma el representante del CDS.

Señor Presidente, Señoría. Agradeciendo la comparecencia del Consejero en un tema tan terriblemente importante, como es el que supone que en un año, en nuestra nación, seis mil personas que inician un viaje no vuelven a casa, porque ese es el asunto de la seguridad social... de la seguridad vial, señor Consejero, es aumentar las probabilidades de un viaje sin problemas, y de eso, realmente, en la intervención de Su Señoría no se ha oído casi nada.

Pero voy a comenzar por el principio, para manifestar, nuevamente, desde el CDS, la necesidad de que, en las comparecencias, por parte de los Consejeros se facilite, si es posible -si no es una política reservada de alto riesgo-, la información suficiente para llegar a estas comparecencias con aquella información que puede facilitar la labor de los Procuradores y puede hacer más rentable el tiempo precioso de los Consejeros.

Al sentarme en esta mesa he visto un sobre, que no sé si corresponde a una documentación que se facilita por la Consejería para esta comparecencia -lo leeré luego-, pero, en cualquier caso, me parece, si es así, que el CDS va a insistir en la necesidad de esa documentación, por lo cuál añadiremos ya, a partir de ahora, en las comparecencias que se le soliciten a Su Señoría, el ruego de que previamente se facilite la información correspondiente.

He dicho antes que la seguridad vial se trata de que la persona que sale de viaje vuelva a su casa; casi nada de eso se ha hablado aquí. Se ha mantenido un monólogo, yo creo que en un sentido técnico, superficial, economicista, y, desde luego, no se ha hablado de lo que el CDS entiende que supone el gravísimo problema de la seguridad vial, en cuanto a las competencias que cada uno tiene.

He dicho que lo importante es que esas seis mil personas que desaparecen en nuestro país en el transcurso de un viaje sean menos, las menos posibles, y la realidad que esa seguridad vial depende, Señoría -y solamente hay que preguntárselo a la madre que despierta a su hijo para un viaje, o la esposa a su marido, o al amigo del amigo-, depende de muchas cosas: ten cuidado, mira a ver cómo está la carretera, por dónde vas a ir, qué tráfico hay, cómo está tu coche, en qué condiciones circunstanciales o personales se hace la conducción. Y eso es hablar de seguridad vial, Consejero; no

es hablar de seguridad vial —y se lo dijimos en la comparecencia de noviembre—, decir que vamos a señalar, cómo, cuándo, de qué manera, qué se va a hacer con el peralte de las carreteras, con las curvas, con el balizamiento, con la señalización. Hablar de seguridad vial y decir que se va a intentar mejorar las carreteras, con lo que eso cuesta y lo lento que es, realmente, es obviar el problema o no tener conciencia de la gravedad del problema.

En la anterior comparecencia, sobre señalización, de Su Señoría, el CDS ya le manifestó un avance de lo que entendía por seguridad vial. Y vuelvo a repetírselo: la realidad es de cómo es la carretera, qué características tiene, qué trazado, qué firme, qué peraltado, qué balizamiento, qué señalización, qué cruces, etcétera, etcétera, etcétera. Pero, ¿cómo está esa carretera? Si está en un tramo en obras, si el firme tiene determinadas características; qué tráfico se produce en esa carretera, si es un tráfico pesado, si es homogéneo o heterogéneo, si es un tráfico que está condicionado por una etapa circunstancial, de recolección, por ejemplo, con la presencia de vehículos agrícolas o de vehículos lentos; en qué vehículo viajamos, qué se le ha dicho a ese propietario o conductor cuando ha ido a la ITV, y en qué condiciones circunstanciales, en cuanto al tiempo meteorológico o las condiciones meteorológicas, condicionan la conducción. Y también la conciencia de cómo estamos en ese momento conduciendo, si estamos en condiciones ideales, si estamos cansados, si se nos facilita la posibilidad de relajarnos, de descansar de ese viaje; qué es lo que tiene que hacer la Consejería de Fomento en ese aspecto para complementar medidas del Gobierno Central.

Eso es lo que queremos oírle a Su Señoría. Por lo tanto, esperaremos a la segunda intervención de Su Señoría, para ver si entramos, de verdad, en una comparecencia que es monográfica, que habla de política de seguridad vial en la Consejería de Fomento. No habla de carreteras solamente, habla de más cosas. Habla del terrible problema de que seis mil personas vuelvan a su casa, en la mayor parte posible, cuando inician un viaje.

La realidad es que esta mañana, Señoría, este Procurador ha iniciado, como siempre, una ronda de consultas para ver qué le cuentan de cómo están las carreteras en nuestra Región. Las dificultades son brutales; el desconocimiento, completo o casi completo. Solamente en algunas oficinas se nos facilita la nota diciendo que creen que está nevando o que todo está muy accidentado. Y la información que se queda solamente al usuario, Señoría —y usted lo sabe—, es que los medios nacionales, y a través de los mecanismos que pone en marcha el Gobierno Central, habla de que en este momento están cerrados los puertos tal y tal, y que se deja a salvo todos los puertos de la red secundaria. Todo

eso no se sabe absolutamente nada, no se le dice nada al usuario, y yo creo que es un problema, que seguramente se escapa de la sensibilidad de algún técnico que cree que la seguridad vial es sólo hacer buenas carreteras, para entrar en una labor yo creo que mucho más importante, hasta pedagógica, de la Consejería que tiene la responsabilidad de tratar de que en esta Región haya una alta cota de seguridad vial.

Y como espero que en la segunda parte de la intervención el Consejero se refiera a lo que es seguridad vial, únicamente, con estas palabras, termino. Presidente, Señorías, muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, Señoría. Disculpas por el lapsus: esta Presidencia no quiere encasillarle a usted en el Grupo Mixto, ni mucho menos, sino que... Y ahora sí, tiene la palabra, por el Grupo Mixto, el señor Herreros.

EL SEÑOR HERREROS HERREROS: Gracias, señor Presidente. Y disculpas por haberme retrasado un poco. Bien. La verdad es que a mí me gustaría, al menos, sabiendo que se trata de una situación muy compleja, muy amplia y muy diversa, hacer referencia a algunas cuestiones que, a nuestro juicio, llevan implícito, primero, una filosofía de la propia actividad que debería de realizar, que debe de realizar la Junta de Castilla y León, pero que nosotros entendemos que, en todo caso, debería de asumir las responsabilidades que en otro orden cosas puede haber, por razones evidentes de dejación por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, e incluso por las propias Diputaciones Provinciales, que a nosotros se nos antoja que, en la mayor parte de las ocasiones, salvo inaugurar tramos de carretera, no hay una precaución clara, respecto de la seguridad viaria, por parte de las Diputaciones Provinciales.

Y yo creo que hay razones más que suficientes para pensar que, primero, debería de hacerse un análisis, un estudio, y no sólo del número de siniestros, tanto con resultados fatales, como fatales aunque no letales o mortales, para que eso también pudiera darnos un indicativo de por dónde deberían de ir muchas de las cuestiones que entiendo que deberían aparecer hoy en esta su comparecencia; entre otras razones, porque sí se nos ha hablado de una serie de planes, pero acaso son elementos de menor envergadura; pero no por tener menor envergadura tienen menos importancia, desde el punto de vista de la seguridad vial.

Yo tengo que referirme, indefectiblemente, a dos etapas diferentes de lo que es la seguridad vial en nuestra Comunidad. Específicamente, aunque yo creo que es genérica, la seguridad vial invernal. Que conocamos nosotros, hasta el momento no existe una oficina de información por parte de la Comunidad Autónoma de Castilla y León que, al menos, recoja y pueda transmitir la información de lo que es competencia, de la red

de competencia regional; y, por supuesto, si las Diputaciones no pueden hacer esa labor, yo creo que es un argumento más para ir pensando qué hacemos con esas responsabilidades o esas competencias que tienen las Diputaciones. Puede responderse: no nos diga usted aquí, nuevamente, lo que casi siempre; pero, en todo caso, cuando alguien se responsabiliza o tiene a su cargo una responsabilidad, podría ejercerla, en todo caso.

Y en lo que es nuestra orografía y lo que es la actividad invernal o la seguridad vial invernal, yo me gustaría, incluso, contar algunas anécdotas de lo vivido por mí, personalmente, que soy un tremendo circulante, con muchos kilómetros al cabo del año, de lo que es la inseguridad más absoluta, desde el punto de vista viario, en esa época invernal.

Pero el resto del año, por otra parte, yo creo que es una labor que pecaríamos, acaso, de excesivamente rigurosos si dijésemos que debería de estar con el trazado absolutamente rectificado, sobre todo allí donde se puede; y hoy, desafortunadamente, observamos que en la parte más llana de nuestra Comunidad Autónoma nos encontramos con situaciones absolutamente increíbles, perfectamente superables, acaso en el tiempo, en cuanto a la dedicación de recursos.

En el firme —y me sorprendían algunas declaraciones que se han hecho recientemente a raíz de esa especie de convención sobre esas cuestiones—, a mí me parece que sería muy interesante, acaso, que los responsables directos, que, por supuesto, también viajan, pero los responsables directos fuesen, poco a poco, observando cada una de estas cuestiones. En estos días recientes, de lluvias, de satisfactorias lluvias, se monta detrás de cada vehículo una cortina, prácticamente, de agua, que obedece ni más ni menos que a un firme absolutamente inadecuado para la red viaria. Y esto, bueno, yo creo que no hace falta decir que es objetivo que se produce o pueden producirse situaciones realmente peligrosas. Y lo mismo diríamos con las situaciones de accesibilidad.

Y hay una cuestión, que he remarcado ya en una ocasión anterior, y me parece que es tan fácil, tan sencilla, como es la innecesaria persistencia de las señales de tráfico una vez que se han iniciado las obras, y, lógicamente, todos los días se concluyen esas obras, y no pueden quedar por la noche —que es cuando más problemas se producen de visibilidad—, pues, de cualquier manera puestas las señales viarias, que trae como consecuencia, pues, riesgos sobreañadidos a lo que es la actuación ordinaria. Pero, en muchas otras ocasiones, terminan, se concluyen las obras —y no imputo exclusivamente a la responsabilidad de la Junta, sino al Ministerio, a las provinciales y a casi todas, en general—, y persisten días, semanas, meses. Y yo tengo (además, me gustaría que se pudiese observar) incluso años de señali-

zación vertical provisional, que permanece indefectiblemente... invariablemente, durante mucho tiempo, que también induce a graves problemas.

Bien, los problemas y los lugares concretos serían infinitos, pero yo me parece que deberíamos de ir a abordar estas cuestiones, sobre todo en sus planos más generales de orientación, y preguntar, por ejemplo, ¿por qué en esos tramos de carretera que están muy próximos a las riberas de los ríos, a pantanos y demás, no existe un adecuado balizamiento?, sabiendo que cualquier tipo de error que se produzca, pues, tiene unas consecuencias realmente lamentables.

¿Por qué las anchuras no pueden acometerse, sobre todo en algunas carreteras de carácter regional y comarcal, que constantemente se observa: estrechamiento; tres kilómetros más adelante, estrechamiento? Y uno tiene la sensación que, estrechamiento, estrechamiento, estrechamiento, llegará un momento en que será una especie de hilo por el que no puede caminar prácticamente nadie. No sucede, pero la realidad es que también induce a un grado de confusión importante.

¿Por qué no se están respetando, en algunas circunstancias, los márgenes de protección a ejes de carreteras, permitiendo instalaciones de lo más peregrino en la proximidad, o bien de carácter agropecuario, o bien de carácter de servicio de carreteras? Y esto sucede, fundamentalmente, en las de la red regional y en las provinciales.

¿Y por qué tenemos que continuar con un número importante de pasos a nivel, que, por otra razón, incluso, no tienen una señalización muy adecuada? Yo creo que, del estudio de este trazado, de estos firmes, de la accesibilidad, de la investigación en la siniestralidad, con las consecuencias que tenga y las razones que pueden inducir o motivar puntos negros o menos negros, y una oficina de información regional, tanto para la red propia como la directamente vinculada a las provincias, sería ya un alto índice, importante corrección de lo que en estos momentos es más una inseguridad vial.

¿Y qué posibilidad existe —por último— en un acuerdo claro y manifiesto con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, no tanto en lo que hace referencia, que también, al Plan General, al Segundo Plan General de Carreteras, para que se tenga nuestra opinión o nuestro criterio, de la Comunidad Autónoma, sino, fundamentalmente, en la complementación, en todo caso, o en la exigencia por parte de la Comunidad Autónoma a que estos errores, defectos o faltas de consideración respecto de la seguridad vial no se produzcan, o, si se producen, que se modifiquen, se rectifiquen, aunque no sea responsabilidad explícita de la Junta de Castilla y León? Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, Señoría. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor de Meer.

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Gracias, señor Presidente. Nosotros creemos que, para hablar del asunto que hoy nos trae aquí, un asunto importante, sobre el que existe una evidente sensibilidad social, deberíamos saber todos más cosas, tener más datos.

Nosotros creemos que se ha leído, que el Consejero ha leído el informe de un Servicio de una Dirección General de la Consejería, pero no ha hecho una intervención global, la intervención global de política de un Consejero.

No sabemos, nadie sabe cuáles son las estadísticas de accidentes en la red de carreteras de la Comunidad Autónoma, ni cuáles son la cantidad de muertos que hay en la red de carreteras de la Comunidad Autónoma, los heridos, cuáles son las evoluciones históricas de estas series. Habría que poner esas estadísticas, esos datos, en relación con las intensidades medias diarias, con el tráfico en las carreteras de nuestra Comunidad Autónoma, cuál es su siniestrabilidad, cómo se comparan estos datos con lo que ocurre en las carreteras del Estado, con lo que ocurre en las carreteras de las Diputaciones, con lo que ocurre en las carreteras de otras Comunidades Autónomas; cómo es nuestro parque de vehículos; cuál es el parque de automóviles de Castilla y León, su tamaño, su distribución territorial, su evolución, las perspectivas, su estado; cómo intervienen o pueden intervenir en la mejora de estos datos las inspecciones técnicas de vehículos; qué valoración se hace de esa actividad, que es una actividad de la Comunidad Autónoma también; cuál es la influencia en Castilla y León de los tráficos exteriores, de los tráficos que no se generan dentro de la Comunidad Autónoma. Teníamos que conocerlos, cómo evolucionan. Qué relación hay, a veces muy curiosa, entre las inversiones que hace la Junta de Castilla y León en la mejora de alguna carretera en concreto, y cómo se desvían por ahí los tráficos que hasta entonces iban por la red de carreteras del Estado. Eso pasa en la provincia de León, eso pasa en la provincia de Soria.

De todas esas cosas no se ha hablado nada. Hablamos de la seguridad vial en Castilla y León exactamente igual a como podemos estar hablando de la seguridad vial en Andalucía o en Tanzania, ¿no?

Qué medidas hay de difusión de la sensibilidad en la materia, qué colaboraciones hay, o puede haber, con la Dirección General de Tráfico. Cómo sensibilizamos a la población, o cómo sensibilizamos a los segmentos más jóvenes de la población, cómo podemos influir en la educación en el mundo de los niños. Existe algún convenio, no existen convenios con el Ministerio de Educación y Ciencia para llevar la sensibilidad de la

seguridad vial a la escuela. Qué programas hay de formación. Cómo se colabora con las Corporaciones Locales en esta materia. Y no sólo a nivel de infraestructuras, en el tema de travesías, en el tema de variantes, en el tema de semaforizaciones, sino en el tema de la formación de las policías locales; cómo interviene en estos la Consejería de Presidencia y Administración Territorial, qué papel o qué colaboración puede dar la Consejería de Fomento.

Cómo no hablar, si ya se ha hablado por otros Portavoces, del tema de la viabilidad invernal, los problemas que se plantean en la Comunidad Autónoma todos los inviernos en ciertos territorios de la Comunidad Autónoma. Cómo nos coordinamos con la protección civil, con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con las Diputaciones, o con otras Comunidades Autónomas con las que compartimos redes de carreteras que se separan en lo alto de un puerto, y estoy pensando en la Comunidad Autónoma de Madrid, pero podíamos pensar en cualquier otra.

El tema de las plantillas, de las personas... de personal dedicado a calibración de las carreteras de la nieve, sus jornadas de trabajo, las posibles sustituciones, temas de estos que se habló el otro día en el Pleno como consecuencia de una serie de preguntas.

No se ha hablado nada del tema de transportes, y el Consejero es el Consejero de Fomento, y en la Consejería de Fomento está la Dirección, está lo que antiguamente era la Dirección General de Transportes.

No se ha hablado nada del control de cargas, de los temas de los autobuses, de los autobuses piratas, de las líneas clandestinas, los controles que se establecen sobre estas cosas, los expedientes que se tramitan, o las denuncias, sobre el tema del control de la duración de los viajes, de los tacómetros, de los cursos de formación.

En fin, yo creo que eso son cosas que podían haber dado una visión un poco más global de los problemas de la seguridad vial en nuestra Comunidad Autónoma.

Sólo se ha hablado, estrictamente, de unos subprogramas de inversión, de carreteras, y ésa es una visión, importante también, pero absolutamente parcial del asunto.

Yo creo que eran las cosas de las que pensábamos que se iba a hablar en la Comisión desde la Junta. No se ha hecho. Era lo que creíamos que se iba a exigir desde el Grupo que demanda la comparecencia, y sólo en parte se ha hecho, pero sí que se ha hecho. Y, por lo tanto, nosotros creemos que la comparecencia ha sido, de alguna manera, frustrante.

Y yo quería acabar con una referencia a las reflexiones políticas, que creo que es el tema de más interés de la intervención del Consejero, sobre las propuestas de

futuro, aunque simplemente han sido dedicadas al tema de las inversiones.

Se ha hablado de más dinero, más capacidad de inversión en carreteras. Pues, naturalmente, todos estaremos de acuerdo, pero, probablemente, habrá que revisar algunos criterios, sobre, por ejemplo, cómo se dedican los recursos a las inversiones en las carreteras de las Diputaciones a través del Fondo de Cooperación Local, tema en el que creemos que interviene poco la Consejería de Fomento y debería intervenir más. Cómo se invierte a veces en infraestructuras que son de las Corporaciones Locales y que no tienen nada que ver con la red de carreteras de la Junta, cómo en un sitio se va a hacer un puente, en el otro una desde una autopista, en el otro se hace una pista ciclista, en el otro un muro de contención, en actuaciones que no están en las carreteras de la Comunidad Autónoma, a donde se destinan cantidades muy importantes de dinero, mientras que carreteras responsabilidad de la Comunidad Autónoma siguen teniendo condiciones físicas lamentables.

El Plan de Carreteras debe reformularse. Ese compromiso lo tiene la Junta desde el año noventa, desde que se aprobó la Ley de Carreteras que decía que por primera vez regulaba cómo debía ser el Plan de Carreteras y regulaba cómo debía aprobarse. De eso hace ya dos años, todavía no se ha hecho. En una intervención en la Cámara, hace relativamente poco tiempo, el Portavoz en aquel momento del Grupo Popular decía que se iba a presentar en mayo, ahora se dice que en breve plazo. Yo creo que valía más el tema de concretar mayo, que el tema del breve plazo; a nosotros, por lo menos, nos gustaría más.

Se ha hablado de las financiación extraordinaria, del convenio del Ministerio de Obras Públicas y Transporte; bienvenida sea una financiación además, siempre que eso no quite dinero de las carreteras que son responsabilidad de la Comunidad Autónoma, y ese marco de colaboración con el segundo Plan Nacional de Carreteras, que nos parece..., del Estado, que nos parece imprescindible. Ya conocemos, por una respuesta suya a una pregunta desde nuestro Grupo Parlamentario, cuáles son las prioridades de la Comunidad Autónoma, ya las tenemos por escrito; creo que es el momento de que se deje de adoptar posturas contradictorias desde la Junta, diciendo, defendiendo la construcción de autovías en cualquier territorio, siempre que se demande desde representantes políticos de ese territorio. Ya tenemos las prioridades y las tenemos por escrito. Creemos que son contradictorias con otras posturas de la Junta y que son contradictorias, entre otras cosas, con el convenio firmado con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Pedimos que se redefina de alguna manera el asunto, a la mayor urgencia posible, y si esas prioridades son adecuadas, son coherentes, no tenga duda que tendrá todo nuestro apoyo en lograr que en

el Segundo Plan Nacional de Carreteras salgan adelante y nuestra defensa en los... y nuestro apoyo a la defensa de los intereses de la Comunidad Autónoma. Nada más, muchas gracias.

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

EL SEÑOR VILLAR VILLAR: Muchas gracias, señor Presidente. Señor Consejero. Señorías. En primer lugar, quiero agradecer al Excelentísimo señor Consejero de Fomento su comparecencia ante esta Comisión para informarnos sobre Seguridad Vial.

Con esta comparecencia manifiesta su sensibilidad en un tema que, como ya se ha dicho aquí y es de noticia reciente, está provocando en toda España siete mil muertos por año, cosa que nos debe preocupar a todas las Administraciones. Nos debe preocupar... o sea, le debe de preocupar a la Administración Central, le debe preocupar a la Administración Autonómica y le debe preocupar a las Diputaciones y resto de Administración Local, que son propietarias de vías en las que se producen esos accidentes.

De todas las maneras, yo creo, a pesar de que algunos de los Portavoces que me han precedido consideran insuficiente la explicación que el señor Consejero ha dado sobre el tema, yo creo que ha tocado todos los puntos, a través de estos subprogramas que ha manifestado, de seguridad vial, de señalización y balizamiento, de accesos a poblaciones y acondicionamiento de travesías, de acondicionamientos y mejoras de plataformas y de variantes de población.

Desde luego, lo que no cabe la menor duda es que, con un presupuesto como el que tenemos en este programa para la Comunidad Autónoma, y que en el año mil novecientos noventa y dos es de 925.000.000 de pesetas... Y no es que sea 925.000.000 de pesetas por un capricho del Grupo Popular o por un capricho de la Junta que apoya el Grupo Popular, sino porque es una limitación que nos la impone la escasez de medios económicos con que cuenta esta Comunidad Autónoma, y dentro del reparto que hay que hacer de dichos medios no hay posibilidad, dentro de un reparto lógico, de dedicar más dinero a estas finalidades. Lo que sí digo es que con los 925.000.000 de pesetas yo creo que sí se está haciendo lo que es posible hacer.

Es posible hacer en obras específicas de seguridad vial y es posible hacer en obras de señalización y balizamiento. Y, precisamente, al objeto de sacarle más jugo a este exiguo presupuesto, al objeto de implicar a otras posibles Administraciones, es por lo que ha hecho el señor Consejero, finalmente, esas reflexiones políticas, en el que pide un acuerdo unánime de todos los Grupos aquí presentes para acometer una mejora sustancial de nuestras carreteras regionales, para reforzar esos pre-

supuestos para carreteras, para asumir un compromiso de financiación extraordinaria, porque estamos todos convencidos que es necesario, y para establecer un marco fluido de colaboración, tanto con la Administración Central, y con las Diputaciones Provinciales, que en nuestra Comunidad también disponen de una vasta red de carreteras.

Por tanto, yo creo que la exposición que en su primera intervención ha hecho el señor Consejero se adecúa a lo que esperábamos diese de sí esta comparecencia, y a la vista, creo, de las preguntas concretas de los Portavoces de los distintos Grupos, las respuestas que nos haga el señor Consejero espero que sirvan para clarificarnos a todos las dudas que nos hayan podido quedar en esta primera intervención.

Una vez más, agradecer al señor Consejero su comparecencia. Decirle que nuestro Grupo está sensibilizado en este tema, por la gran cantidad de víctimas que se producen, motivadas por los accidentes. Decirle también al resto de los Grupos que todas estas indicaciones que han hecho, pues, las compartimos, porque, ¿cómo no vamos a compartir todo lo que sea pues rectificación de trazas, el hablar de firmes inadecuados, el hablar de una oficina de información regional para informar a los usuarios, tanto de la seguridad vial en épocas de invernales como en el resto de las épocas?

En fin, estamos de acuerdo. Creemos que con una mejor dotación presupuestaria y con la colaboración con otras Administraciones, no cabrá la menor duda que todo esto podrá mejorarse y podrá llegar a buen fin. Nada más y muchas gracias.

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

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Para contestar, en primer lugar, al señor Sagredo, representante del Centro Democrático y Social.

Creo que todos los que tenemos alguna responsabilidad, y en general todos los ciudadanos, pero sobre todo cuanto más responsabilidad tienes, cuando escuchas cada fin de semana, por la noche, el resumen de que ha habido cincuenta muertos cada semana, y en los puentes el doble, pues yo creo que a todos se nos ponen los pelos de punta, y, realmente, todas las semanas te preguntas qué ha podido fallar, en qué puede mejorar el departamento que diriges o la Administración en la que estás para que eso no vuelva a suceder en la semana siguiente. Yo creo que todos estamos especialmente sensibilizados, y, desde luego, yo por lo menos lo estoy mucho, de que eso suceda. Lo que pasa es que usted sabe también que es un tema en el que influyen muchos factores y no sólo las condiciones de las carreteras, sean

locales, comarcales o nacionales. Para nosotros sería muy fácil el poder decir: toda la culpa la tienen los conductores. No es así, no vamos a decir eso; tenemos que reconocer que también influye la situación de las carreteras. Pero no cabe duda de que la Dirección General de Tráfico tiene unos datos todas las semanas que nos dicen que un alto índice de esos accidentes son en ciudad, que un alto índice de esos accidentes se producen porque el conductor tiene menos de veinticinco años y ha bebido; porque un alto índice es porque el vehículo no está en condiciones; y, efectivamente, también influye el estado de la carretera, en eso tenemos que estar todos de acuerdo. Pero no es el principal factor el estado de las carreteras.

Sobre lo que usted dice de la aportación de documentación previamente, debo indicarle -porque además ya lo hizo también en la otra ocasión- que en este caso la Ley de Presupuestos establece esos datos numéricos de los que usted ha hecho referencia, y creo que es mucho más fácil para usted incluso leerse esa Ley de Presupuestos que el que yo se lo pueda facilitar en cada ocasión que tengamos esta comparecencia, sobre todo cuando se trate de presupuestos relativos a la Consejería de Fomento, donde están claramente definidos, programa por programa y subprograma por subprograma, cada uno de los números a los que hemos hecho referencia; pero yo estoy a su disposición también para facilitárselo en cada ocasión, si es preciso, sacándolo de esa Ley de Presupuestos.

Yo le expliqué unas actuaciones concretas efectuadas en los últimos meses del año pasado, y, después de los datos aportados, podríamos hablar en esta comparecencia de los miles de kilómetros que tenemos en la red, actuación por actuación concreta y kilómetro por kilómetro, tal y como usted hablaba, con todo detalle. Pero creo que para ello está a su disposición la Dirección General de Carreteras, puesto que eso nos llevaría a una intervención muchísimo más amplia, que, por supuesto, estoy dispuesto a dársela en cualquier momento y con todo detalle, sobre la siniestralidad, que hoy, como se sabe, viene haciéndose por la Dirección General de Tráfico y a cuya información tenemos acceso cualquiera de nosotros. Yo, si usted lo cree conveniente, puedo darle la información puntual cada equis meses, cuando usted lo desee.

Efectivamente, como dice el señor Herreros, es una cuestión también de filosofía, de lo que se quiere, en este caso, en las carreteras de ámbito nacional, regional o comarcal respecto a la seguridad vial. Yo creo que las Administraciones buscan siempre, en este caso concreto, y supongo que será de las pocas ocasiones en que todos tengan los mismos objetivos, y tratan de mejorar la carretera, sobre todo pensando en esa seguridad del conductor. Cuando se hace un balizamiento, cuando se hace una señalización horizontal o vertical, efectivamente, se hace siempre pensando en ello. Lo que ocurre

es que hay unas limitaciones presupuestarias y, cuanto más se desciende hacia abajo en el tipo de Administración, más necesidad presupuestaria tiene, más limitación presupuestaria tiene.

Y no siempre se puede hacer un firme como el que usted habla, que, efectivamente, es así, y después de este congreso nacional que ha habido recientemente en Valladolid los técnicos más importantes de España han concluido que existe una serie de firmes que son mucho más beneficiosos para la conducción, pero no cabe duda de que son muchísimo más caros también. Entonces, ¿qué quiere decir ello? Que un kilómetro de aglomerado de firme bituminoso como el que ahora se está poniendo en determinados tramos, por ejemplo, pues, en Madrid, en la carretera de La Coruña, o cerca del aeropuerto, que absorbe todo el agua, no le crea a usted esa cortina de agua de la que usted hace referencia y que, efectivamente, tiene cierto peligro. Pero ese firme cada kilómetro, es tres veces a lo mejor más caro que un firme normal, lo que hace que a la hora de afrontar determinados tramos, sobre todo según el índice de tráfico que tenga esa carretera, no puedes hacerlo con este tipo de firmes, como quisieras. ¡Ojalá pudiéramos hacerlo! De hecho, en las autovías del Estado tampoco se ha podido hacer en todos los tramos, porque el coste sería muy alto, y porque, además, son unos aglomerados que están en este momento en experimentación y que posiblemente se vayan implantando poco a poco, pero cuyo coste ya le digo que es muy alto. Efectivamente, es un firme muy bueno, que es mucho más silencioso, mucho más seguro para el conductor, puesto que el de delante no le va a crear ninguna cortina de agua, no va a salpicar prácticamente nada, el firme absorbe todo el agua que va cayendo, y yo pienso que en un futuro no muy lejano las distintas Administraciones vayan utilizándolo, porque supongo que se irá abaratando cada vez más; pero no es fácil en este momento, dado el coste que tiene ese firme.

Estoy de acuerdo con usted en que es exigible —y nosotros procuramos hacerlo así, no siempre con éxito— que la señalización de las obras permanezcan por la noche también, porque es cierto que en determinados tramos de carreteras, sobre todo en un ámbito más local, muchas veces la señalización se hace deficiente y muchas veces, cuando pasamos por ellas, hay que reconocer esa deficiencia, que, por más que se exige a las empresas que mantengan esa situación, no siempre lo cumplen con la exigencia que se debiera, pensando en el conductor.

En cuanto a las anchuras de las carreteras, yo estoy de acuerdo en que hay que procurar unas anchuras suficientes, unas anchuras como las que ya se están dando. En los tramos que nosotros venimos haciendo nuevos ya vamos a un seis metros de ancho con uno de arcén, y, si podemos, en donde más tráfico hay, procuramos que ese uno de arcén sea uno en cada lado, con

lo cual vamos incluso a ocho metros o nueve. Es decir, estamos tratando de dar el máximo de anchura a esas vías, sobre todo en las de más tráfico, porque en ese tráfico, que hay mucho tráfico pesado, pues, efectivamente, se hace cada vez más necesario ampliar ese ancho.

En cuanto a la política de pasos a nivel, ya expliqué en mi comparecencia en presentación del presupuesto que cada año, de acuerdo con los convenios con RENFE, se viene realizando una serie de obras para destinarlo a pasos a nivel, sobre todo cerca de poblaciones, de tal forma que no exista la situación que en algunos casos se da. Ya conoce usted muchos casos concretos en la Región en que se han efectuado esas obras, para evitar que el paso a nivel pueda dificultar y pueda hacer peligrar la labor del conductor.

En cuanto a lo que nos ha manifestado el señor de Meer, el Portavoz del Grupo Socialista, yo creo que en mi comparecencia de la política general de la Consejería y posteriormente para explicar el presupuesto, hablábamos ya de un planteamiento global de la política de la Consejería en materia de carreteras. Se hablaba de una serie de prioridades concretas, que se han venido a ratificar en una reciente contestación nuestra.

El índice de siniestralidad de la red de carreteras, como usted sabe, se da por la Dirección General de Tráfico, es la Guardia Civil la que normalmente aporta los datos. Y creo que hay una serie de cuestiones muy importantes que usted ha planteado y con las que yo estoy de acuerdo, como son, pues, formación en la escuela, colaboración con corporaciones locales, viabilidad invernal, etcétera, etcétera, en la que en algún caso se ha tocado en mi intervención y en la que sin duda yo pienso que habrá que ir en el futuro. Y para ello nosotros hemos encargado, precisamente, un estudio hace unas semanas sobre determinados aspectos, no todos los que usted ha tocado, pero sí sobre determinados aspectos, que, con mucho gusto, remitiré a esta Comisión dentro de algún tiempo; y, cuando hablo de algún tiempo, en el caso de mayo, cuando hablé del plan, se va a cumplir el mes de mayo, porque nosotros estamos procurando que estos compromisos de información puntual a la Comisión se cumplan puntualmente y todos tengan la debida información, y, sobre todo, cumplamos con nuestros compromisos, que hasta ahora creo que lo estamos haciendo así, no sólo en cuanto a la información, sino también en cuanto a la ejecución de esas prioridades que hemos dado. Así se lo hemos manifestado también en los casos de negociación con la propia Administración Central. Nos gusta que cumplan con nosotros, pero también nosotros estamos tratando de cumplir en esa situación.

Y, por supuesto, coordinados con las Administraciones en el caso de viabilidad invernal, usted sabe que lo estamos, puesto que existen en muchos casos acuerdos: la Comunidad de Madrid, Asturias, Cantabria. Se

está actuando con las diputaciones también en acuerdos concretos de operaciones invernales, con intercambio de maquinarias y actuación de unos u otros en determinadas zonas, según donde incida más una u otra Comunidad.

Las inversiones en carreteras con las corporaciones locales, puedo decirle que, a partir de este año, nosotros ya, como Consejería de Fomento, estamos actuando en una comisión que se ha creado al efecto para llevar a cabo el mayor control posible sobre esas inversiones. No vamos a hacer posible el que cada diputación actúe con sus propios presupuestos más los que pueda tener de la Comunidad Autónoma, sin que nosotros tengamos un conocimiento y un control eficaz de dónde se ha ido ese dinero nuestro y si ésta es una u otra inversión coordinada con las que estamos haciendo nosotros próximas, para que las diputaciones realicen el papel que tienen que desarrollar, pero para que también nuestro dinero sepamos dónde va. Lo cual, sin perjuicio de que fuese un control correcto y eficaz el que se llevase en otros años; pero a nosotros nos gusta actuar en las cuestiones que son de nuestra competencia, y las carreteras lo son, aunque sean proyectos que se hagan con las diputaciones.

Creo que he contestado a la mayor parte de las cuestiones. Hablaba también, efectivamente -y ya lo he citado yo-, sobre las inversiones prioritarias, que yo considero que, por primera vez, se han entregado muy recientemente a esta Comisión desde hace meses, sin perjuicio de que ya estuviesen entregadas por nuestra parte en el plan, en el amplio plan que presentamos en su inicio; pero, desde luego, con esa contestación concreta sobre obras concretas, se complementará seguramente con las obras que vayamos a afrontar de acuerdo con la Administración Central, y podemos facilitar también la información necesaria sobre dónde van a parar esos fondos con las corporaciones locales, en cuanto a qué obras concretas se van a destinar esos dineros del acuerdo con las diputaciones.

Es decir, en una palabra, estamos en un tema que yo entiendo que es, por supuesto, de alta sensibilidad, que nos hemos limitado en este caso a concretar las cifras a las que vamos a destinar en viabilidad, en seguridad vial, que son insuficientes, posiblemente, que son insuficientes, pero que no cabe duda de que en el futuro se van a incrementar bastante, puesto que ya se han incrementado respecto a años anteriores. ¿Y por qué entendemos que son insuficientes? Porque siempre lo van a ser en unos temas tan sensibles como éstos. Lo que está claro es que es, entiendo yo, una política clara de esta Consejería el mantener una inversión al alza en seguridad vial, y, por otro lado, el mantener -como ya se ha dicho aquí también- una sensibilidad que hay que transmitir al ciudadano; porque no basta, efectivamente, con la formación en la escuela, no basta con la colaboración con las policías locales; usted sabe que hay muchísimos

factores más que inciden en la seguridad del tráfico vial cada día. Desde luego, para mí, en mi opinión -y no es una opinión de técnico, sino una opinión del ciudadano que utiliza todos los días la carretera-, el factor primordial de seguridad en la carretera es el conductor. Y, desde luego, a partir de ahí podemos hacer todo lo que queramos. Si el factor primordial falla, puede estar la carretera, una recta, una autovía fantástica, que podrá fallar todo lo demás y, por tanto, la seguridad. En mi opinión, hay -y ya lo ha hecho la Administración Central, y las Administraciones Autonómicas también lo están haciendo-, hay que ir concienciando cada día más al conductor, porque cada día hay más accidentes, cada día hay más siniestralidad, y eso hace que, o concienciamos entre todos, o nos concienciamos entre todos, como conductores y ciudadanos que somos, de que nuestra vida puede valer poco, pero vale más la del que va delante o la del que va detrás cuando conducimos, o, de lo contrario, por muchas medidas que tomemos, por mucha inversión que dediquemos a seguridad vial -como decía el señor Sagredo-, al final del año veremos los seis mil nombres siniestros de cada año, que es mucho peor que lo que pueda producir el terrorismo o cualquier otro siniestro. Desde luego, en España nos hemos acostumbrados a la cifra de muertos de cada semana y eso hace que las Administraciones tengan que pelear doblemente, porque, aparte de concienciar al ciudadano de que no se puede acostumbrar a esas cifras, aparte de ello, efectivamente, hay que mejorar mucho las medidas de seguridad en carretera.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO Pelayo): Gracias, señor Consejero. Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Herberos.

EL SEÑOR HERREROS HERREROS: Gracias, señor Presidente. Bueno, la verdad es que yo quería interpretar, en principio, que los silencios en aquellas cuestiones a las que yo al menos he hecho referencia, pues, significan algún tipo de acuerdo; pero me gustaría que se concretara, porque, más que el silencio a secas, me parece que sería interesante el que pudiera haber algún tipo de determinación. Y yo voy a seguir insistiendo. Porque en la declaración que acaba de hacer usted ahora mismo, permítame que haga la interpretación, usted mismo no se muestra satisfecho. Y es absolutamente normal y lógico que nadie pueda sentirse satisfecho en razón de la realidad, en razón de los recortes o de las limitaciones presupuestarias y económicas, en razón de la ancha red que existe en la Comunidad, y en las múltiples razones. Pero aquí hay una filosofía subyacente, que me parece que en este caso comparte plenamente con otras aseveraciones que todos hemos oído desde las altas instancias de la Administración Central. La responsabilidad fundamental máxima -en algunos casos dicen, incluso, que casi absoluta- es del

conductor; relativamente, relativamente. No puedo yo creer que haya tanto alcohólico en este mundo suicida, no puedo yo creer que se produzcan los fenómenos, y además con esas limitaciones de la edad. Pero, en todo caso, en lo que es competencia de nuestra responsabilidad, existe una fórmula muy fácil, y es hacer un control riguroso, exhaustivo, desde el punto de vista de la investigación, que nos dé una situación definitiva de unas coordenadas; que, lógicamente, ni siquiera así eximirían a la Administración Autonómica y al resto de las Administraciones a actuar, y actuar con mucha mayor garantía, sabiendo que esos son factores existentes, pero, en todo caso, que son corregibles, corregibles o que tenemos la obligación de acceder a diversas correcciones. Digo esto, porque en más de una ocasión se ha planteado... y hay estudios con variaciones notorias en cuanto a los reglamentos, normas y demás cuestiones, y después de variaciones en cuanto a reglamentos, normas viarias y demás, bueno, pues, no se producen unas variaciones ostensibles de siniestralidad, de mortandad, y lo que acaso todavía es mucho más complejo: de problemas de graves traumatismos que después se tienen que arrastrar durante toda la vida.

Sabemos que es uno de los factores, no creo que sea exclusivamente España, aquí hay algunos colegas que saben la referencia en cuanto al índice de mortalidad; y lo de las tres C todavía es un fenómeno absolutamente conocido de problemas cardiovasculares, cancerígenos y de carreteras.

Yo sigo insistiendo en que... yo no sé si se dan por satisfechos, y el otro día, pues, usted mismo hizo algún tipo de apreciación en la cual, pues, puede sonar bien para salir del paso. Pero hoy, siglo XX, ya, al terminar, un país desarrollado, aunque una Comunidad, a mi juicio, todavía en una situación diferente, se puede permitir que un temporal de nieve de siete días nos tenga absolutamente aislados núcleos de población, que son personas que tributan y que tienen los plenos derechos, y ya sin apelar a las cuestiones éstas anecdóticas de enfermo que tuvo que ser trasladado con un helicóptero, sino, bueno, que tienen derecho a funcionar como cualquier otro momento; y que la nieve no se endurece por arte de magia, y si hay que utilizar más maquinaria, pues, se utiliza más maquinaria, si hay que hacer más turnos, pues, habrá que contratar más personal. Son servicios que tienen una obligación, y, por supuesto, que es lógico que se plantee así.

Después yo, lo de las oficinas informativas, creo que en algunas ocasiones, y más cuando no es adecuada la solución o la situación de seguridad vial, son absolutamente indispensables, porque es un añadido más para quien quiera tener la prudencia.

Y, en última instancia, yo diría: es evidente que en esta Comunidad Autónoma y en el conjunto del Estado español se está apostando por el transporte privado y eliminando -y de hecho lo sufrimos con absoluta clari-

dad-... la eliminación del transporte público y sobre todo de las vías ferroviarias. Bien, pues, si tomamos esa decisión, y ésta parece ser que está en marcha, con todas las consecuencias, y todas las consecuencias implican que a lo mejor tenemos que dejarnos... Bien, si yo entiendo el gesto de decir: y qué hacemos. Pero, miren ustedes, si apostamos por una filosofía, apostemos con todas las consecuencias, y entonces hay que hacer una inversión mucho mayor a todos los efectos. Porque hacer el análisis comparativo de accidentes de otro género, de tipo... del índice de siniestralidad o de mortandad que se puede producir, pues, es lamentable, no creo que nadie se pueda dar por satisfecho. Pero yo creo que, si eso se produce, si eso nos alarma, si eso nos llama la atención, lo lógico es que tengamos que hacer una inversión tremenda para intentar, al menos, paliar o cubrir la responsabilidad que tiene o que... cada una de las Administraciones.

Y yo concluyo con una cuestión, perdonen que insista. A mí me da la impresión que... estoy de acuerdo con que no se les puede dejar a las Diputaciones hacer de su capa un sayo. Pero iría más allá, señor Consejero, iría más allá. Iría a estudiar con detenimiento el que de una vez por todas nos hiciésemos nosotros cargo y responsabilidad, y a lo mejor de alguna tarea de parcheo, rebacheo, mantenimiento y demás, pudieran hacerlo las Diputaciones, porque si no, de lo contrario, yo creo que añadimos o sobreañadimos riesgos a una inseguridad vial. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, Señoría. Por el Grupo Parlamentario del CDS, tiene la palabra el señor Sagredo.

EL SEÑOR SAGREDO DE MIGUEL: Gracias, Presidente. Señor Consejero. Señorías. Voy a dividir, rápidamente, la intervención, comentando la intervención o manifestaciones de Su Señoría en esta segunda ocasión, adelantando que la información que pide el CDS, Consejero, no es la Ley de Presupuestos. El CDS, a partir de su comparecencia en Noviembre, y al tocar de una manera absolutamente tangencial la seguridad vial, dijimos que era un tema tan importante, adelantamos cuáles eran los factores claves en la seguridad vial, y solicitamos, anunciamos que íbamos a solicitar la comparecencia de seguridad vial, por entender que un país no puede estar de brazos cruzados cuando cada año desaparecen seis mil personas que salen de viaje y que no regresan.

La realidad es que la información que pedimos era una información que no puede estar nunca en la Ley de Presupuestos. La Ley de Seguridad Vial, o la... perdón, la cuestión de seguridad vial es mucho más compleja, como ha dicho Su Señoría, y, efectivamente, no entra en lo que es una información dura, precisa, de lo que supone la Ley de Presupuestos. Por lo tanto, rogaremos

de aquí en adelante que se nos facilite la información al respecto con referencia al tema que... de la comparecencia.

Permítame, Consejero, decirle que esta comparecencia que a mí me había parecido un fiasco en la primera intervención, a partir de ahora me voy a marchar satisfecho. He visto que Su Señoría no ha manifestado como Consejero ningún interés, ninguna sensibilidad por el tema de seguridad vial; por lo tanto, no podemos hablar ya de eficacia. Sin embargo, no podemos... yo, el CDS no puede pensar que Su Señoría no tiene conocimiento de este gravísimo problema, y de eso que le despierta a Su Señoría y le pone los pelos de punta, cuando oye cada fin de semana por los medios de comunicación, que hay cincuenta, o sesenta, o cien españoles que no regresan a su casa, que no regresan de su viaje.

Hemos conseguido, yo creo, en esta comparecencia, no la información del Consejero sobre seguridad vial -que ha sido un fiasco-, pero sí la posibilidad de que, frente a esa preocupación que manifiesta el señor Merino como ciudadano castellano-leonés, pase a lo que, realmente, nos interesa en esta Comunidad: a que pase a una de sus preocupaciones en la mesa de la Consejería de Fomento. Creemos que no es bastante que como padre, como marido, como amigo, o como simple ciudadano democrático, pueda tener conciencia de que el problema es grave; es que ahora tiene unas obligaciones en las que puede incidir en muchos de los temas que hemos hablado aquí, y de los cuáles tampoco ha hecho referencia en su segunda manifestación, más que su preocupación como ciudadano, que yo espero que traslade a su mesa de Consejero. Hemos dicho que el tema de seguridad vial no es sólo el estado de la carretera, que son malas -a pesar de que el Consejero ha manifestado en algún caso que las carreteras de esta Región son aceptables en general-, son malas, son peligrosas las carreteras de esta Región, hay quien dice que son las carreteras más peligrosas de toda España. Que no se ha dicho nada de qué estado estamos... tenemos los vehículos, de qué se manifiesta en las ITVs, qué es lo que se puede aprovechar en las ITVs para decir al que lleva su coche allí, qué se le puede educar en ese aspecto, qué información se da, cómo es posible que no se sepa qué pasa en el norte de esta Comunidad en este momento, que no haya una oficina que informe y que, únicamente, recibamos la información de la Dirección General de Tráfico que dice: y a partir de aquí ya no queremos saber nada de la red secundaria.

No le pido, Señoría que me facilite usted la información que da la Dirección General de Tráfico, la Dirección General de Tráfico se la da a todos los ciudadanos. A mí me interesa que usted de al ciudadano la información que debe dar usted, que debe dar desde su responsabilidad, con objeto de que la persona que salga a la calle, que salga a la carretera, sepa a qué carretera va,

en qué estado está, qué tráfico se encuentra, qué vehículo tiene y, en definitiva, en qué condiciones de circunstancias y personales se da la conducción.

Nos meteríamos en un tema muy profundo si consideramos que es el conductor, como dijo alguien, el único o el mayor culpable de las situaciones de riesgos o de siniestralidad que se dan en nuestras carreteras. Yo estoy de acuerdo con Su Señoría que es mucho más complejo, y tan complejo que le quita la razón a Su Señoría cuando solamente habla de carreteras. Ha dicho alguien que parece que estábamos hablando o estábamos escuchando a un Director General de Carreteras. Y yo digo que ni eso, yo digo que ni eso, porque el Director General de Carreteras podía haber dicho muchas más cosas. Pero la realidad es que la comparecencia era del Consejero, que tenía que hablar de seguridad vial, y la seguridad vial decía todas esas cosas que, a través de los Portavoces de los Grupos de la oposición y en algún caso hasta del Grupo que apoya al Gobierno, se ha manifestado que hay que atender desde la Consejería de Fomento: carreteras, estado del tráfico, vehículos, formación del conductor, etcétera, etcétera, etcétera. Y, desde luego, esa oficina de información o esa información que no debe limitarse sólo a una oficina en que debe recibir las llamadas de los usuarios, una información general todo el año, con aspectos de seguridad vial, una información sectorial a través de los medios de comunicación de las ITVs, de los centros educacionales, como decía algún Procurador que me ha precedido en el uso de esta intervención, y una información concreta en esas oficinas para casos concretos que se necesitan. Efectivamente, no se puede en el año noventa y dos iniciar un viaje en nuestra Comunidad sin que no se vaya a la aventura, sin que haya una oficina que tenga seguridad en decirle: mire usted, estamos avergonzados, pero llevamos siete días y no se puede ir todavía a ese pueblo, porque las máquinas no han podido entrar allí, o no hemos tenido capacidad para que entrasen.

Aprovecho, Señoría, de la intervención de los... que aquí se ha manifestado y, seguramente, con una intervención de los pasos a nivel, para decir que la seguridad vial también está relacionada con la coordinación con los ferrocarriles. La realidad es que la circulación, la seguridad vial en nuestras carreteras está... yo creo que forzada con un factor muy importante: por el transporte en carretera, porque los ferrocarriles no funcionan. Pero la realidad es que no hay ninguna coordinación; si sacamos de la carretera, si es posible sacar -y aquí no está su responsabilidad en primer plano, sino muy en segundo-, de las carreteras el tráfico pesado, seguramente haríamos un gran favor a la seguridad vial.

Yo creo, y ya ha dicho Su Señoría la única cuestión, la única lucecita que he visto en esta comparecencia -que espero que se amplíe, fundamentalmente, para la Consejería de Fomento-, en que tiene ya encargado un estudio, o algo así, sobre educación o sobre seguridad

vial. Yo creo que éste es el momento para haber traído, aunque hubieran sido, las líneas generales, porque creo que de aquí se... esto es lo que estamos tratando. Cómo es posible que los conductores castellano-leoneses y los usuarios de los vehículos tengan más probabilidades de volver a su casa cuando inician un recorrido. Y, desde luego, sí, efectivamente, es preocupante —y es verdad— una problemática invernal en nuestra Región, con los casos que ha citado uno de los Portavoces que me ha precedido en el uso de la palabra, yo no puedo dejar, de ninguna manera, como castellano-leonés, y me supongo que como todos Sus Señorías, la preocupación de la situación concreta, y en verano, y en las etapas vacacionales que se dan en esta Región, que es un tráfico muy claro, que Su Señoría conoce, y que tenemos —y ya no estoy aquí apuntando responsabilidades, sino llamando a la solidaridad de todos para resolverlo—, seguimos teniendo la vergüenza en esta Región de mantener la carretera de la muerte. Hay una corriente brutal de emigración o de personas que utilizan esa vía de Europa al oeste de España o de Portugal, y que, realmente, creo que no se ha hecho lo suficiente y, desde luego, nada de lo que se puede hacer desde la Consejería de Fomento.

No se aduzca que no tenemos presupuestos; es un problema de dar prioridad a las cuestiones que nos parecen más importantes. Yo creo que, en este momento, el presupuesto tiene que aceptar la posibilidad de una cantidad superior para intentar la seguridad vial.

Estoy de acuerdo con un Portavoz, que ha dicho lo que esperábamos. La realidad es que me duele pensar que, desde noviembre hasta esta fecha, y habiéndole anunciado que íbamos a pedir, a solicitar una comparecencia...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Señoría, vaya terminando. Se le acaba el...

EL SEÑOR SAGREDO DE MIGUEL: Muchas gracias, Presidente. ...para hablar de seguridad vial, solamente hayamos conseguido despertar su sensibilidad como ciudadano, como persona que desde su cama, por la noche, le ponen los pelos de punta las noticias de los medios de los fallecidos por problemas de tráfico.

Y, desde luego, yo me quedaría con una cuestión que ha planteado Su Señoría, que nos debe servir a todos, pero que no se debe quedar ahí: ¿qué es lo que falla en lo que estamos haciendo para que esto ocurra? ¿Qué es lo que falla desde la Consejería de Fomento? ¿Qué aportación podría hacer la Consejería de Fomento para que ese balance no sea tan trágico?

Y únicamente reiterar, para terminar, que al año próximo el CDS volverá a solicitar, por entender que es un tema muy importante, un debate con Sus Señorías sobre lo que ha hecho la Consejería de Fomento sobre seguridad vial, por entender que es un asunto suficien-

temente importante para reunir a esta Comisión cuantas veces sea necesaria, si solamente con eso ponemos la luz en lo que puede ser una probabilidad mayor en volver del viaje a los castellano-leoneses que podemos utilizar nuestras carreteras.

Gracias al Presidente por su benevolencia. Muchas gracias, Señoría.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, Señoría. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor de Meer.

EL SEÑOR DE MEER LECHA-MARZO: Gracias, señor Presidente. Se ha dicho —y la verdad es que ningún Portavoz había entrado en ese asunto, pero se ha dicho en esta Comisión— que la escasez de medios que la Junta destina a esta materia, en cuanto a carreteras, no es un capricho. No habíamos entrado en ese tema, pero nosotros podríamos llegar a decir que sí que es un capricho, y que podríamos, fácilmente, demostrar cómo, dejando de invertir, en algunas ocasiones, de cualquier manera, a la demanda de ciertos Alcaldes, en actuaciones que no son, ni mucho menos, responsabilidad de la Comunidad Autónoma, dejando de hacer todas esas cosas, la Comunidad Autónoma podría duplicar sin ninguna dificultad los recursos, los novecientos y pico millones de pesetas, por lo que, a lo mejor, esa pequeña partida, pues, sí que podría considerarse que es un capricho.

Ha dicho el señor Consejero que ha hecho en su intervención un planteamiento global en política de carreteras; y eso podría ser más o menos discutible, pero, como eso no era lo que se pedía, lo que se pedía era un planteamiento global en política de seguridad vial, pues, yo creo que eso no se ha hecho, y ha quedado evidente que no se ha hecho.

Sobre los datos, los datos que yo creo que necesitamos para saber qué es lo que pasa, porque, si no, yo creo que estamos hablando un poco de memoria, los datos sobre el tráfico en las carreteras de la Comunidad Autónoma, sobre el parque de vehículos, sobre los accidentes en las carreteras de la Comunidad Autónoma, sobre esos datos, si no los sabemos, si no los conocemos, ¿cómo podemos comprobar la eficacia de los programas? Es absolutamente imposible. Esos datos deben elaborarse y debe permitir que se conozcan. Y yo creo que no se puede decir que son datos que da la Dirección General de Tráfico, porque evidentemente que los da; pero hay servicios de la Junta, y yo creo que en la Consejería de Economía y en el servicio de estudios se hace un trabajo magnífico, en el que los datos elaborados por los distintos departamentos de la Administración del Estado —por ejemplo en exportaciones—, pues, esos datos se regionalizan y trimestralmente todos los Procuradores, y supongo que otras muchas personas interesadas de la Comunidad Autónoma, saben lo que se exporta y lo que se importa en Castilla y León. Es que

exactamente eso... Bueno, es que, en el Servicio de Economía, los datos de la Dirección General de Tráfico, en cuanto a matriculaciones de vehículos, trimestralmente, se nos facilitan a todos los Procuradores y se facilitan, en general, a los castellano-leoneses interesados.

Es que esos mismos datos, desde la Consejería de Fomento, podrían territorializarse, en cuanto a estos otros asuntos, para empezar a saber algo. Y nosotros creemos que eso sería bueno; incluso pedimos en este momento que se empiece a hacer.

Sobre el tema de los recursos de la Comunidad Autónoma destinados a las carreteras de las Diputaciones, nosotros hemos pedido una comparecencia expresa sobre ese asunto—por eso no voy a entrar ahora— para tratar con precisión el tema, porque yo creo que es un tema muy importante, que hasta ahora se ha estado haciendo yo creo que relativamente mal y que debe hacerse de otra manera; pero en ese momento diremos cuál es nuestra opinión al respecto.

Y yo quería acabar recordando una frase que ha dicho el Consejero, que es que el factor principal en el tema de los accidentes es el conductor. Y esta frase del Consejero, pues, yo quiero recordar que también la dijo, en su día, un alto cargo socialista de la Administración del Estado, castellano-leonés, castellano-leonesa, por cierto, dijo esto y sufrió entonces un ataque absolutamente despiadado desde todo tipo de frentes. Hoy también lo piensa el señor Consejero, y yo esto lo considero, casi, el mejor homenaje a una mujer que yo creo que fue extraordinaria, que, desgraciadamente, desapareció prematuramente. Nada más. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO Pelayo): Gracias, Señoría. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Villar.

EL SEÑOR VILLAR VILLAR: Muchas gracias, señor Presidente. Muy breve. Para agradecer al señor Consejero la fiel contestación que ha dado a las preguntas que le han sido formuladas por los distintos Portavoces de los Grupos Parlamentarios en nuestra primera información.

Y, desde luego, yo, por lo menos, lo que sí, para mí, ha quedado claro es que la seguridad vial no depende solamente de los conductores. Yo creo que lo que se ha dicho es que depende la concienciación de los conductores, que depende, además, de tener buenas carreteras y de tener un parque de vehículos adecuado. Y no quiero entrar en el tema de autovías y autopistas, porque, por desgracia, hasta ahora, dependiendo de la Comunidad Autónoma, no tenemos prácticamente nada.

O sea, yo creo que no ha centrado el señor Consejero—y creo que debe quedar claro ese punto— que los accidentes son debidos, fundamentalmente, a los con-

ductores; que ha señalado los otros dos factores que acabo de citar.

También, y, si cabe, por alusiones, me parece que no me ha entendido bien el señor Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, cuando dice que lo que yo digo de que los medios económicos que figuran en el presupuesto para estas finalidades de seguridad vial son escasas, y que muy fácilmente se podrían duplicar, desatendiendo las atenciones que hacen Alcaldes afines políticamente. Yo creo que de eso es mejor no... en ese tema es mejor no profundizar en esta Comisión, porque "el que ha sido cocinero antes que fraile, bien sabe en la cocina lo que pasa", ¿no?

Estoy de acuerdo con muchas de las cosas que han salido aquí. Desde luego, para mí—repito—, ha sido una fiel contestación a las preguntas, ha sido una información que de ninguna manera se puede clasificar de fiasco. Y, si en mi anterior intervención no hice mención, prácticamente, al tema del transporte por ferrocarril, sí quiero aquí unirme a lo que ha expresado el Portavoz del Grupo Mixto, de que no estaría nada mal, no estaría nada mal que utilizásemos la infraestructura que tenemos en ferrocarriles para evitar parte del transporte que va por nuestras carreteras, sobre todo el que va con excesivas cargas, por la gran cantidad de dinero que se necesita, normalmente, por el deterioro que se produce con esas cargas en la conservación y en el mantenimiento de esas carreteras. Y la verdad es que tenemos ahí una infraestructura en ferrocarriles, que no estaría nada mal que la utilizásemos al máximo. Y no se nos diga por parte de quien depende que los ferrocarriles de nuestra... algunos de los ferrocarriles de nuestra Comunidad Autónoma no ofrecen una rentabilidad económica; yo creo que no solamente habría que pensar en la rentabilidad económica, sino que habría que pensar en la rentabilidad social.

Y también decirles que yo, que paso mucho y viajo mucho a lo largo de los pueblos que jalonan la Ruta de la Plata, me da verdadera pena el encontrarme con esa infraestructura que tenemos ahí, que muy bien podría utilizarse para resolver, en gran parte, muchos de los problemas del transporte, con lo cual, con un gasto exiguo, conseguiríamos el prestar un servicio a nuestra Comunidad y evitar unos gastos que se podrían dedicar a otros menesteres. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO Pelayo): Gracias, Señoría. Para un turno de réplica, tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Efectivamente, y contestando al señor Herreros, puedo decirle que no me muestro, no puedo mostrarme satisfecho con el presupuesto que tengo para dedicar a ese tema, ni aunque fuera tres veces mayor, mientras siga existiendo ese índice de víctimas todos los meses.

Efectivamente -y ahí contesto, también, de paso, a lo que ha dicho el Portavoz del Grupo Socialista-, la estadística nos dice que la imprudencia por exceso de velocidad produce más del 60% de accidentes, y que esos dos factores los realiza el conductor. Yo no he dicho que el conductor sea el responsable de todos los accidentes, el principal responsable; simplemente hablo de las estadísticas que existen en este momento: que, normalmente, ese índice, que es el mayor, lo realiza el conductor. Y que eso no quiero decir que luego las Administraciones no seamos responsables; lo que pasa es que nosotros reconocemos nuestra responsabilidad, y la Administración Central no la reconoce; ése es el tema.

Es decir, yo reconozco que mis carreteras no están bien, yo reconozco que se producen muchos siniestros en mis carreteras y que estoy haciendo esfuerzos. Y el problema está en que la Administración Central nunca reconoce sus errores, nunca reconoce que las carreteras no están bien y son las culpables, muchas veces, de esa situación, y que pueden causar también muchos siniestros. Y eso es lo que hay que reconocer, no echar siempre la culpa al conductor. Si yo no estoy echando la culpa fundamental, toda, al conductor; estoy reconociendo también nuestra propia situación; lo que pasa es que ahí es donde creo yo que, en este caso, el Partido Socialista, en la Administración Central, nunca reconoce ningún error que pueda cometer; hasta ahora, yo, desde luego, en este caso de carreteras, no he oído en ninguno.

En cuanto al aislamiento por nieve, de no más de mil habitantes durante no más de siete días, en alguna Región, eso es normal en el norte de Italia, es normal en Suiza, es normal en Austria y están también bastante tiempo aislados así; y cuando hay enfermos, van los helicópteros a rescatarlos. ¿Por qué? Pues, porque en una situación de nieve permanente y continuada, no pueden, a veces, ni siquiera entrar los quitanieves, y eso lo sabe usted.

Yo pienso que, como usted ha dicho, se ha apostado claramente por la carretera, en detrimento del ferrocarril. En mi opinión, es un error; en mi opinión, es un error haber prescindido del ferrocarril. Y, desde luego, cada vez, por el déficit que tiene, por la situación interna de la empresa, por las circunstancias que sean, se va a prescindir cada vez más del ferrocarril; creo que es un error. Yo creo que deberíamos, sobre todo en tema de tráfico de mercancías, debería de haberse optado también por el ferrocarril. Pues, no es así, no ha sido así, y, bueno, pues, hay que volcarse en las carreteras. Y, desde luego, todos los esfuerzos que se han hecho en los últimos años por todas las Administraciones, pues, tendrán... y ahí sí que creo que todos estamos de acuerdo, o todos deberíamos de estarlo, en que todas las Administraciones deben de volcar cada vez más esfuerzos presupuestarios en mejorar sus propias redes.

Las Diputaciones tienen sus propias redes, efectivamente, que son muy amplias, y, como tienen bastante

pocos medios económicos, pues, no creo que puedan hacerse cargo ni siquiera de bacheos de carreteras, que no les son de su competencia. Lo que tendremos que hacer los demás, pues, es procurar que esos acuerdos a los que se llega con las Diputaciones sean lo más coordinados posible, lo más coordinados posible, para que tengamos carreteras que san de ámbito regional y que vayan en consonancia con las necesidades, también, de las de ámbito de las propias Diputaciones. Pero creo que cada uno vamos a tener que hacer nuestros esfuerzos presupuestarios, sin perjuicio de esas colaboraciones, de esos convenios puntuales, que, por otro lado, tampoco son cantidades de importancia, o sea que al final no pasan de ser dos o tres proyectos los que se realizan con esos presupuestos, o con esos convenios.

Contestando al señor Sagredo, vuelvo a insistir en que la información de esta Consejería, entiendo que ha sido suficiente y completa como para acreditar actuaciones muy concretas, tanto de los meses del año pasado como de los de este año, en unos planes también muy concretos a los que hemos hecho referencia, y que denotan, por supuesto, una preocupación de esta Consejería, que, por supuesto, estamos absolutamente convencidos que se ha traducido en acciones -y no en palabras- demostrables en los últimos ocho meses, por lo menos desde que yo llevo, antes no lo sé, pero, desde luego, desde que yo estoy en la Consejería le puedo asegurar que ha sido así.

Y me hubiese gustado, me hubiese gustado mucho más escuchar soluciones más concretas, alternativas más concretas a estas actuaciones nuestras por su parte; no ha sido así. Pero, vamos, no se preocupe, porque nosotros le vamos a dar esas soluciones, y, efectivamente, cuando usted nos convoque dentro de... a finales de este año, puede estar seguro que seguramente, con toda seguridad, vamos a tener bastantes cosas por explicar de las que hemos hecho, y soluciones concretas de las que hemos abordado.

Hablando, y contestando, en este caso, ya al Portavoz del Grupo Socialista, la verdad que el estudio encargado sobre este tema es un estudio que para nosotros es un tema muy bonito, porque va a tratar, precisamente, de buscar una filosofía y unas causas de esos siniestros, unas causas más concretas, sobre todo en nuestra red, y posibles soluciones: el índice de accidentes, etcétera, una serie de materias que algunas de ellas han sido tocadas por los Portavoces. Pero sí le puedo asegurar una cosa: eso es un estudio que nos va a dar un estado de situación, no nos va a dar soluciones, porque las soluciones sabe usted que son bastante más complejas. Y lo que sí le puedo asegurar es que no actuamos nunca a demandas particulares de Alcaldes que no tengan un objetivo social. Es decir -y también es demostrable-, cada una de nuestras actuaciones en carreteras no son a demandas de ayuntamientos puramente puntuales; normalmente suelen responder a otros planes de más amplio interés, por lo menos provincial, si no regional.

Yo ya he dicho que las estadísticas... y, bueno, en este caso ya es prácticamente para terminar, las estadísticas están ahí, las estadísticas de siniestrabilidad las está dando la Dirección General de Tráfico, porque es una competencia de esa Dirección General, que, por supuesto, se puede completar con una información regional por parte de la Junta, pero que, no obstante, el número de siniestros, las causas de esos siniestros, etcétera, etcétera, yo creo que en este momento se están dando claramente, semana tras semana, por parte de la Dirección General de Tráfico; podíamos nosotros insistir y abundar en las mismas, dentro de un ámbito regional, pero no creo que ello supusiera una mejora en cuanto a la seguridad propiamente dicha, vial, que debe llevar consigo otras soluciones y no sólo el dar ese dato. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, señor Consejero. Una vez terminado el turno de Portavoces, se abre un turno para aquellos Procuradores que no hayan intervenido en la Comisión, si así lo desean.

¿Algún Procurador? Sí. Tiene la palabra Su Señoría.

EL SEÑOR RODRIGUEZ PLAZA: Gracias, señor Presidente. En principio, lo que le quería plantear al señor Consejero es que si, evidentemente, como ha manifestado, las estadísticas están claras en cuanto a las causas de los accidentes, le quería preguntar si no considera que si el índice mayor que dan estas estadísticas es el principal causante; por tanto, nadie, desde ninguna Administración puede decir que el único culpable, evidentemente, es el conductor, sí que... reconozca, o, al menos eso es lo que yo he querido entender, es una de las causas fundamentales los fallos que tiene el conductor.

Eso por una parte. Y, por otra parte, quería preguntarle si me puede decir cuántos accidentes y víctimas hubo en la red de carreteras de titularidad de la Comunidad de Castilla y León en mil novecientos noventa y uno. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, Señoría. Para contestar, tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Bueno, como ya le he dicho antes, existen unas estadísticas concretas, que son las que nos dicen, normalmente, quién comete las infracciones y dónde se producen el mayor número de siniestros; por tanto, es volver a reiterar otra vez que si el mayor porcentaje se produce, normalmente, por el estado en que se encuentra el conductor, y por imprudencias, normalmente son las dos causas en las que más insiste. Sí es cierto que una parte importante se cometen en núcleos urbanos, lo que quiere decir que no podemos hablar siempre de la red de carreteras en ese

sentido, estamos hablando de accidentes que en gran parte se producen en núcleos urbanos. Y eso hace que tengamos que citar aquí otra vez la situación del fin de semana, la situación de los conductores de menos de veinticinco años, esos son factores muy concretos que están ahí, no nos lo vamos a inventar.

Nadie creo que haya imputado o haya echado la culpa a nadie por aquello de decir que existen en este momento mayor número de jóvenes de menos de veinticinco años que llega la noche del sábado, se emborrachan o tienen un grado alcohólico mucho más alto, y, entonces, cogen el coche y ahí es dónde se dan el mayor número de accidentes; nadie ha imputado a nadie esa razón. Yo creo que ahí debería de haberse hecho por parte de la Administración -Central en este caso- un esfuerzo mucho mayor para haber formado, en todo caso, al conductor joven en esa materia. Porque en otros países, usted sabe que cuando hay un grupo de jóvenes que van a una discoteca, uno de ellos no bebe, precisamente para que pueda conducir. Luego, entonces, ésa no es una prohibición que pueda hacer yo desde la Junta de Castilla y León, ¡ojalá pudiera hacerlo! a lo mejor entonces se podría introducir eso. Pero, en este momento, podría introducirse, precisamente, en las nuevas normas de tráfico que se han aprobado recientemente. Se han introducido algunas mejoras, existe la posibilidad de quitar el carnet de conducir, algunas medidas sancionadoras, pero lo que está claro es que esa medida formativa del joven, de decir: usted, cuando va a la discoteca en grupo, uno, por lo menos, no puede beber, pues, está claro que hasta ahora no se ha dado.

Claro, luego ocurre que en algunas ocasiones, pues, lo que ha pasado en las últimas comparecencias que ha habido y reportajes al respecto, que se le ha pedido a algún joven que soplar el globo éste de la guardia civil, y es que no podía ni soplar el globo de cómo iba. Y claro, es que eso es una cuestión que hay que formar a la gente, en principio, desde más pequeño, efectivamente -y tenía razón el Portavoz Socialista-. Si un señor no puede ni soplar el globo es que ya sobrepasa todos los límites habidos y por haber. Claro, ante eso, poco podemos hacer las Administraciones Regionales, y ni siquiera la Administración Central, pero sí podemos hacer desde el principio una labor formativa, que yo creo que para mí, en la escuela, igual que se les forma a los niños en el consumo, en conocer los aspectos más importantes del consumo, ése es un aspecto muy importante, que yo creo que se ha insistido poco hasta ahora por todos nosotros, y que, desde luego, debería de pensar, pensando en el futuro, deberíamos de hacer mucha más labor formativa en la escuela, sobre todo a partir del BUP, porque es en el BUP donde ya empiezan los niños a tener capacidad para luego ir al carnet de conducir.

En cuanto al número de accidentes ocurridos, efectivamente, la Dirección General de Tráfico no los facilita regionalizados, pero sí puedo decirle que estoy absolutamente a su disposición para facilitárselo en el

plazo más breve posible, en que los datos de la Dirección General nos sean facilitados, que los vamos a recabar actualizados a este mes de abril, si usted lo desea, o desde enero, cómo usted quiera, yo estoy a su disposición.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, señor Consejero. ¿Su Señoría desea consumir un turno de réplica? Tiene la palabra Su Señoría.

EL SEÑOR RODRIGUEZ PLAZA: Gracias, señor Presidente. Muchas gracias por su contestación. Y decirle que comparto plenamente el análisis que ha hecho sobre las consecuencias de los fines de semana, sobre todo en la siniestralidad por parte de los jóvenes. Y animarle a que su Grupo en Madrid haga una propuesta en este sentido en las Cortes Generales del Estado.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, Señoría. ¿Algún Procurador, fuera de la Comisión, desea hacer alguna pregunta?

Su Señoría... ¿desea hacer alguna pregunta Su Señoría? Tiene la palabra.

EL SEÑOR ALONSO RODRIGUEZ: Al hilo del tema que se está tratando, yo querría, más que una pregunta, casi, no sé si un compromiso o una solicitud al señor Consejero.

Dado que él ha estimado muy necesaria la preocupación por la enseñanza de educación vial, no solamente -ha dicho muy acertadamente- en los colegios de EGB, que por iniciativa sobre todo de Corporaciones Locales se está llevando con alguna frecuencia, sino sobre todo en los cursos de BUP, donde se olvida casi de manera permanente, no podría adelantarse -porque a veces la cuestión es de medios- la Consejería a fomentar eso, arbitrando unas subvenciones, unas ofertas justamente para esos centros.

Es una pregunta y una sugerencia que le hago. Y yo creo que sería bien recibida por muchos sectores de BUP, donde me parece que está la principal dificultad. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, Señoría. Para cerrar el turno tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR MERINO DELGADO): Gracias, señor Presidente. Yo agradezco al señor Procurador su intervención, en este caso, porque, efectivamente, yo no quería entrar en detalle de este estudio, que no deja de ser, pues un estudio, sin más que para darnos unas opciones y a diversas alternativas a lo que se ha comentado, porque, efectivamente, había entrado justamente en el

punto de lo que en ese estudio se trataba de prever, que era a partir de qué edad es bueno dar esa formación al muchacho. Y entendíamos, precisamente que era en los tres años de BUP, sobre todo, es decir, a gente que esté en esas edades, porque era la edad en la que van a acceder al carnet de conducir, y lo tienen que tener más reciente. Entonces, si no se les concienca en esos tres años anteriores, que es lo que el BUP, normalmente, o dos últimos años antes de cumplir los dieciocho, pues puede ser que luego se les olvide, etcétera, etcétera.

Entonces, la idea nuestra era que en esos dos o tres últimos años antes del BUP, pudiesen tener algún tipo de cursos monográficos sobre esa cuestión, que estamos tratando de encauzar, pues a través del Fondo Social Europeo, etcétera, para cuantificar un poco qué suponría eso, presupuestariamente hablando, etcétera, por si en el próximo ejercicio ya se puede afrontar un plan más concreto sobre ese tema.

Es decir, sin dar mayor detalle, porque tampoco en este momento estoy en disposición... tengo la información suficiente, sí le puedo adelantar que, efectivamente, estoy de acuerdo con usted en que hay que dar esa formación, y en que habíamos pensado hacerlo precisamente en esa etapa del BUP, que es la más inmediatamente anterior a que se tiene que sacar el carnet de conducir.

Creo que es, por otro lado, algo inédito, que no habíamos visto experiencias similares -hemos tratado de verlo en otras Administraciones Regionales, o incluso en otros países y tal-, pero creo que no estaría de más el poder iniciarlo, aunque tampoco queremos colgarnos ninguna medalla de innovaciones, porque aquí, en este caso concreto, no se trata de innovar nada, sino de dar soluciones, aunque sean parciales, a una cuestión tan grave, y sobre todo a una edad tan grave como es de dieciocho a veinticinco, que es donde se da el mayor número de siniestros. Ahí es donde hay que ir, a ese grupo de jóvenes, porque a partir de ahí la gente se modera mucho más en el volante, pero en esa edad es donde está la peor situación actualmente en España. En otros países ocurre menos, está ocurriendo bastante menos, pero aquí las estadísticas además van en aumento, o sea, que no es que se vaya reduciendo, es que cada vez va más en aumento, que la gente a partir de dieciocho a veinticinco cada vez ingiere más alcohol y cada vez tiene más siniestros en accidentes.

Y eso es un tema que hay que abordar de alguna forma. Esta puede ser una solución. Nosotros vamos a tratar de que, al menos, parcialmente nos sirva de algo. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ALONSO PELAYO): Gracias, señor Consejero. Se levanta la sesión.

(Se levantó la sesión a las trece horas cinco minutos)