



# CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

## DIARIO DE SESIONES

---

Año 2006

VI LEGISLATURA

Núm. 453

---

### COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

**PRESIDENTA: Doña Mercedes Alzola Allende**

**Sesión celebrada el día 16 de mayo de 2006, en Fuensaldaña**

---

---

#### ORDEN DEL DÍA:

1. Proposición No de Ley, PNL 809-I, presentada por los Procuradores D. Ismael Mario Bosch Blanco y D. Jorge Félix Alonso Díez, instando a la Consejería de Fomento a que entable conversaciones con la empresa LINECAR, SA, tendentes a conseguir un adecuado servicio de autobuses entre la capital vallisoletana, la terminal del aeropuerto y la localidad de Villanubla, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 202, de 31 de octubre de 2005.
2. Proposición No de Ley, PNL 928-I, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a línea ferroviaria Madrid-Riaza-Aranda de Duero-Burgos-Irún, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 240, de 15 de marzo de 2006.
3. Proposición No de Ley, PNL 758-I, presentada por los Procuradores D. Carlos Martínez Mínguez y Dña. Mónica Lafuente Ureta, relativa a actuaciones en la SO-380 entre Ólvega y Matlebreras, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 192, de 29 de septiembre de 2005.
4. Proposición No de Ley, PNL 776-I, presentada por la Procuradora Dña. Ana Sánchez Hernández, relativa a financiación por la Junta de Castilla y León del 100% del total del coste de la construcción de un nuevo puente en el río Duero a su paso por Zamora, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 197, de 14 de octubre de 2005.

5. **Proposición No de Ley, PNL 807-I**, presentada por los Procuradores D. Felipe Lubián Lubián, Dña. Ana Sánchez Hernández y D. Manuel Fuentes López, relativa a conversión en carretera autonómica del camino tradicional entre Fuentespreadas y Santa Clara de Avedillo, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 202, de 31 de octubre de 2005.

---



---

## SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diez horas cuarenta minutos.	9710	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es aprobada.	9718
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre la sesión.	9710		
Intervención del Procurador Sr. Martínez Mínguez (Grupo Socialista) para comunicar las sustituciones.	9710	<b>Tercer punto del Orden del Día. PNL 758.</b>	
Intervención del Procurador Sr. Sumillera Rodríguez (Grupo Popular) para comunicar las sustituciones.	9711	El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	9718
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, comunica a la Comisión la retirada del cuarto punto del Orden del Día por ausencia justificada de la Procuradora Proponente.	9711	Intervención del Procurador Sr. Martínez Mínguez (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	9718
		En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Alonso Romero (Grupo Popular).	9719
<b>Primer punto del Orden del Día. PNL 809.</b>		Intervención del Procurador Sr. Martínez Mínguez (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	9720
El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al primer punto del Orden del Día.	9711	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	9721
Intervención del Procurador Sr. Bosch Blanco (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	9711		
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Sumillera Rodríguez (Grupo Popular).	9712	<b>Cuarto punto del Orden del Día (antes quinto). PNL 807.</b>	
Intervención del Procurador Sr. Bosch Blanco (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	9713	El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al cuarto punto del Orden del Día.	9722
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, entiende aprobada por asentimiento la proposición no de ley debatida.	9715	Intervención del Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	9722
		En turno de fijación de posiciones, interviene la Procuradora Sra. Escribano Hernández (Grupo Popular).	9722
<b>Segundo punto del Orden del Día. PNL 928.</b>		Intervención del Procurador Sr. Lubián Lubián (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	9723
El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	9715	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	9724
Intervención del Procurador Sr. Barrio Arribas (Grupo Popular) para presentar la proposición no de ley.	9715	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, levanta la sesión.	9724
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Moral Jiménez (Grupo Socialista).	9716	Se levanta la sesión a las once horas cincuenta y cinco minutos.	9724
Intervención del Procurador Sr. Barrio Arribas (Grupo Popular) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	9717		

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

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Buenos días. Comienza la Comisión de Transportes relativa al día de hoy. ¿Algún Grupo tiene que comuni-

car alguna sustitución? ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista?

EL SEÑOR MARTÍNEZ MÍNGUEZ: Sí, gracias, señora Presidenta. Don Ignacio Robles sustituye a don José María Crespo.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):  
¿Grupo Parlamentario Popular?

EL SEÑOR SUMILLERA RODRÍGUEZ: Buenos días. Gracias, señora Presidenta. Don Jesús Alonso Romero sustituye a don José Luis Santamaría García.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias. Antes de dar lectura, por el señor Secretario, al primer punto del Orden del Día, y a solicitud el Grupo Socialista, por ausencia justificada, por enfermedad, de la Procuradora doña Ana Sánchez Hernández, se va a alterar el Orden del Día, retirando el cuarto punto del Orden del Día. Se somete a votación. ¿Se aprueba por asentimiento? Sí. Con lo cual, el cuarto punto queda retirado. El señor Secretario leerá el primer punto del Orden del Día.

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Primer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 809, presentada por los Procuradores don Ismael Mario Bosch Blanco, don Jorge Félix Alonso Díez, instando a la Consejería de Fomento a que entable conversaciones con la empresa Linecar, SA, tendentes a conseguir un adecuado servicio de autobuses entre la capital vallisoletana, la terminal del aeropuerto y la localidad de Villanubla, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 202, de treinta y uno de octubre de dos mil cinco**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores proponentes, don Ismael Mario Bosch Blanco por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR BOSCH BLANCO: Muchas gracias, Presidenta. Ante la obvia necesidad de la iniciativa y la necesidad de su aprobación, no creo que consuma el tiempo que... que me ha concedido la Presidencia.

La localidad de Villanubla, pese a su tamaño, es una localidad de especial importancia en Castilla y León, ya que ubica el principal aeropuerto de nuestra Comunidad Autónoma, el aeropuerto de... de Valladolid, o el de Villanubla.

Y, bien, la localidad de Villanubla, y muy especialmente dicha terminal del aeropuerto, mantiene en la actualidad un más que precario servicio de autobuses con la capital vallisoletana, que presta en la actualidad la mercantil Linecar, Sociedad Anónima, como titular de la concesión administrativa del servicio de transporte público regular permanente de uso general de transporte de viajeros por carretera entre León y Zaragoza, por Valladolid, con Hijuelas.

Un servicio que en la actualidad se ejecuta por parte de dicha empresa de manera... podemos calificar como

residual, mediante la realización de diversas paradas de las líneas entre León, Guardo o Benavente y la capital vallisoletana. Paradas que incluyen en su recorrido la... la localidad de Villanubla, pero que no siempre garantizan dicha parada en este municipio. Es decir -para que me entiendan-, si el autobús viene lleno o si el conductor, sencillamente por descuido, no ve a aquellos que esperan ser recogidos en medio de la carretera, porque no hay tampoco ninguna parada de autobuses, sencillamente el autobús pasa de largo.

Parece evidente que el actual sistema no... no parece útil o no sirve para atender debidamente las necesidades de la población residente, como en diferentes ocasiones se ha informado a la Dirección General de Transportes de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León y a la propia empresa concesionaria desde el Ayuntamiento de Villanubla; incluso no hace muchas fechas se llegó a una recogida de firmas entre los residentes en el municipio, recogiendo más de quinientas firmas de personas censadas en el municipio. Hay que recordar que este municipio tiene mil quinientos habitantes -un censo muy limitado-, y un tercio de la población expresó mediante firma la necesidad de mejorar este servicio.

A través de... de su firma, decía, un tercio de los ciudadanos y ciudadanas de Villanubla, con su Alcalde a la cabeza, han reclamado el establecimiento de una parada en el interior del municipio. Las paradas en la actualidad -y lo he dicho antes, y me parece importante recalcarlo- se realizan a pie de carretera, con la peligrosidad que esto conlleva.

También se ha reclamado una periodicidad en el servicio de recogida y llegada de pasajeros y una mejora integral del servicio actualmente ofertado, con posibilidad, ¿cómo no?, aprovechando la logística del municipio, de establecer una línea estable entre el propio aeropuerto y la capital vallisoletana.

El municipio de Villanubla, situado -dudo que ninguno lo conozca, pero para su información- a once kilómetros de la capital, tiene -como he mencionado anteriormente- una población residente de aproximadamente mil quinientos habitantes. Si bien, por su propia ubicación en el alfoz vallisoletano, se encuentra sometido a un notable y progresivo crecimiento poblacional, lo que va a hacer aún más necesaria que adoptemos esta resolución.

Asimismo, sus necesidades de comunicación con la capital se incrementan si tenemos en cuenta algunos aspectos propios del municipio en cuestión, y que afectan muy directamente a la realidad cotidiana, no solo de sus residentes, sino también, en paralelo, a los residentes de Valladolid en necesidad hacia este municipio. Aspectos tales como que en su entorno nos encontramos con dos servicios de especial trascendencia, como son el aeropuerto y el centro penitenciario provincial. Bien, ni aeropuerto ni centro penitenciario, a

fecha de hoy, dieciséis de mayo del dos mil seis, tienen un servicio estable de autobuses que les una con la capital, con el centro neurálgico y económico de la Comunidad, con Valladolid. Esto puede parecer ilógico, pero la realidad es esta.

A lo que habría que añadir, en reconocimiento también a las necesidades y a la situación que atraviesan, hoy por hoy, los residentes en Villanubla, que su centro básico de salud no lo tienen en el propio municipio de Villanubla, sino que se encuentra en la vecina localidad de Zaratán, la cual se encuentra enclavada -para el que no lo conozca- también en el trayecto por carretera entre Villanubla y la capital vallisoletana, a medio camino. Pues bien, la realidad -decía- es que en el año dos mil seis seguimos sin tener esta atención cubierta.

Podemos recordar que se ha hablado en numerosas ocasiones del Plan Coordinado de Transportes, llevamos oyendo tres o cuatro años hablar de este necesario plan, pero la realidad es que, a fecha de hoy -insisto-, este servicio, esta atención, sigue sin cubrirse. Y ya no solo pensando en los residentes en Villanubla -que he manifestado que, para su conexión con la capital vallisoletana, precisarían un buen servicio de transporte-, sino incluso para la atención sanitaria.

Hoy por hoy, solamente hay tres posibilidades de que un residente en Villanubla acceda a su centro básico de salud: vehículo privado; autobuses hasta... hasta la estación de Valladolid y coger un nuevo autobús, el que se dirige a Zaratán, lo que supondría recorrer diecisiete kilómetros en lugar de siete, o, lo que es lo mismo, treinta y cuatro de ida y vuelta, en lugar de catorce, y pagar dos veces el servicio de transporte para cualquier persona que necesite ir a través de un servicio público desde Villanubla a Zaratán -fíjense que es irrisorio-. ¿Por qué? Pues porque no puede parar el autobús en Zaratán ya, porque las obras de adecuamiento de la entrada y acondicionamiento del acceso a... a Zaratán impiden que el autobús, que antes paraba de manera un tanto peligrosa, pero hacía el servicio en el acceso entre la carretera nacional y el municipio de Zaratán ahora no puede parar, tiene que ir obligatoriamente hasta el... hasta la Estación de Autobuses de Valladolid. Con lo cual, luego hay que coger un autobús de vuelta para ir a Zaratán y -¡qué irrisorio también!- volver de Zaratán a Valladolid para volver de Valladolid a Villanubla. Un despropósito. Un recorrido que apenas tenía que suponer, ida y vuelta, para una persona que tenga que ir a atención sanitaria más de cuarenta minutos -no creo que tuviera que suponerle más-, le supone cerca de dos horas y cuarto. Eso es un disparate.

Si las Cortes estamos para atender a los ciudadanos, aquí tiene que haber un acuerdo político entre Grupos que permitan o que indiquen a la... a la Dirección General de Transportes que tiene que trabajar para mejorar un servicio que, a todas luces, es insuficiente, precario y diríamos casi que extremadamente peligroso para los

ciudadanos; porque, repito -peligroso en lo costoso-, si no tienen un transporte privado, tienen que acudir a otro servicio público, que es el taxi. Imagínense los costes que tiene para una persona de Villanubla ir, sencillamente, al médico del Sacyl; desde luego, todo menos gratuito.

Señores, por esta... señores y señoras Parlamentarios, por esta razón, yo creo que, por lo expuesto, Señorías, se formula la siguiente propuesta de resolución: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León, como órgano competente en materia de establecimiento y regulación de las líneas de autobuses de viajeros, para que, con la mayor celeridad posible, entable conversaciones con la empresa Linecar, Sociedad Anónima, en aras a favorecer un adecuado servicio de autobuses entre la capital vallisoletana, la terminal del aeropuerto y la localidad de Villanubla, estudiando la posibilidad de establecer una parada en el interior del municipio, para evitar los peligros que conlleva la actual parada a línea de carretera". Muchas gracias, Señorías.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Bosch. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Federico Sumillera.

EL SEÑOR SUMILLERA RODRÍGUEZ: Gracias, Presidenta. Buenos días, Señorías. Bien, yo creo que, a la proposición no de ley que presenta el Grupo Socialista, este Grupo Parlamentario quiere hacer una serie de precisiones.

Creo que juzgar como que el servicio con... de transporte con el que cuenta Villanubla, calificarle como "precario" yo creo que es excesivo. Yo creo que el... hace falta que esta haga... esta Comisión conozca cuáles son los... los servicios exactos con los que cuenta en estos momentos Villanubla, y en este momento le puedo decir que tiene quince expediciones de ida y vuelta de lunes a viernes, catorce expediciones de ida y vuelta los sábados, tres expediciones de ida y cinco de vuelta los domingos. Y por lo que respecta al aeropuerto civil de Villanubla, es atendido por cinco expediciones de ida y vuelta de lunes a viernes, cuatro expediciones de ida y vuelta sábados, y tres los domingos.

Y le puedo decir que en marzo de dos mil cuatro, y en lo que se... se refiere al aeropuerto de... de Villanubla, se ha creado una nueva línea que une el aeropuerto con la ciudad, con servicios específicos para cada vuelo que llega al aeropuerto. Esta nueva línea que funciona con el aeropuerto y... y la capital tiene establecidas dos expediciones diarias, además de cada llegada de aviones, diaria de ida y vuelta, y se irá ampliando paulatinamente en función de la implantación de nuevos vuelos. Para ello se han adscrito tres vehículos dotados con una amplitud mayor que la que tiene... en las plazas, las plazas del autobús, de la que tiene cualquier... cualquier autocar

normal, y con las últimas innovaciones existentes en el mercado relativas a comodidad, confort, etcétera.

Esto no quiere decir que no... el... que el Ayuntamiento de Villanubla no tenga... es decir, o deba de mejorar... deba de mejorar su... su servicio de transporte con la... con la ciudad. Después de indicarle que la posibilidad, por tanto, de una línea estable con el aeropuerto existe -y está prácticamente ya puesta en funcionamiento desde el año dos mil cuatro-, yo creo que sí que hay que poner las cosas en sus justos términos, ¿no? Es decir, el Ayuntamiento de Villanubla es el que modifica el Plan General de Ordenación Urbana; y el Ayuntamiento de Villanubla, cuando hace eso, tiene que saber que se generan una serie de externalidades, de problemas, que, por lo menos, el Plan General, cuando se redacta, tiene que detectar y tiene también que tratar de... de resolver. Lo que no se puede es quedarse con el 10% del aprovechamiento urbanístico y decir que los problemas de transporte, los que se generen como consecuencia de esa modificación del Plan, que venga y que los resuelva otro. A mí eso me parece que la competencia la tiene la Junta, efectivamente; la responsabilidad es... la tiene también el Ayuntamiento de Villanubla, porque cuando toma decisiones tiene que saber las consecuencias que acarrearán o que llevan aparejadas.

Pero, mire, en cualquier caso, yo creo que la Junta, efectivamente -como usted también ha señalado-, está abordando el problema, y está abordando el problema porque cuando se... de acuerdo con la Ley de... del Transporte Metropolitano, la que regula el transporte metro... metropolitano, se ha ya constituido la Comisión Técnica de... del Transporte Metro... en el alfoz... en el área de Valladolid, como usted sabe. Y eso se ha constituido el siete de junio del año pasado, siete de junio del año pasado. El Ayuntamiento de Villanubla, evidentemente -porque yo sé de la preocupación que tiene el Alcalde por estos temas y toda la Corporación- se ha adherido a esa... a esa Comisión.

Y ya en una... en una Ponencia, porque esta Comisión va a trabajar... trabaja por Ponencia, el día diecisiete de octubre -sí tengo bien el dato-, se ha analizado la problemática específica y concreta de Villanubla, y los posibles... y las posibles soluciones. A partir de ahí habrá, evidentemente, que contratar la redacción de un estudio, que tendrán que hacer los técnicos o consultores, en fin, gente experta en estas cuestiones, que haga una propuesta concreta.

Pero... dicho esto, por lo tanto, yo creo que no hay ningún... ningún no hacer por parte de la... de la Dirección General de Transporte en este caso, sino que el problema se conoce, el problema está en unas vías... en... es decir, en un... en un buen camino. Evidentemente, lo que no podemos pretender es que los asuntos se solucionen de hoy para mañana, ¿no? Pero... y esto lleva... además, se está tratando no el problema aislado

y específico de Villanubla, sino es un problema que es compartido por todos los municipios del alfoz... del alfoz de Valladolid y de... y del entorno de cualquier área de influencia de cualquier capital; de hecho, está... se está trabajando con Salamanca, con León y con... creo recordar que prácticamente, si no son todas las capitales, alguna quedará, pero unas cuantas más.

Pero, en cualquier caso, le digo: en su proposición no de ley -y con esto voy a concluir, Presidenta-, usted lo que dice es que se entablen conversaciones, que se entablen conversaciones en aras a agilizar, dar una solución más rápida a un problema, un problema que es sentido por quinientas personas que lo apoyan con su firma, de un municipio que tiene no... no mil quinientos, sino mil doscientos veinticinco habitantes censados. Eso... eso es un tema, yo creo... quinientas personas no están equivocadas, y esa es la sensibilidad que tiene el Grupo Parlamentario Popular para entenderlo así. Y, por eso, vamos a... a apoyar la proposición no de ley que ustedes nos presentan, no porque no se estén haciendo cosas, sino porque, en tanto que haya una voluntad por parte del concesionario... todo, evidentemente, dentro de un marco, un marco que es los derechos y obligaciones que se derivan de una concesión que está vigente, pero en tanto que haya esa voluntad de diálogo, ¿cómo no vamos a hacer esa voluntad de diálogo?

Y yo concluyo diciéndole que ojalá hoy por la tarde, en el Congreso de los Diputados, el señor Rodríguez Zapatero tenga la misma sensibilidad con los cuatro millones de españoles que han pedido que se escuche antes de tomar... que se les escuche antes de tomar una decisión sobre el Estatuto de Cataluña. Nosotros, aquí, lo vamos a hacer por quinientos ciudadanos de... del municipio de Villanubla. Muchas gracias, señora Presidenta.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Sumillera. Para cerrar el debate, tiene la palabra don Ismael Mario Bosch.

EL SEÑOR BOSCH BLANCO: Gracias, Presidenta. Disculpe, es que me... es que me cuesta ahora centrarme porque me está dando la risa, porque son capaces de mezclar churras con merinas de una manera totalmente impresionante, de verdad. *[Murmillos]*. Sacar a colación aquí el Estatuto de... de Autonomía, cuando estamos hablando de un municipio... que, por cierto, no es una cuestión de hace tres meses ni tres años; este municipio... Por cierto, ojalá el resto de los municipios del alfoz de Valladolid tuvieran la sensibilidad en su desarrollo urbanístico como tiene el Ayuntamiento de Villanubla, que tiene una previsión de crecimiento exclusivamente de entre cien y doscientos habitantes nuevos por año en los próximos diez años, que creo que eso es un equilibrio sostenido de un municipio, no otros -no voy a mencionar aquí Arroyo de la Encomienda, por favor; pero, vamos, ustedes saben a lo que me refiero, ¿eh?, ustedes saben a lo que me refiero-. Creo que es

ejemplar, creo que, además, el hecho de que el Alcalde, que es una persona con un trato escrupuloso, exquisito, bien considerado por todos los representantes institucionales; creo que Félix Velasco, desde luego, es todo menos una persona radical y próxima a Esquerra Republicana de Cataluña, con lo cual, desconozco todavía por qué mezclan una cosa con otra.

Hablando, hablando con sinceridad, ¿no?, y volviendo al tema, de verdad, es insuficiente. Usted aquí ha enumerado... es que el papel lo soporta todo, ¿no?, y decirme que aquí hay quince servicios diarios... Hay quince servicios de la empresa Linecar que pueden parar en Villanubla, si las condiciones que en mi intervención inicial he dicho se mantienen; es decir, que el conductor no vaya con el vehículo lleno y que vea a la persona que está solicitando la parada; que si es un residente nuevo y no sabe dónde suele parar el coche... el vehículo, las primeras veces, lo pierde siempre. Declaración textual del Alcalde de Villanubla, con el cual he hablado ayer, y dice: el hecho de que no haya, físicamente, un establecimiento, o sea, un habitáculo, una parada de autobús donde la gente sepa que ha de esperar al autobús (por cierto, lo lógico sería introducirlo en el núcleo del municipio para evitar la peligrosidad que siempre tiene parar en medio de una carretera nacional, parar en medio de una carretera nacional), yo creo que es muy lógico.

Que se entablen conversaciones es lo mínimo que puede hacer la Junta de Castilla y León; es que es su obligación: cuando ya hay una empresa concesionaria y tiene una concesión administrativa en unos términos, lo que podemos hacer es pedirle que entable conversaciones para mejorar ese servicio. Si yo pudiera exigirle a la Junta que mejorara el servicio, los términos de la proposición no de ley serían muchísimo más estrictos, pero es que lo que puedo pedir es que entablen conversaciones para modificar el acuerdo entre partes. O sea, es que no me diga que es que, bueno, no podemos hacer otra cosa.

De todas maneras, de todas maneras, yo le digo también para que usted tenga toda... toda la información. Cuando hablábamos del Plan Coordinado de Transportes, y el hecho de que diga que se ha reunido ya la Comisión Técnica, es verdad. Pero es que llevan hablando de este Plan tres o cuatro años, es que los municipios empiezan a estar un poco hartos; es que yo creo que no se puede estar siempre poniendo grandes proyectos, grandes planes, que al final acogen nada absolutas. Y, al final, los residentes en Villanubla, que llevan residiendo tres años y llevan viendo en la prensa tres años hablar de un Plan Coordinado de Transportes, pero cuando tienen que bajar a Valladolid o al centro básico de salud siguen teniendo que coger o el vehículo privado o el taxi; y eso es muy triste. O tienen que jugársela...

Por cierto, Villanubla, municipio que su propio nombre indica que, en periodos... en periodos... en épocas frías, tiene, acostumbra a tener niebla en el municipio de

manera abundante; la peligrosidad que conlleva una parada a pie de carretera nacional para subirse a un vehículo de transporte público es muy elevada. Yo creo que la sensibilidad tiene que ir más allá de quinientas firmas, tiene que ir por la lógica. Y la lógica implica que un municipio que acoge la... la prisión provincial de Valladolid, el... el aeropuerto de Villanubla y de Valladolid, y el principal aeropuerto de Castilla y León, y que, además, tiene una previsión de crecimiento, aunque sostenido, pero una previsión de crecimiento, y no tiene en su término municipal el centro básico de salud, yo creo que es que justifica sobradamente la necesidad de un transporte que -como me recordaba ayer mismo el Alcalde, y les decía antes- debería de ser... -y lo digo porque, si es verdad que hay conversaciones, que tomen también estas declaraciones como orientativas-, el servicio necesario en el municipio de Villanubla debería de ser Valladolid, Zaratán, Villanubla, terminal del aeropuerto; ida y vuelta; una frecuencia, aproximadamente, cada hora, negociable -el Ayuntamiento es muy sensible-, incluso con cada dos horas les podía ser suficiente; y con dos paradas en Valladolid núcleo urbano, como hacen otros municipios, uno en el centro de la ciudad y otro ya en la estación de autobuses.

Eso es lo que aquel responsable político de la Junta de Castilla y León que coja esta intervención en esta Comisión debería de tomar como orientativo a la hora de cubrir las necesidades de un municipio como Villanubla. Y no son las necesidades expresadas por este Procurador ni por el Grupo Socialista, sino por las necesidades de un municipio como Villanubla, insisto.

Por cierto, decía usted que hay un servicio nuevo. Consulte cuál es el servicio nuevo. Sencillamente, se ha abierto una línea entre Medina de Rioseco y Valladolid nueva, y esa línea parte de Medina de Rioseco a las siete de la mañana, y para, exactamente igual que el resto de paradas, el resto de líneas que he mencionado con anterioridad, en torno a las siete y veinte, siete y veinticinco, en Villanubla, solo si ve a alguna persona esperando o si la distingue (porque puede estar la persona esperando el autobús y no distinguirla el conductor) o si no va lleno. Y eso, insisto, no es suficiente. Aunque me diga usted que se ha incrementado en una línea más, aunque me diga que hay quince líneas, insisto; y le he dicho cómo son las paradas en Villanubla, son tal y como se las he comentado; no me invento nada. Y le garantizo en que... la necesidad de esta proposición no de ley va mucho más allá ni de las quinientas firmas ni del acuerdo entre partidos políticos, sencillamente es una cuestión de lógica.

Me alegro que la apoyen, le agradezco el apoyo, por supuesto. Y nada, confiar en que estas negociaciones lleguen a buen puerto. Me consta que una resolución que adoptamos no hace muchas fechas en Viana de Cega tardó en arrancar, pero, por conversaciones también con el Alcalde de Viana, parece que empieza a fructificar,

sobre todo -y lo digo para información de esta Comisión, ya que lo aprobó- en lo que tiene que ver con la parada de los residentes en Viana de Cega en el centro básico de Salud de Laguna de Duero, que creo que era el objetivo fundamental de esa iniciativa.

Con lo cual, felicitémonos de que, al final, las cosas lleguen a buen puerto, y confiemos en que este acuerdo político la Junta de Castilla y León se lo tome como prioritario. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Bosch. Concluido el debate, entiendo que se aprueba la proposición no de ley por asentimiento.

El señor Secretario dará lectura al segundo punto del Orden del Día.

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Segundo punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 928, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a línea ferroviaria Madrid-Riaza-Aranda de Duero-Burgos-Irún, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 240, de quince de marzo de dos mil seis**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la presentación de la Proposición No de Ley tiene la palabra el señor don Ángel Nazario Barrio.

EL SEÑOR BARRIO ARRIBAS: Gracias, señora Presidenta. Buenos días, Señorías. Desde nuestro Grupo Parlamentario, Grupo Parlamentario Popular, entendemos que las infraestructuras de comunicación juegan un papel determinante para la vertebración y cohesión territorial de nuestra Comunidad Autónoma, al ser esenciales para reducir ese efecto de la distancia en un territorio tan extenso como es el nuestro. Pero, además, las infraestructuras de comunicación son también hoy uno de los principales instrumentos para corregir esos desequilibrios territoriales, uno de los mejores indicadores del nivel de desarrollo de nuestra Comunidad, al mismo tiempo que entendemos son un condicionante, también, del grado de productividad de nuestras empresas y se constituyen, sin lugar a dudas, pues, en un factor básico para lograr la efectiva cohesión interna y mejorar la calidad de vida de nuestros ciudadanos castellanos y leoneses.

Y precisamente en este sentido, es necesario recordar que nuestra Comunidad Autónoma, durante varios años, ha arrastrado un déficit en materia de infraestructuras que, en buena medida, pues, ha venido limitando las posibilidades de crecimiento de nuestra Comunidad.

En el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias, la revitalización del ferrocarril, tanto para el transporte de pasajeros como de mercancías, es un objetivo priori-

tario para la Unión Europea. Y precisamente la línea ferroviaria de Madrid-Riaza-Aranda de Duero-Burgos-Irún constituye una infraestructura necesaria e imprescindible para esa vertebración territorial y el desarrollo económico y social de una zona de nuestra Comunidad Autónoma ahora mismo necesitada de alternativas de transporte para poder desarrollar una actividad económica medianamente competitiva.

El área de influencia de la citada línea férrea se considera como una de las de mayor potencia... de las de mayor potencial de desarrollo industrial, y, por tanto, dicho corredor es un condicionante inexcusable para el asentamiento de nuevas empresas en los polígonos industriales que precisamente se ubican en torno a su trazado, a su recorrido.

Además, también desde nuestro Grupo Parlamentario consideramos que esta línea ferroviaria debe jugar un papel fundamental a nivel nacional y europeo como nexo de unión precisamente entre la capital de España y la zona este de Segovia, Burgos, los puertos del País Vasco, para posteriormente finalizar y conectar con Europa a través del tramo francés.

Es necesario recordar, Señorías, que las obras de construcción de ese ferrocarril Madrid-Burgos se iniciaron en el año mil novecientos veintiséis, y que, tras sufrir múltiples retrasos y paralizaciones, se inauguró y se puso en servicio en el año mil novecientos sesenta y ocho. Su trazado precisamente se conoce como el "directo de Burgos", dado que se construyó con el fin de acortar el trazado original en más de... algo más de noventa kilómetros; un trazado que... original que fue diseñado a lo largo del siglo XIX, y que transcurría por Valladolid.

En la actualidad, el tráfico ferroviario de la línea, pues tenemos que decir que se encuentra muy limitado, debido a que, precisamente, ese trazado diseñado en el proyecto originario no permite, por seguridad, que las velocidades de los trenes que circulan sean adecuadas y conforme a las demandas y necesidades actuales de viajeros y de mercancías.

Por otra parte, se trata de una línea ferroviaria que se encuentra... que no se encuentra electrificada, y esta circunstancia, pues también condiciona el tipo de trenes que pueden circular por ella; precisamente, deben ser locomotoras diésel las que arrastran al resto de vagones, y estas, por sus características, generan, pues, una serie de problemas que obligan en ocasiones a suspender el servicio, con el consiguiente perjuicio para pasajeros, así como también para las empresas que ven limitada su capacidad de viajar y de trasladar sus mercancías.

Todo esto supone un freno importante para el desarrollo económico -como digo- de las empresas ya instaladas y un condicionante para el asentamiento de nuevas

empresas. Por lo tanto, desde el Partido Popular entendemos que esta línea férrea Madrid-Aranda de Duero-Burgos-Irún debe convertirse en una infraestructura clave para mantener la competitividad y la igualdad de oportunidades frente al resto de regiones y comarcas de España.

Y, precisamente, sobre esta línea ferroviaria el Partido Popular, pues, ha presentado ya alguna iniciativa parlamentaria más, una de ellas a través de la Comisión de Fomento de la Cámara del Senado, moción que resultó aprobada precisamente con los votos del Partido Popular, Convergencia y Unión y el Partido Nacionalista Vasco.

Y en estos momentos, actualmente, lo más preocupante es que el Ministerio de Fomento del Gobierno de España, que es el propietario de esa infraestructura ferroviaria, y es a quien compete la responsabilidad de modernizarla y potenciarla, no solo ha rechazado ya propuestas de inversión, sino que, a día de hoy, los compromisos y lo que agrava mucho más la situación es, precisamente, esa ausencia de un pronunciamiento claro sobre el futuro de esta línea férrea Madrid-Aranda de Duero-Burgos-Irún.

Y, conforme a todas estas consideraciones que acabo de reseñar, nuestro Grupo Parlamentario, el Grupo Parlamentario Popular en esta Comisión, formula la siguiente propuesta de resolución, que esperemos cuente con la aprobación de... del Grupo Parlamentario Socialista. La propuesta de resolución es la siguiente:

"Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a exigir al Gobierno de la Nación la dotación presupuestaria necesaria para la modernización y homologación de la línea Madrid-Riaza-Aranda de Duero-Burgos-Irún con los modernos corredores ferroviarios *medante*... mediante la elaboración del correspondiente proyecto, al objeto de conseguir un desarrollo equilibrado y solidario del Estado español y potenciar las comunicaciones rápidas y directas necesarias entre los núcleos de población de gran actividad económica, facilitando su desarrollo económico y poblacional, y, a la vez, exigir a ese Gobierno de la Nación el cumplimiento, precisamente, de la moción aprobada en la Comisión de Fomento y Vivienda del Senado de España -que acabo de mencionar anteriormente-. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Barrio. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don José Moral Jiménez.

EL SEÑOR MORAL JIMÉNEZ: Gracias, señora Presidenta. Claro que compartimos la exposición... los antecedentes de la PNL del Grupo Popular, lo único que echamos en falta... porque todos los... las situaciones que

debatimos en esta Cámara siempre tienen biografía, y la de la situación de la línea férrea Madrid-Riaza-Aranda-Burgos-Bilbao-Irún también la tiene; y la tiene porque hace unos el señor Aznar y el señor Lucas, de la mano, pues decidieron que las rutas de los trenes fueran otras. Y también tiene biografía -y falta en los antecedentes-, en tanto en cuanto, pues, durante ocho años el Gobierno Aznar pues no ha habido un duro, ninguna inversión.

Yo comprendo que en este momento, por la movilización que se está produciendo en la provincia de Burgos, por la movilización que se está produciendo en Aranda de Duero, el Ayuntamiento, la plataforma, que ya tiene quince mil firmas, pues ustedes en este momento se sitúan ante un problema que objetivamente ustedes han contribuido enormemente a que esté así en este momento.

En el último periodo creo que el nuevo Gobierno de la Nación está tomando diversas iniciativas de manera concertada y dialogada para encontrar respuestas.

Usted sabe muy bien -no lo ha dicho, yo se lo recuerdo- que la Unión Europea no permite que las líneas deficitarias puedan ser cubiertas por... con recursos de los Estados. Por tanto, solo quedan la estrategia de los convenios, como ha hecho la Junta en otras que luego le referiré.

Y en ese sentido, también decirle que en este momento el Ministerio negocia con los empresarios de Aranda para ver la demanda real de transportes de mercancías, para ver, efectivamente, qué tipo de mejoras y modernización necesita la línea en función de la demanda, y, en ese sentido, sería conveniente -que yo creo que es el tema central de la PNL de hoy- ¿qué es lo que le falta? Falta que la Junta asuma su papel -que es su competencia- de suscribir los convenios necesarios para hacer viable esa modernización que el Ministerio tiene comprometida, pero en función de la demanda real.

Si aumentara el número de trenes regionales por la zona, pues, evidentemente, la modernización y las inversiones estarían mucho más concretadas. Lo que no tiene sentido es invertir por invertir en una línea que en este momento, prácticamente, pues, está como ustedes la dejaron.

También en esa línea hay anuncios por parte del Ministerio para contribuir a mejorar los servicios, a modernizar; y sobre todo hay un dato reciente: el talgo que hace el recorrido Madrid-Bilbao en este momento va a pasar a ser un talgo de cuarta generación, es una apuesta que va a reducir casi treinta minutos ese trayecto.

Por lo tanto, yo creo que hay suficientes elementos para ver que el Ministerio está trabajando en todas las líneas posibles para avanzar.

Y también hay un diálogo sostenido con la plataforma de Aranda de Duero, hay comunicación con el Ayuntamiento de Burgos, que recientemente aprobó una moción en los términos del primer punto que ustedes plantean, que hemos suscrito en Aranda, por eso no tenemos ningún inconveniente, no vemos ninguna dificultad; pero sí me gustará subrayarle dónde está el problema hoy, y lo que espera Aranda de Duero, y lo que esperan todas las partes para que avancemos, y es una demanda de la plataforma de Aranda de Duero, y es que falta que la Junta de Castilla y León, efectivamente, aborde su competencia para comprometerse a suscribir los convenios necesarios para hacer viable esta línea. Y en ese sentido está movilizado todo el Partido Socialista, el Ayuntamiento de Aranda compartimos las iniciativas, nuestro Secretario Provincial se ha dirigido al Gobierno, el Secretario... el Director General de Infraestructuras, el señor Moral, lo ha comprometido ante la opinión pública en Burgos, acaba de reunirse de nuevo con la plataforma. Por tanto, creo que está el problema sobre la mesa, que... la PNL que ustedes nos presentan hoy está incompleta, en tanto en cuanto falta el punto esencial que la puede hacer viable, en tanto en cuanto la estrategia de los convenios es imprescindible.

Y, en ese sentido, lo que les pedimos es que atiendan dos reivindicaciones fundamentales que pueden traducir e incluir en la PNL, que nosotros aprobaríamos gustosamente: la primera sería instar a la Junta a establecer los convenios necesarios para garantizar el futuro ferroviario de la línea; y en segundo lugar -eso se lo recomiendo, si no quiere incluirlo a la PNL, no lo incluya, pero que lo tengan en cuenta-, su propio Alcalde de Aranda de Duero, el señor Guerra, viene reivindicando durante meses ya la necesidad de crear una mesa donde Junta, Renfe, Ministerio y alguna otra Comunidad como la de Madrid, pues, convengan los convenios necesarios para darle futuro a esta línea.

Por tanto, lo que le pedimos es que adecúe la PNL a la necesidad y a la demanda que se está produciendo en Aranda, que es el acuerdo y la implicación de la Junta para establecer los convenios, porque, de dejarlo en los términos que está, nosotros no se la podemos apoyar. Pero también permítame que le diga que la expectativa que hay en Aranda de Duero hoy con esta PNL, en tanto en cuanto puede resolver, si ustedes asumen esta propuesta que les hacemos, pues un camino unitario en un objetivo que es compartido, pues un paso adelante; y, de lo contrario, si la dejan como está, pues permítame que le diga que, hablando de líneas férreas, será un viaje a ninguna parte. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Moral. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra don Ángel Nazario Barrio.

EL SEÑOR BARRIO ARRIBAS: Gracias, señora Presidenta. Bien, señor Moral, yo, en parte, me alegro

de que usted quiera actualizar, por así decirlo, ese problema en... en el caso concreto de Aranda, ¿no?; pero, desde luego, lo que no puedo entender, lo que no podemos entender es que, ahora, desde el Ministerio de Fomento, precisamente, se pretenda, pues, si se puede denominar así, pues, colgar un balón en el tejado de la propia Junta de Castilla y León, ¿no?

Me habla usted de los convenios. Nosotros, o nuestro Grupo Parlamentario, el propio Alcalde de Aranda, ¿cómo no?, desde luego que somos partidarios de esos convenios, pero esos convenios entendemos que deben venir después de que en este caso el... el propietario de la infraestructura, que es el Ministerio de Fomento, realice en base, precisamente, a esos estudios y a esos análisis que usted acaba de comentar, realice -como digo- las actuaciones necesarias para modernizar esa línea.

Claro, intentar dejar en el tejado de la Junta, pues, que se firmen convenios con el Ministerio de Fomento -insisto-, esos convenios nosotros -y me imagino que nuestro Grupo Parlamentario, y me imagino que en el ánimo de la Junta sí... sí está-, pues, no nos cerramos a ese tipo de convenios, pero -insisto- después de que se realicen esas mejoras o esas actuaciones para modernizar la línea; y eso, precisamente, le compete -como digo- al titular de la línea ferroviaria, que es el Ministerio de Fomento.

Ha comentado usted que... que la situación también viene derivada, pues, de los ocho años del Gobierno del señor Aznar, del Partido Popular, ¿no? Bueno, pues, puede que ese Gobierno tuviera una parte de culpa, como puede que también el Gobierno... los catorce... casi catorce años del Gobierno del señor Felipe González, pues tengan su grado de responsabilidad en la situación de esa línea, ¿no?, porque en mi primera intervención he dejado bien claro que esa línea entró en funcionamiento en el año mil novecientos sesenta y ocho. Por lo tanto, a cada cual sus responsabilidades, ¿no?

Yo creo que el problema en sí no es que la Junta aborde esos convenios con el Ministerio de Fomento. El titular -insisto una vez más- de la vía es el Ministerio de Fomento, y será ese organismo, en todo caso, quien se tenga que dirigir a la Junta de Castilla y León. Pero, desde luego, no puede... no puede echarse balones fuera desde el Ministerio de Fomento para que la Junta realice ese tipo de convenios a la hora de modernizar esa infraestructura, eso es inalcanzable.

El Alcalde de Aranda, desde luego, viene considerando que se deben reunir todos los organismos que tienen algo que ver con ese tipo de infraestructura, pero el Alcalde de Aranda tiene muy claro -y así lo ha manifestado en los Plenos- que esos convenios -insisto- deben ser a posteriori y conforme se hagan las actuaciones de modernización de esa línea.

Y, por lo tanto, nosotros, señor Moral, no podemos aceptar esa enmienda *in voce* –si se puede denominar así– que usted ha propuesto, ¿no? Porque, a pesar de estar de acuerdo –como digo– en ese... en ese fondo de negociar a través de convenios a posteriori, una vez que se realice la adaptación y la adecuación de esa infraestructura, ahora mismo... ahora mismo no es competencia de la Junta de Castilla y León el asumir, el asumir las actuaciones necesarias para –como digo– modernizar y dejar esa línea en... en orden de que puedan circular trenes para realizar un mejor transporte, tanto de pasajeros como de mercancías. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Barrio. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? Diez. ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Seis.

Por tanto, queda aprobada la proposición no de ley debatida.

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

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Tercer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 758, presentada por los Procuradores don Carlos Martínez Mínguez y doña Mónica Lafuente Ureta, relativa a actuaciones en la SO-380 entre Ólvega y Matalebreras, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 192, de veintinueve de septiembre de dos mil cinco**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, don Carlos Martínez Mínguez.

EL SEÑOR MARTÍNEZ MÍNGUEZ: Gracias, señora Presidenta. Señorías, decía el anterior Portavoz del Grupo Popular de la importancia de las infraestructuras para la vertebración y la cohesión social y territorial de nuestra Comunidad Autónoma. Lo decíamos también en las pasadas intervenciones, interpelaciones y mociones debatidas en las anteriores Sesiones Plenarias del pasado mes de abril y mayo. Y hablábamos en esas interpelaciones y en esos debates con el Consejero, con... en esos debates con los Procuradores del Partido Popular de que, bajo el punto de vista del Grupo Parlamentario Socialista, había supuesto un fiasco el desarrollo y la gestión del actual Plan Regional Sectorial de Carreteras. Porque planteábamos ya no tanto en la gestión del mismo, sino que se había planificado con unos escasos, con unos pobres objetivos; pobres objetivos que vienen recogidos en ese Plan Regional de Carreteras y que hoy evidenciamos una muestra y un ejemplo de ello.

Hoy hablamos de la carretera Soria 380, que une los municipios de Ólvega y Matalebreras, que sirve también para unir la comarca del Moncayo con la Nacional 122 y con lo que va a ser en un futuro cercano la autovía entre Soria-Tudela. Hablamos de una carretera, esa Soria 380, que tiene una distancia aproximada de 8,9 kilómetros, que está catalogada dentro del Plan Regional Sectorial de Carreteras como una red complementaria preferente, al unir cabeceras comarcales y núcleos de población superiores a mil quinientos habitantes entre sí, o con la red fundamental. Hablamos de una carretera que tiene una... en la actualidad, una anchura entre seis y siete metros, y que está planificada una serie de actuaciones dentro de ese Plan Regional Sectorial de Carreteras y dentro del Programa de Conservación y Explotación con un presupuesto aproximado de 693.000 euros, ¿eh?, y con una actuación planificada de refuerzo de firme, con una situación final –según recoge el propio Plan– de anchura de dicha... de dicha... de dicho firme, de dicha carretera, en torno a los seis metros, es decir, exactamente igual o un poco menos de lo que tiene en la actualidad.

Hoy por hoy, la comarca de Ólvega-Ágreda, la comarca del Moncayo, la comarca que está situada más al este de nuestra Comunidad, que está ubicada en la provincia de Soria, la provincia más despoblada de nuestra Comunidad, debe... necesita un impulso importante para su desarrollo económico, para la instalación y ubicación de empresas. Así lo han entendido, ¿eh?, esa instalación de empresas, esa generación de empleo, como uno de los objetivos prioritarios para frenar el... la emigración masiva, para frenar la despoblación masiva que sufre la provincia de Soria y, en especial, sufre toda esa comarca situada –insisto– más al este de nuestra Comunidad Autónoma.

Hoy por hoy, el municipio de Ólvega, y desde hace muchos años, desde hace ya... desde los años noventa, está haciendo importantísimos esfuerzos para generar ese empleo que consiga frenar la despoblación, que consiga fijar la población a un territorio. Y ese... ese... esa generación de empleo, esos esfuerzos que se están realizando por parte del municipio de Ólvega y por parte del resto de municipios de toda la comarca está poco a poco dando sus frutos; está dando sus frutos a través de la construcción de un polígono industrial, a través de la acertada gestión de... del suelo planificado en ese... en ese polígono industrial de Ólvega, que está generando día a día empleo –yo creo que esa acertada gestión ha sido reconocida por el Grupo Municipal Socialista y por el Partido Socialista de Soria–; pero necesita un mayor impulso por parte de la Junta de Castilla y León, necesita un impulso definitivo en la mejora de esta infraestructura que hoy proponemos aquí, para que favorezca la comunicación de este polígono industrial con el... con la futura autovía entre Soria y Tudela.

Entendemos que la anchura de la calzada actual, esos seis metros, no son suficientes para evacuar el tráfico pesado que va a generar o que va... se está generando a través de este polígono industrial. Y, por lo tanto, entendemos que necesitamos, no una actuación de refuerzo de firme, como contempla el Plan Regional Sectorial de Carreteras, sino entendemos que necesita una actuación de acondicionamiento, y mejora, y de ensanche, sobre todo de ensanche, de lo que es el actual firme, de lo que es la actual calzada de esos 8,9 kilómetros, ¿no? Basta ver como cualquier calle del polígono industrial tiene prácticamente el doble de anchura de lo que es la carretera Soria 380.

Por lo tanto, la propuesta de resolución que hoy el Grupo Parlamentario Socialista propone a estas Cortes de Castilla y León, propone al Grupo Popular, y entendiendo que debe de votarse de forma favorable, no es sino que las Cortes de Castilla y León insten a la Junta de Castilla y León a acometer en la anualidad de dos mil seis, no la ejecución, sino el proyecto de ampliación de firme y arcenes de la Soria 380 entre las localidades de Ólvega y Matalebreras, y a ejecutar la inversión, dentro de lo que marca el propio Plan Regional de Carreteras, que es en la anualidad del dos mil siete. Nada más.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Martínez. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Jesús Alonso Romero.

EL SEÑOR ALONSO ROMERO: Muchas gracias, señora Presidenta. La proposición no de ley que ahora nos ocupa -es la que está numerada con el 758- fue presentada el catorce de septiembre del dos mil cinco, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes número 192, de fecha veintinueve de septiembre. Cinco días después se presentó otra iniciativa, registrada el diecinueve de septiembre, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes 197, de fecha catorce de octubre. Las dos iniciativas tienen idéntica propuesta de resolución. Cambian algunas cuestiones: esta segunda la firma solamente usted, además del Portavoz de su Grupo; y hay un añadido, una "morcilla" -por emplear términos del mundo de la farándula-, en el final del primer párrafo, en la que se dice que el Gobierno anterior impedía vertebrar el territorio. Esa es la diferencia entre una iniciativa y otra, que las separan -repito- cinco días de diferencia.

Por lo tanto, nosotros tenemos que hacer aquí una serie de consideraciones, leídos los antecedentes -algunos de los cuales usted no ha referido en este momento- y también leída la propuesta de resolución.

Hombre, achacar al Gobierno anterior que impedía la vertebración del territorio es un atrevimiento, un atrevimiento, cuando había un Plan Viaria, perfectamente programado, perfectamente establecido en fechas, en plazos y en inversiones. Y si hay algún Gobierno que

impide vertebrar el territorio de Castilla y León, de esta Comunidad, es el Gobierno Socialista de José Luis Rodríguez Zapatero. Por lo tanto, no estamos de acuerdo en ese antecedente, que usted no ha manifestado aquí pero que sí registra en el texto que ilustra la propuesta de resolución.

Tampoco ha dicho nada del Plan Específico de Actuación para Soria, que es el término con el que usted ilustra esta propuesta de resolución. Habla del Plan Específico para Soria, del PAES, a un año de su aprobación, un año de su aprobación, que es un ejemplo pues de... del Gobierno Socialista en el... en el Gobierno de la Nación: crear planes para retrasar, cuando no para suprimir, lo que ya estaba previsto con anterioridad. El PAES, al año de su aprobación, está quedando prácticamente en nada. Eso sí, se anunció, se aprobó, se vendió con boato, de forma campanuda, en la sede del Partido Socialista, un plan del Gobierno que recuerda lo que Horacio argumentaba cuando criticaba a alguien que anunciaba algo de forma pomposa y de forma grandilocuente: "Esos montes, que al mundo estremecieron, un ratoncillo fue lo que parieron". O lo que glosó Samaniego, pues, tiempo después, ¿no?, recreando al clásico: "Se ponen de parto los montes y nace un ridículo ratón"; esto es el PAES.

Es decir, ustedes son especialistas en crear expectativas, en crear planes, en crear propaganda; en la propaganda es algo que le reconocemos que tenemos mucho que aprender, en esa propaganda fútil, vacía. Y, en definitiva, en eso está quedando el Plan Específico de Actuación para Soria, aprobado de forma monográfica por un Consejo de Ministros de la Nación. Claro, todo el mundo, con lógica, tiene expectativas que un Consejo de Ministros, de forma monográfica, acuerde un plan para la provincia de Soria, pues los sectores políticos, sociales y económicos de la provincia encantados. Luego, cuando se ve el proceso de no ejecución, cuando se ve que en realidad es humo lo que había en este Plan de Actuación Específico para Soria, la verdad es que la decepción es también muy grande.

Acaba de decir Su Señoría que el Plan Regional Sectorial de Carreteras es un fiasco. Bueno, es un Plan que tiene un ámbito cronológico, un ámbito cronológico dos mil dos-dos mil siete. No pretenderá que todos los contenidos en el Plan estén realizados en el dos mil tres o en el dos mil cinco, porque dicen también en los antecedentes: "El Grupo Socialista ha venido planteando una enmienda a los Presupuestos de la Junta de Castilla y León para incluir esta ampliación en su anchura, tanto en firme como en arcenes de la carretera que nos ocupa, la SO-380, siendo rechazada anualidad tras anualidad por el Grupo Popular". Es que hay un Plan, un Plan sectorial de Carreteras, que tiene -repetimos- una fecha de caducidad, un ámbito cronológico de actuación; y pretender, anualidad tras anualidad, que entren todas las obras previstas en el Plan en esa anualidad, por

poner, del dos mil cinco, es no entender lo que es un Plan –este sí– con fechas, y con criterios y con compromisos. Y si el Plan se termina en su ámbito de actuación cronológica y no está realizado en su totalidad, pues, lógicamente, se asumirán las responsabilidades oportunas de aquella Administración que ha ejecutado o que ha previsto el Plan, pero no se puede pretender que todas las obras del Plan estén ejecutadas cuando el Plan comienza su desarrollo.

Y dicho esto, tenemos que decir que, efectivamente, esta carretera, la SO-380, tiene casi nueve kilómetros de longitud, ocho kilómetros novecientos metros, que pertenece –como ha señalado también Su Señoría– a la red complementaria preferente de las de titularidad autonómica, y que estaba contemplada en este Plan Sectorial de Carreteras.

Según los datos últimos de los que disponemos, el tráfico de esta carretera es inferior a doscientos cincuenta vehículos al día, y este es un parámetro que puede considerarse como bajo.

Hemos dicho antes que el Plan Regional de Carreteras 2002–2007 contempla una actuación en esta carretera entre Ólvega y Matalebreras. El proyecto está actualmente redactándose; se prevé que sea concluido en breves días, o en breves semanas al menos. Y este proyecto está realizándose con el objeto de contratar la obra para su ejecución conforme a este ámbito del Plan Regional de Carreteras al año que viene, en el año dos mil siete.

La actuación prevista incluye la ampliación de la plataforma para lograr una anchura de ocho metros, de tal manera que queden seis metros de calzada y un metro a cada lado de arcén. Y también se contempla la ampliación del paso bajo el ferrocarril Soria–Calatayud, que me imagino que también le sonará; aquel ferrocarril que en el Plan Viaria estaba destinado para servir de enlace con la Alta Velocidad, y que de él nunca más se supo.

En definitiva, que la Junta de Castilla y León ya tiene planificado llevar a cabo esta ampliación, la ampliación de esta carretera Soria 380 entre Ólvega y Matalebreras, por lo que no tiene sentido instar a la Junta de Castilla y León a que haga algo que ya está haciéndose. Muchas gracias, señora Presidenta.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Alonso. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo, tiene la palabra don Carlos Martínez.

EL SEÑOR MARTÍNEZ MÍNGUEZ: Señoría, veo que se ha aprendido usted el discurso de la derecha más doctrinaria y rancia de esta Comunidad de Castilla y León, y que, desde luego, tiene por bandera lo que es el Partido Popular de Soria. Pero, ¿eh?, intente usted no centrarse única y exclusivamente en las competencias de

la Administración Central, que, desde luego, no voy a eludir el debate, como se lo he dicho ya al señor Consejero y al... y al señor Portavoz de Infraestructuras en anteriores funciones. Ustedes, en lugar de hablarme de la necesidad que le plantea hoy este Grupo Parlamentario aquí, que es la ampliación del firme de la Soria 380, se ha dedicado a... –como hacen habitualmente– a atacar de forma insistente al Plan de Actuación Específico para Soria, a atacar de forma insistente a la Administración Central.

Y me habla de que es un Plan virtual, es un Plan que se ha aprobado en Consejo de Ministros, como nunca se había hecho, por cierto; ni siquiera ese Protocolo Viaria, que ustedes se juntaron, unos amiguetes del Partido Popular, en unas jornadas, entre el señor Fernández Santiago y el señor Cascos, y firmaron una serie de protocolo de colaboración. Que le quiero decir que, técnicamente o jurídicamente, protocolo no es más que una declaración de intenciones; y eso es lo que es el Plan Viaria: un protocolo de colaboración entre dos Administraciones, que no deja de ser esa declaración de intenciones en las que dejaron ustedes todas y cada una de las infraestructuras de esta Comunidad. Por lo tanto, no me hablen ustedes de incumplimientos de plan.

Y me hablan del cumplimiento del Plan Regional Sectorial de Carreteras, que tiene una vigencia del año dos mil dos–dos mil siete, y que tenga paciencia en lo que concierne a la propuesta de resolución que traemos hoy aquí, porque hoy, a mayo del dos mil seis, se está redactando el proyecto. Y me compara la redacción de un proyecto de 690.000 euros, ¿eh?, para refuerzo de un firme de una carretera que une a una comarca... a toda una comarca, al polígono industrial que más desarrollo tiene hoy en la provincia de Soria, con la 122, y me dice que se está ejecutando ese Plan Regional Sectorial de carreteras de forma acorde con los tiempos; y, sin embargo, no es capaz de ver el desarrollo que tiene el Plan de Actuación Específico para Soria, que, en apenas un año de vigencia –no cinco, como el que lleva este, como el que lleva su plan autonómico–, le voy a decir, en lo que se respecta a Soria... ya no podemos hablar de los 1.750 millones de euros que el Grupo Fomento aplica a la Comunidad de Castilla y León todos los años, pero, en lo que concierne a Soria, le voy a decir que en el tramo de Soria a Almazán, autovía, que ustedes dejaron muerta, durmiendo, durante ocho largos años, con los Fondos de Cohesión a favor, y que, desde luego, no se aplicaron para cohesionar social y territorialmente la provincia de Soria, le voy a decir que en un año se ha aprobado la declaración de impacto ambiental, se ha aprobado... se ha licitado la redacción de los proyectos, se ha adjudicado la redacción de los proyectos, se ha licitado la ejecución de la obra y se ha adjudicado la... y se ha adjudicado la ejecución de la obra, en los tres tramos de la Soria–Almazán.

Si hablamos de los tramos de Almazán–Medinaceli, se ha aprobado la declaración de impacto ambiental, se

ha licitado la redacción de los proyectos y en la actualidad se están redactando los proyectos.

Si hablamos de otro tramo de la 122, que ustedes impulsaron definitivamente, pero que, desde luego, volvieron a dejar en el mismo cajón de medio ambiente, pendiente de esa declaración de impacto ambiental, hablamos del tramo Soria-Venta Nueva, o Venta Nueva-Aranda, se ha aprobado la declaración de impacto ambiental, se está licitando la redacción de los proyectos, y en la actualidad se están adjudicando los proyectos. Y si me habla del tramo más este de la 122, aquel que ya Lucas, el señor Lucas, cuando era Presidente de esta Comunidad, ya comprometiera como autovía, ¿eh?, para la provincia de Soria, y que ha sido este Grupo, este Gobierno Socialista de la Administración Central el que ha tenido que hacer la reconversión de autopista a autovía. Y esa reconversión de autopista a autovía es la que va a facilitar el acceso desde el polígono industrial de Ólvega, desde la comarca del Moncayo al acceso a la autovía; y no lo que ustedes pretendían hacer, es una vía de gran capacidad que aislara a ambos lados de esa vía a todas las comarcas y a todos los municipios por los que... por los que pasaba.

Por lo tanto, creo que pocas lecciones tienen que darnos ustedes acerca del desarrollo de un plan, de la ejecución y la gestión de un plan y de incluso de la planificación de las infraestructuras. Y no voy a entrar, desde luego, en... en infraestructuras ferroviarias, porque ya se ha hablado con anterioridad, y creo que si hay un Gobierno que está apostando decididamente por conectar a Soria con las vías de... las vías férreas de gran velocidad ha sido el Grupo Parlamentario... ha sido la Administración Central, ha sido el Partido Socialista, y, desde luego, también con la modernización de la conexión directa Madrid-Soria-Torralba, que ustedes dejaron morir eternamente, y para la que hay una partida importante ya en los presupuestos de este año.

Y me habla usted, por fin, por fin, ¿eh?, pero muy brevemente, de que no tiene sentido, ¿eh?, el planificar para la Soria 380 algo que ustedes ya tienen pensado hacer. No, Señoría, no, Señoría, es que no se ha leído usted ni siquiera la propuesta de resolución. Eso sí, ha intentado debatir una propuesta de resolución a futuro. Espérese, no tenga usted tanta prisa. Si... si de verdad ustedes aprobaran hoy esta aquí, no habría necesidad de debatir esa futura proposición no de ley, ¿eh?, que se registró una semana... con posterioridad de una semana, y que, si ha lugar, se debatirá una vez más aquí, si ustedes no aprueban hoy esta. Pero, desde luego, asuman sus responsabilidades.

Y me dice que no tiene usted... no tiene sentido porque ya se está desarrollando. Lo que recoge el Plan Regional Sectorial de Carreteras para la Soria 380, ¿eh?, no es más que un programa de conservación y mantenimiento, lo que es un refuerzo de firme, un bacheo

constante y continuo a una calzada de seis metros, y que debe de soportar, si de verdad se apuesta por la... por el desarrollo del suelo industrial de la comarca del Moncayo, del polígono industrial de Ólvega, debía tener al menos una anchura suficiente para que pasen dos camiones de gran tonelaje, que deben de tener que ir a ese polígono industrial.

Por lo tanto, no le estoy planteando que acometa el refuerzo de firme que planifica el Plan Regional Sectorial de Carreteras; le estoy instando a que la Junta de Castilla y León modifique su propuesta del Plan Regional Sectorial de Carreteras y, en vez de aplicar una actuación de refuerzo de firme, aplique una de modernización y mejora de la carretera, con una ampliación suficiente de hasta catorce metros, idéntica a la que hoy por hoy tienen las calles de ese polígono, para poder prestar un servicio importante de desarrollo económico a ese polígono industrial.

Porque serán ustedes los que tengan que explicar a todos los ciudadanos de la comarca del Moncayo... -por cierto, comarca de la que es natural la Vicepresidenta de la Junta de Castilla y León- tendrán que ustedes explicar por qué ustedes están frenando el desarrollo económico, están ustedes frenando el desarrollo y la cohesión social y territorial de toda una comarca, situada más en la periferia, más a la periferia, más al este de esta Comunidad, y en la provincia con mayor índice de despoblación y de dispersión de la misma de toda Castilla y León.

Por lo tanto, nosotros vamos a mantener la... idéntica propuesta de resolución, y, desde luego, apelando a que vuelvan ustedes a reflexionar, vuelvan ustedes a leerse esta proposición no de ley y cambien el voto afirmativo... cambien a voto afirmativo el voto que ustedes han anunciado con anterioridad. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Martínez. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? Seis. ¿Votos en contra? Diez.

Votos emitidos: dieciséis. A favor: seis. En contra: diez. Por tanto, queda rechazada la proposición no de ley.

Por el señor Secretario se dará lectura al cuarto y último punto del Orden del Día.

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Cuarto punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 807, presentada por los Procuradores don Felipe Lubián Lubián, doña Ana Sánchez Hernández y don Manuel Fuentes López, relativa a conversión en carretera autonómica del camino tradicional entre Fuentespreadas y Santa Clara de Avedillo, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 202, de treinta y uno de octubre de...**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra don Felipe Lubián.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Gracias, señora Presidenta. Fuentespreadas es un pueblo zamorano situado en una carretera autonómica de la Red Regional Complementaria, la ZA-611, que une El Cubo del Vino con la ciudad de Toro.

Sin embargo, hay servicios... hay dos servicios básicos, fundamentalmente, que presta la Junta de Castilla y León a los ciudadanos de Cuelgamures, Fuentespreadas y El Piñero, en el ámbito de sus competencias, para los que esta carretera, la Zamora 611, no parece ser suficiente. Y esos dos servicios básicos son el transporte escolar y los desplazamientos que se realizan al centro de salud.

Transporte escolar de los alumnos de Secundaria desde Cuelgamures y Fuentespreadas hacia el instituto que les corresponde en la capital de provincia zamorana; transporte que, por razones de economía de tiempo y economía de recursos –probablemente– pues ha de seguir una ruta establecida por la Consejería de Educación, que, en lugar de utilizar la carretera, utiliza el camino entre Fuentespreadas y Santa Clara de Avedillo.

Centro de salud que está ubicado en Corrales del Vino, el que le presta Atención Primaria a los ciudadanos de este entorno. Y los ciudadanos o vecinos de El Piñero, Cuelgamures y Fuentespreadas, cuando tienen que desplazarse hasta su centro de salud en Corrales, pues, tampoco lo hacen por la carretera; porque, por carretera, desde Fuentespreadas, habría veintidós kilómetros hasta Corrales, desde El Piñero veintiséis, desde Cuelgamures diecinueve. Y desde Fuentespreadas... desde Fuentespreadas, si utilizaran los pacientes la carretera autonómica, la ZA-611, irían primero nueve kilómetros hacia el suroeste, hasta la carretera ZA-602; luego, dos kilómetros en dirección oeste, hacia El Cubo del Vino; y once kilómetros en dirección norte, por la Nacional 630, hasta el centro de salud en Corrales del Vino, pues soportando, además, una gran cantidad de tráfico de este último tramo. En total, como decía antes, veintidós kilómetros.

Sin embargo, si utilizan el camino de Santa Clara de Avedillo, tienen el centro de salud, su mismo centro de salud, a diez kilómetros, solo a diez kilómetros: cinco kilómetros hasta Santa Clara de Avedillo y otros cinco desde esta localidad a Corrales.

En consecuencia, todos los vecinos que acuden al centro de salud, o bien los sanitarios que desde el centro atienden urgencias domiciliarias en Cuelgamures, en Fuentespreadas o El Piñero, utilizaron siempre, utilizan ahora y utilizarán siempre también este camino entre Fuentespreadas y Santa Clara de Avedillo simplemente porque la distancia más corta entre dos puntos es la línea recta.

En definitiva, para la mayor seguridad tanto en transporte escolar de Secundaria y Bachillerado como de los pacientes y sanitarios entre los pueblos y el centro de salud, y de todos los usuarios en general del camino entre Fuentespreadas y Santa Clara de Avedillo, es por lo que presentamos la siguiente propuesta de resolución:

"Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a realizar los trámites oportunos que permitan:

Primero, asumir la titularidad del camino entre Fuentespreadas y Santa Clara de Avedillo.

Y segundo, convertir el referido camino en una carretera autonómica que preste un servicio óptimo a los ciudadanos de aquel entorno". Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Lubián. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Maribel Escribano.

LA SEÑORA ESCRIBANO HERNÁNDEZ: Muchas gracias, señora Presidenta. Señorías, la proposición no de ley planteada insta a la Junta de Castilla y León a realizar los trámites oportunos para asumir la titularidad de la carretera provincial entre Fuentespreadas y Corrales, provincia de Zamora, y proceder a su posterior modernización.

La mencionada carretera comunica, efectivamente, las localidades de Fuentespreadas, Santa Clara de Avedillo y Corrales. El municipio de Corrales, con una población aproximada de mil cincuenta y cinco habitantes, está ubicada en la Carretera Nacional 630, siendo esta su comunicación natural con la capital zamorana.

En el caso de Fuentespreadas, con trescientos setenta y cuatro habitantes, la ruta para su comunicación con la capital de provincia es a través de las carreteras ZA-611 y CL-605, ambas de titularidad autonómica.

Por último, la localidad de Santa Clara de Avedillo, con una población de doscientos cuarenta habitantes aproximadamente, se encuentra a medio camino entre los dos municipios anteriormente mencionado, teniendo una carretera provincial de, más o menos, cinco kilómetros, uniéndola con Corrales, ubicada –como antes he dicho– con la Nacional 630, siendo esta de titularidad de la Diputación Provincial, ya que es la encargada de su mantenimiento, conservación y reparación.

El camino agrícola Fuentespreadas y Santa Clara de Avedillo, de cinco kilómetros, al igual que los de Jambriña, Gema y Santa Clara de Avedillo, siete kilómetros, han sido asfaltados por la Consejería de Agricultura y Ganadería, previa solicitud de sus Ayuntamientos, de diferentes signos políticos, con un presupuesto de

448.316 euros, mejorando así la comunicación entre los distintos pueblos y dando un servicio a los ciudadanos para un mejor desplazamiento al centro médico de Corrales.

He de decir también que los alumnos de Cuelgamures, Fuentespreadas y El Piñero van al centro escolar de Gema a través de la carretera zamorana... o ZA-611, CL-605; mientras que los alumnos de Jambrina utilizan para trasladarse al centro escolar de Corrales la carretera de titularidad provincial y el camino asfaltado.

Por tanto, la Junta de Castilla y León ha sido sensible y ha hecho un gran esfuerzo atendiendo este proyecto, y, como es de todos sabido, no siendo de su competencia, sino de los Ayuntamientos, por ser de titularidad local. Los servicios a los ciudadanos que aluden en sus antecedentes están perfectamente cubiertos. Otra cosa es asumir la titularidad.

En esta situación, es claro que la carretera cuya titularidad se solicita sea de la Junta de Castilla y León cumple una función esencialmente local. En este orden de ideas, atendiendo a lo que propia Ley de Carreteras de la Comunidad de Castilla y León establece, no procede que la mencionada infraestructura cambie de titularidad, dado que la función que se encomienda a las carreteras autonómicas es de marcado carácter regional, debiendo impulsar la transferencia a las Diputaciones Provinciales y Ayuntamientos la titularidad de aquellas carreteras de la Red Regional que tengan una función y atiendan una demanda esencialmente local.

Por todo lo anteriormente expuesto, no procede tomar en consideración la proposición que se plantea, que, por otro lado, daría lugar a un proceso en cadena para carreteras de similar naturaleza y función, que no sería posible asumir por la Administración Autonómica.

Por todo ello, nuestro Grupo, el Grupo Popular, no votará a favor la proposición no de ley. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Escribano. Para cerrar el debate, tiene la palabra don Felipe Lubián.

EL SEÑOR LUBIÁN LUBIÁN: Muchas gracias, Presidenta. Bueno, pues es verdad que la Consejería de Agricultura ha realizado las obras de adecuación de este y otros caminos en aquel entorno, asfaltándolos mediante un tratamiento superficial; y en los medios de comunicación pone que ha costado un importe sensiblemente superior al que usted dice: hablan de más de 600.000 euros. Empezaron las obras hace dos meses y parece ser que ya están finalizadas. Y digo "parece ser" porque no parece que aunque sean... estén finalizadas a juicio de la Consejería de Agricultura, que a lo mejor tampoco, a lo mejor estamos hablando a juicio únicamente de la empresa que las construyó, ¿no?, pero no a juicio,

desde luego, de los vecinos afectados, según han expresado públicamente los Alcaldes, de varias ideologías políticas -como usted muy bien ha expresado-, de Fuentespreadas, Jambrina, Santa Clara de Avedillo y Gema.

Los Alcaldes manifiestan haber presentado una reclamación ante el Servicio Territorial de Agricultura -y aquí estamos en la Comisión de Transportes, claro- y el Delegado Territorial de la Junta en Zamora, solicitando su mediación ante la empresa responsable de las obras para que proceda a la reparación de numerosos defectos -que ellos detectan- en los trabajos de acondicionamiento de esos caminos. Por ejemplo, por citar todos los defectos que citan:

Han quedado sin reponer los accesos a las fincas desde los referidos caminos, que, a fin de cuentas, son caminos de concentración parcelaria, utilizados como carreteras por los vecinos, por la necesidad que antes hemos mencionado, tanto usted como yo.

Los entronques de otros caminos de concentración con estos caminos que se acondicionaron han quedado sin rematar, con un escalón que dificulta el acceso y que, además, cuando pasan tractores, se va mordiendo ese escalón y se va quitando el asfalto que han echado.

Curvas muy cerradas -en los medios de comunicación hablaban de cuarenta y cinco grados, yo creo que, así, a grosso modo, son de noventa, no son de cuarenta y cinco, son de noventa, son ángulos rectos- con una plataforma asfáltica de solo cinco metros de anchura, cuando en las curvas el camino tenía ocho o nueve; y en lugar de asfaltar toda la curva, se asfaltó cinco metros, como en las rectas, lo cual, pues, convierte las curvas, por ser cerradas, en peligrosas, sobre todo a la hora de cruzarse dos vehículos.

No se han dejado accesos practicables desde el camino pavimentado al casco urbano de Santa Clara de Avedillo, que es otra de las cuestiones que tiene ahora mismo soliviantados a los vecinos; a no ser que durante los días que han transcurrido de este mes, en los últimos quince días, pues el Delegado Territorial y el Servicio Territorial de Agricultura hayan apaciguado a... hayan conseguido que la empresa, pues estos errores, los subsane.

Claro, nosotros, en la proposición no de ley, no pedimos el arreglo del camino por la Consejería de Agricultura, porque la Consejería de Agricultura los arreglará con criterios para el tránsito de los tractores y otra maquinaria, y vehículos agrícolas. Ustedes dirán que es lo que tiene que hacer la Consejería de Agricultura y no otra; que nosotros somos una especie de meteretes, venir aquí ahora a decir que por qué no la Consejería. Bueno, ya lo ha dicho usted, que, evidentemente, son carreteras locales... son caminos, realmente son caminos. ¿Quién es el titular? ¿Tal vez el IRYDA?

Si es que no se sabe ni exactamente cuál es la titularidad de esos caminos.

Pero lo que pedimos, y por eso lo... lo hacemos a través de la... de... la están utilizando los ciudadanos como carretera, pues pedimos que sean carretera, que cumplan con todas las normas de seguridad viaria para el tráfico de todo tipo de vehículos, de esos vehículos que siempre han venido utilizando este camino por necesidad; y recordemos que algunos son de transporte escolar y otros sanitario, porque también pasarán ambulancias, probablemente, por ahí, camino del centro de salud, cuando tienen que hacer alguna evacuación de algún paciente.

Ya sabemos que se tratan de pueblos de ámbito rural, agrarios, es verdad; pero para su transporte escolar, para su transporte sanitario, y hasta turístico y cultural, los vecinos de nuestros pueblos, por rurales que sean, necesitan carreteras; carreteras que, por cierto, también la Junta de Castilla y León es titular de carreteras de carácter local. Porque los vecinos rurales también viajan en coches de las mismas características que los de la capital y son personas con los mismos derechos, y no acémilas. Y, que nosotros sepamos, las carreteras, aunque sean locales, las construye la Consejería de Fomento, previos los trámites oportunos, y no la Consejería de Agricultura.

Y la titularidad se adquiere. Para nosotros era muy importante que la Junta de Castilla y León adquiriera la titularidad, porque los vecinos ahora mismo... -y ya termino- los vecinos ahora mismo estarían plenamente satisfechos con ver el tratamiento superficial que se le ha dado a los caminos, siempre que esas obras no tengan defectos que los propios vecinos han observado, es decir, que se arreglen esas chapucillas, por así llamarlo en términos coloquiales, que la empresa ha dejado, que se pueda acceder con facilidad desde el casco urbano de Santa Clara de Avedillo, y que las curvas tengan un poco más de amplitud, y los vecinos quedarían encantados. Y les da igual a los vecinos que sea la Consejería de Agricultura -yo lo comprendo- que que sea la de... la de Fomento quien arregle el camino; el problema es la conservación: ¿cómo se va a conservar

cuando esa capa asfáltica empiece a tener baches?, ¿quién va... va a ir Agricultura allí a bachear?, ¿asumirá Fomento la conservación de esa carretera?, ¿se le transferirá... se... se... se hará una carretera realmente y se le transferirá a la Diputación para que asuma su conservación? Eso es fundamental. Y por eso a nosotros nos parece fundamental que se adquiera... Y ¿cómo se adquiere el derecho?, ¿cómo se adquiere? Pues, evidentemente, se declara de utilidad pública -porque lo es-, y se puede ir a una expropiación, si es de particulares; y si es de algún organismo, se puede negociar -como es lógico- su adquisición. Yo ya sé que las instituciones, cuanto menos carreteras, pues suman los kilómetros y suman las obligaciones, pero, evidentemente, nuestros ciudadanos están ahí para que, si tenemos competencias en algunos servicios, los prestemos en las condiciones debidas.

En fin, como creo que ya habré agotado, probablemente, los cinco minutos, pues nosotros le trasladamos el agradecimiento de los vecinos por que se haya pavimentado, lo haya pavimentado quien lo haya pavimentado, de acuerdo. Y queremos trasladarle también el descontento que tienen, no contra ninguna institución, sino contra la empresa que ha realizado esos trabajos, por las condiciones en las que han quedado, y exigen a los responsables de la Junta de Castilla y León que exija a su vez a la empresa que las... el camino quede en condiciones. Pero nosotros seguimos manteniendo que debería de ser Fomento quien adquiriera la titularidad y quien hiciera de estos caminos carreteras. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Lubián. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? Seis. ¿Votos en contra? Diez.

Votos emitidos: dieciséis. A favor: seis. En contra: diez. Por tanto, queda rechazada la proposición no de ley.

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

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