

COMISIÓN DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

PRESIDENCIA
DON EMILIO JOSÉ BERZOSA PEÑA

Sesión celebrada el día 1 de octubre de 2025, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA

1. Proposición no de ley, PNL/000991, presentada por los Procuradores Dña. Alicia Gallego González, D. José Ramón García Fernández y D. Luis Mariano Santos Reyero, instando a la Junta de Castilla y León a proceder de inmediato a ejecutar el estudio previo para mejorar en su totalidad los 15,40 kilómetros de la carretera ZA-921 entre Rihonor de Castilla y Puebla de Sanabria, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 308, de 26 de julio de 2024.
2. Proposición no de ley, PNL/001412, presentada por los Procuradores Dña. Susana Suárez Villagrà, Dña. María Luisa Calvo Enríquez, D. Miguel Suárez Arca y Dña. Rebeca Arroyo Otero, instando a la Junta de Castilla y León a que inste al Gobierno de España a que a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible lleve a cabo las labores de modernización y adaptación a vía rápida de la variante internacional entre Puebla de Sanabria y Rihonor de Castilla, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 427, de 29 de mayo de 2025.
3. Proposición no de ley, PNL/001432, presentada por los Procuradores D. José Ángel Ceña Tutor, Dña. Leila Vanessa García Macarrón y D. Juan Antonio Palomar Sicilia, instando a la Junta de Castilla y León a actuar en los tramos de la carretera de titularidad autonómica SO-100 donde se concentran la mayor siniestrabilidad de accidentes por fauna silvestre con señalización basada en inteligencia artificial con sensores de térmicos, con el fin de detectar la presencia de fauna y alertar a los conductores, complementando esta medida con vallados cinagéticos, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 427, de 29 de mayo de 2025.



SUMARIO

	<u>Páginas</u>
Se inicia la sesión a las diez horas treinta y cinco minutos.	24351
El presidente, Sr. Berzosa Peña, abre la sesión y comunica que los puntos primero y segundo se debatirán conjuntamente.	24351
Intervención de la procuradora Sra. Suárez Villagrà (Grupo VOX Castilla y León) para comunicar sustituciones.	24351
Intervención de la procuradora Sra. Rincón Iglesias (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	24351
Primer y segundo puntos del orden del día. PNL/000991 y PNL/001412.	
La vicepresidenta, Sra. Calvo Enríquez, da lectura al primer y segundo puntos del orden del día.	24351
Intervención de la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para presentar la proposición no de ley 991.	24352
Intervención del procurador Sr. Suárez Arca (Grupo VOX Castilla y León) para presentar la proposición no de ley 1412.	24355
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	24357
En turno de fijación de posiciones en relación con la proposición no de ley 991, interviene el procurador Sr. Campos de La Fuente (Grupo Socialista).	24359
En turno de fijación de posiciones en relación con la proposición no de ley 1412, interviene el procurador Sr. Pablos Romo (Grupo Socialista).	24360
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Rincón Iglesias (Grupo Popular).	24362
Intervención de la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la proposición no de ley 991.	24363
Intervención del procurador Sr. Suárez Arca (Grupo VOX Castilla y León) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la proposición no de ley 1412.	24365
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 991. Es aprobada.	24368
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 1412. Es aprobada.	24368

**Páginas****Tercer punto del orden del día. PNL/001432.**

La vicepresidenta, Sra. Calvo Enríquez, da lectura al tercer punto del orden del día.	24368
Intervención de la procuradora Sra. García Macarrón (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para presentar la proposición no de ley.	24368
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	24371
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrá (Grupo VOX Castilla y León).	24372
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista).	24373
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Trillo-Figueroa Martínez-Conde (Grupo Popular).	24375
Intervención de la procuradora Sra. García Macarrón (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	24377
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 1432. Es aprobada.	24378
El presidente, Sr. Berzosa Peña, levanta la sesión.	24378
Se levanta la sesión a las doce horas dos minutos.	24378



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

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Buenos días. Vamos a dar comienzo a la sesión. Antes de preguntar las sustituciones, indicar que van a ir agrupados los puntos número 1 y número 2 para su debate; no así para su votación, que será por separado. Y la manera en la que hemos hablado de intervención será: para la propuesta de la PNL de UPL, diez minutos UPL; para la propuesta de la PNL de Vox, diez minutos de Vox; luego, cada grupo -individual o compartido-, serán diez minutos cada grupo de... en este caso, Mixto, Partido Socialista y Partido Popular; y, para el cierre de las PNL, el resto de tiempo, otros diez minutos para UPL, y otros diez minutos para Vox.

Ahora sí, ¿algún parlamentario... algún grupo parlamentario tiene que comunicar alguna sustitución? ¿Vox?

LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÁ:

Sí. Buenos días, presidente. Miguel Suárez Arca sustituye a Rebeca Arroyo Otero en los dos primeros puntos. (¡Uy! Sí, lo he pulsado). Gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Vale. ¿Partido Popular?

LA SEÑORA RINCÓN IGLESIAS:

Buenos días. Mariángeles Prieto sustituye a Beatriz Coelho.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Por la señora secretaria se dará... vicepresidenta -perdón- se dará lectura al primero y... y segundo punto del orden del día.

PNL/000991 y PNL/001412

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

Primer punto del orden del día: **Proposición no de ley, PNL 991, presentada por los procuradores doña Alicia Gallego González, don José Ramón García Fernández y don Luis Mariano Santos Reyero, instando a la Junta de Castilla y León a proceder de inmediato a ejecutar el estudio previo para la mejora en su totalidad los 15,40 kilómetros de la carretera Zamora 921 entre Rihonor de Castilla y Puebla de Sanabria, publicado en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 308, del veintiséis de julio de dos mil veinticuatro.**

Y segundo punto del orden del día: **Proposición no de ley, PNL 1412, presentada por los procuradores doña Susana Suárez Villagrà, doña María Luisa Calvo Enríquez, don Miguel Suárez Arca y doña Rebeca Arroyo Otero, instando a la Junta de Castilla y León a que inste al Gobierno de España a que, a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, lleve a cabo las labores**



de modernización y adaptación a vía rápida de la variante internacional entre Puebla de Sanabria y Rihonor de Castilla, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 427, de veintinueve de mayo de dos mil veinticinco.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señora vicepresidenta. Para la presentación de la proposición no de ley número 991, tiene la palabra, en representación de los señores procuradores proponentes, la señora procuradora doña Alicia Gallego González, por un tiempo máximo de diez minutos.

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Pues traemos esta proposición no de ley, una proposición que ha sido registrada hace más de un año, allá en el mes de junio del año dos mil veinticuatro. Y, por fin, hoy llega a debate esta proposición no de ley, que busca la ejecución de las mejoras prometidas y proyectadas para la carretera de titularidad autonómica, la Zamora 921, entre Puebla de Sanabria y Rihonor, en la frontera entre España y Portugal.

Unas mejoras de esta carretera de la provincia de Zamora que, por cierto, ya fueron incluidas en los Presupuestos autonómicos en varias anualidades, pero sin llegar a ejecutarse, por lo que, pasados los años, todo sigue igual: con una carretera autonómica en un estado que deja mucho que desear para unir o para enlazar Puebla y Rihonor.

Por otro lado, hace escasos meses nos encontrábamos con que esta inversión de mejora de la carretera –que, aunque no se ejecutó, se recogía como inversión ordinaria de la Junta en actuaciones de mejora de carreteras– ha sido incluida como una de las inversiones previstas por el Plan de Desarrollo de la Raya, en el que la mejora de esta carretera se llevaría 12 millones de los 78 que están promovidos o que están incluidos en ese plan que ha anunciado la Junta.

De este modo, se da la curiosa circunstancia de que la mejora de la carretera entre Puebla de Sanabria y Rihonor ha pasado de inversión ordinaria prevista, pero no ejecutada, en los ejercicios indicados –dos mil once, dos mil veintitrés, dos mil veinticuatro, en el prorrogado, que se anunció, pero, lógicamente, no se ha ejecutado– a convertirse, por arte de magia, en una inversión extraordinaria dentro del Plan de Desarrollo de La Raya fronteriza de Zamora y Salamanca con Portugal, del cual, la mejora de esta carretera supondría el 15 % del total del dinero movilizado por la Junta para el citado plan, en el que vemos que para este plan extraordinario de desarrollo se incluyen inversiones que deberían de ser ordinarias dentro del presupuesto de la Consejería de Movilidad. Vamos, el timo de la estampita, y un engaño, nuevamente, por parte de la Junta de Castilla y León.

Hablamos, en todo caso, de una carretera autonómica de una notable relevancia por suponer el enlace entre Puebla de Sanabria a Braganza; pero también se supone que esta carretera permite el acceso desde Bragança desde La Bañeza o León, dado el incumplimiento. Es decir, deberíamos de indicar que todavía estamos



esperando por esa prometida autovía León-Bragança que fue incluida en el Plan de Carreteras 2008-2020 sin que casi dos décadas después haya habido ninguna ejecución por parte de la Junta de Castilla y León. Recordar todos los incumplimientos que se han producido con presidentes como el señor Herrera, Mañueco, y con los distintos consejeros que, de una u otra forma, han venido utilizando esta infraestructura en sus distintas campañas electorales: Silván, Quiñones, la anterior consejera y el actual, que siguen incumpliendo una necesidad evidente para el desarrollo de la provincia de León.

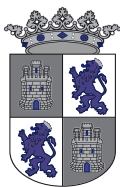
De este modo, podemos destacar que la Junta ni ha cumplido con la promesa de construir esa autovía León-Bragança ni ha cumplido con la promesa de mejorar y modernizar la... la carretera autonómica que hoy traemos a esta PNL.

Tampoco podemos olvidarnos de la falta de compromiso del Gobierno de España para ejecutar la variante internacional de Rihonor, dado el carácter transfronterizo de la misma, lo que no excluye que hasta Rihonor la Junta pudiese haber hecho sus deberes aun y con una vergonzosa falta de implicación del Gobierno central para ejecutar la misma.

Por otro lado, cabe recordar que la carretera que da continuidad en el lado portugués de la carretera autonómica ha sido modernizada por Portugal, resultando bochornoso que la parte que depende de la Junta entre Rihonor y Puebla de Sanabria siga encontrándose en un estado deplorable como consecuencia del abandono que ha tenido la Junta sobre esta vía, pese a años y años de promesa y de modernización que se han ido repitiendo.

Una carretera que permitiría esa conexión entre Portugal y España en el área occidental de la región leonesa, con todo lo que lleva implícito para la comarca como Sanabria, en este caso. Una modernización que favorecería -como decimos- el comercio, hacer más accesible al turismo portugués, mejorar los servicios de la zona, por ejemplo los ferroviarios, ya que favorecería un acceso más fácil a la estación de AVE de Sanabria desde Portugal, lo que podría incrementar los viajeros del AVE en la comarca y con ello contribuir a reforzar los actuales servicios y facilitar la devolución de los suprimidos, ayudando, con ello, a la fijación de población y demás objetivos que teóricamente pretenden las Administraciones, y que muchas de ellas han sido marcadas en un papel como propósitos prioritarios, pero hayan quedado abandonados. Esta mejora permitiría, dado su enclave estratégico, una mejor conexión internacional con Portugal, lo que beneficiaría, sin duda, a las localidades más limítrofes, que hoy pues no podemos olvidar esa paradoja de que Rihonor, español, tiene mejor carretera hasta Bragança que hasta la cabecera de comarca, que es Puebla de Sanabria.

En todo caso, cabe hacer notar que una buena y óptima comunicación entre países vecinos es fundamental para mantener esas relaciones económicas, comerciales, sociales que se deben de establecer entre sus localidades. Por ello, si, en su día, las fronteras entre estados europeos se pararon, hoy deberían de servir para unir a estos dos países, España y Portugal, y, sobre todo, como componente simbólico que tiene la hermana tierra portuguesa para el antiguo reino de León. No hay que olvidar que Portugal nació del reino de León allá en el siglo XII, cuando era el Condado Portucalense.



Por todos los... por todo lo expuesto, instamos a la Junta a que proceda de inmediato a cumplir sus compromisos y promesas con esta carretera autonómica entre Puebla de Sanabria y Rihonor en un aspecto en que se mejorarían estos 15 kilómetros, que es lo que hoy separan Rihonor y Puebla de Sanabria, en ese estado indicado. Petición que también seguimos reivindicando: la necesidad de conectar por autovía León-Bragança, a través de Sanabria, ya que mejoraría la logística del oeste de Zamora con la provincia de León, al facilitar el acceso a localidades como son León, Santa María del Páramo, La Bañeza, Puebla de Sanabria a importantes puertos de Portugal, como son los de Leixões -en Oporto- y Aveiro; mientras que en sentido contrario favorecería el acceso desde Bragança al puerto de Gijón, así como las distintas autovías, como la A-52, que es la autovía de las Rías Baixas, que parte de Benavente hasta la provincia de Pontevedra, o la A-6, la autovía Madrid-Coruña, favoreciendo también el enlace de la A-66, que es la Ruta de la Plata, o la A-231, León-Burgos.

Por todo lo expuesto, nosotros solicitamos en esta propuesta de resolución que las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a proceder de inmediato a ejecutar el estudio previo para mejorar en su totalidad los 15,40 kilómetros de esa carretera Zamora 921 entre Rihonor y Puebla de Sanabria.

Creo que en esta exposición pues nosotros indicamos que hay una necesidad urgente de acometer esta obra, puesto que el desarrollo económico pues exige vías de comunicación adecuadas al momento actual, al siglo XXI.

Como tampoco se puede engañar de forma reiterada, como es la autovía León-Bragança, con todas las promesas que van realizando los distintos consejeros, los distintos presidentes, sobre todo en campaña electoral, como hemos visto en las anteriores, en el dos mil veintidós, donde ya el consejero del área, que era el señor Quiñones, decía que iba a ser una ejecución inmediata en el año dos mil veintitrés; ahí queda dicho, estamos en el veinticinco: ni autovía, ni arreglos, ni plan de carreteras. Una verdadera vergüenza el hecho de que en los distintos presupuestos aparecieran no solamente partidas ridículas, sino que tenía una partida de 4.600.000 en el año dos mil veintiuno, en el veintitrés pasó a 2.000.000 lo presupuestado para esta carretera autonómica, y hoy no tenemos nada sino simplemente un plan de La Raya que lo que hace es revertir pues fondos que tendrían que estar en presupuesto, es decir, presupuesto ordinario, que lo mete en un plan de La Raya impidiendo lo que es el objetivo del mismo y engañando una vez más, puesto que, si no hay una viabilidad de carreteras accesibles que conecten, que permitan ese desarrollo, lo demás no son sino palabras que quedan muchas veces en papel mojado. Esperando contar con su apoyo en esta carretera que se indica y la necesidad de ese estudio previo para que sea una realidad más pronto que tarde. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Para la presentación de la proposición no de ley número 1412, tiene la palabra, en representación de los señores procuradores proponentes, don Miguel Suárez Arca, por un tiempo máximo de diez minutos.



EL SEÑOR SUÁREZ ARCA:

Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señorías. Pues debatimos una propuesta que se ha debatido en otras ocasiones a lo largo de esta legislatura y también a lo largo de legislaturas anteriores, relativa a la unión de, en este caso, Puebla de Sanabria con Rihonor de Castilla para aprovechar las obras de mejora que el Estado portugués ya ha realizado en su unión entre Bragança y Rio Onor, en la... el lado portugués de la frontera.

Como les digo, esto es una iniciativa que surge de debates continuos que se han dado a lo largo del tiempo, y quiero recordar alguno de ellos porque creo que es importante para poner en contexto la proposición que hoy mi grupo parlamentario, Vox, trae a debate.

Ya en el año dos mil veintitrés yo mismo participé en un debate organizado por ciertas organizaciones empresariales en... en León, donde participamos miembros pues del Partido Popular, del Partido Socialista, yo mismo –en representación de Vox–, miembros de la Unión del Pueblo Leonés, miembros de Ciudadanos en ese momento. Y todos, en cierta medida, estuvimos de acuerdo en poner en valor lo que sería una infraestructura necesaria para que el comercio internacional tuviese León como uno de sus enclaves logísticos esenciales, que es la unión, entre otras cosas, de parte del comercio que entra por los puertos de Oporto hacia el norte de España para unirse de manera natural con el puerto de Avilés o con el puerto de Bilbao; y también esa unión natural para acceder desde los puertos de Oporto con Burgos, con Irún y, posteriormente, con el resto de Europa a través de Francia.

Esta obra se lleva prometiéndolo y se lleva hablando de ella a lo largo de mucho tiempo. Tiene –podríamos decir, desde la perspectiva española–, tres infraestructuras básicas que acometer: una es la que ha presentado –por así decirlo– nuestra compañera Alicia Gallego, de la Unión del Pueblo Leonés, ahora mismo, que es la mejora de la capacidad de la vía actualmente presente entre Puebla de Sanabria y Rihonor de Castilla. Una mejora que es necesaria y que sería un primer paso para la segunda pata del proyecto, que sería la conversión de esta vía en una vía rápida para poder unirse con Portugal. Y el tercero, la tercera pata de este proyecto, que es la... podríamos llamar el punto internacional, el acuerdo internacional, se aprobó en dos mil veintitrés, también en una... en un debate de una proposición no de ley de la Unión del Pueblo Leonés, que es la colaboración hispano-lusa para la creación del puente internacional entre Rihonor de Castilla y Rio Onor, en Portugal, que sería la obra podríamos decir definitiva que construiría esa unión.

Todos sabemos que Portugal hizo uso de parte de los Fondos Next Generation para la creación de... para la mejora de capacidad de su lado... de su lado de la frontera, en esa unión entre Bragança y Rio Onor. En cambio, en España nos hemos quedado descolgados. Es la realidad: nos hemos quedado descolgados.

Esta infraestructura es una infraestructura esencial. Como les digo, permitiría que parte de las mercancías que ahora entran desde Portugal hacia España y posteriormente viajan hacia el resto de Europa o van simplemente de los puertos portugueses a puertos españoles en el norte de España se transfiriese también por León. No por el hecho de que se transfiera por León, que en sí no tendría por



qué ser más o menos importante, sino por el hecho de que sería una facilidad logística para que... para el transporte de estas mercancías, ya que recorrerían menos kilómetros.

Algunos no queremos pensar que esto tenga algo que ver con que, a día de hoy, el presidente de nuestra Comunidad Autónoma sea de la bella ciudad de Salamanca y que la mayor parte de las mercancías que entran en nuestro país desde Portugal entren por el nudo logístico natural, actualmente, en cuanto a infraestructuras de vía rápida, que es Salamanca. No queremos pensar que eso tenga que ver con la promesa continua de la mejora de la vía de entrada entre Rio Onor y Rihonor de Castilla, entre Bragança y Puebla de Sanabria, y que tenga que ver con otras razones.

Por supuesto, nosotros siempre hemos abogado -ya lo hice personalmente en ese debate en dos mil veintitrés; ya lo hice también, porque fui el que intervino en esta Comisión en la proposición no de ley traída por la Unión del Pueblo Leonés, en la que les digo que se aprobó el tema del puente internacional entre Rio Onor y Rihonor de Castilla en ese mismo año dos mil veintitrés-. Nosotros siempre abogamos por la eficacia de las inversiones públicas, más cuando tratamos de infraestructuras.

La realidad es que, a lo largo de los años, las propuestas relacionadas con la autovía León-Bragança han sido muy amplias. Muchas de ellas hablaban de convertir en autovía todo el tramo podríamos decir de una manera bastante recta entre León y Bragança, atravesando por Santa María del Páramo, La Bañeza, etcétera, hasta llegar a León. Esa infraestructura es una infraestructura que, desde nuestra perspectiva, es poco eficiente. ¿Por qué nos parece una infraestructura poco eficiente? Nos parece una infraestructura poco eficiente porque salvaría, en cuanto a vía rápida, escasos 23 kilómetros de la infraestructura alternativa, que es la que nosotros planteamos, que es convertir en vía rápida los escasos 15-16 kilómetros que hay entre Puebla de Sanabria y Rihonor de Castilla. A partir de ese punto, se podrían aprovechar las autovías ya existentes que unen Puebla de Sanabria con Benavente y, posteriormente, la que une Benavente con León. Y la diferencia en cuanto a kilometraje sería de escasos 23 kilómetros entre acometer la vía completa y acometer solo la mejora entre Puebla de Sanabria y Rihonor de Castilla.

Conste que entendemos en cierta medida que es un paso posterior a lo que solicita la Unión del Pueblo Leonés en su propuesta. La Unión del Pueblo Leonés solicita a quien tiene la competencia -correctamente-, que es la Junta de Castilla y León, dado que esto se trata de una... de una carretera de... de titularidad autonómica, que mejore la capacidad de la vía. Y, por lo tanto, ya les adelanto que van a contar con nuestro apoyo al texto... al texto propuesto.

Lo que nosotros proponemos es un paso posterior: una vez se hayan podido realizar esas obras de mejora, el siguiente paso es que el Estado sea quien se encargue de convertir esa vía en una vía rápida -una vía rápida- y que, posteriormente, esté unida con la vía portuguesa a través de ese puente internacional que se aprobó en su propuesta en dos mil veintitrés.

Creo que todos podemos estar de acuerdo en que la mejora de infraestructuras logísticas entre nuestro país vecino, Portugal, y España son necesarias. Y creo que todos podemos estar de acuerdo en que una infraestructura que supone 15,4 kilómetros -15,8, dependiendo desde donde se tome la medida; lo digo porque hay una pequeña discrepancia entre el texto de la Unión del Pueblo Leonés y el nuestro en



cuanto a... en cuanto a esa distancia- es una... es una obra que podría ser perfectamente asumible: en primer lugar, su mejora, por parte de la Junta de Castilla y León; en segundo lugar, por el Estado, a nivel de realizar esa vía rápida; y que, además, la colaboración hispano-lusa en cuanto al puente internacional es posible, dado que los propios portugueses han sido los primeros interesados en que esa vía se mejore y que, por lo tanto, el puente internacional se pueda acometer posteriormente.

Por lo tanto, lo que pedimos a todos los grupos de la Cámara aquí presentes es que estas iniciativas se apoyen, dado que creemos que va en beneficio de todos los leoneses y castellanos. Va en beneficio de todos los españoles que esta vía mejore su capacidad, posteriormente se transforme en vía rápida y, posteriormente, se pueda acometer ese puente internacional para que parte de las mercancías que ahora... que hoy en día entran desde Portugal hacia España puedan entrar también por esta vía, que es, entre otras cosas, la entrada natural -la entrada natural-, dado que es la más corta, es la vía más corta de acceso, hacia el norte de España y hacia las salidas por el País Vasco, hacia Francia.

Por lo tanto, no me voy a extender más. Como les digo, se han votado cosas parecidas en el pasado. Nosotros siempre hemos abogado por la eficacia de la inversión pública, por no presumir de gastar dinero por el hecho de gastar dinero, por no presumir de decir: miren qué buenos somos que el Presupuesto es el más alto de la historia una vez más. Bueno, lo bueno de los presupuestos más altos de la historia es que se gasten eficazmente, tanto en una Comunidad Autónoma como en una provincia, como en un ayuntamiento, como en el Gobierno de la Nación. Lo importante es que seamos eficaces en la inversión, sobre todo cuando disparamos con pólvora del rey, que es lo que los Gobiernos... es lo que el Estado hace: dispara siempre con dinero ajeno. Y es necesario que tengamos muy en cuenta en qué nos gastamos ese dinero.

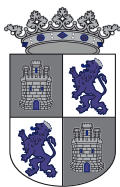
Por lo tanto, esta es una obra comedida, es una obra prudente, es una obra necesaria y es una obra que no creemos que ninguno de los diferentes grupos políticos de esta Cámara la contemplen con malos ojos. Por lo tanto, esperando sus consideraciones y sus comentarios, nada más. Y muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Gracias, señoría. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Mixto, y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Pedro José Pascual Muñoz.

EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías. Bueno, pues las propuestas que nos presentan hoy tanto la Unión del Pueblo Leonés como Vox yo creo que -como siempre digo- no deben... no deberían ser necesarias, pero lo son. Lo son y lo llevan siendo desde el inicio de la legislatura. Y es, en este caso, por un lado, instar a la Junta de Castilla y León y, por otro lado, al... al Gobierno a que actúe de una vez por todas sobre los 15,4, 15,5, 15,8... bueno, los quince kilómetros y pico de la carretera Zamora 921 entre Rihonor de Castilla y Puebla de Sanabria, que es lo que dice sobre todo la primera proponente.



No estamos hablando de una vía secundaria sin relevancia –yo creo que es muy relevante-. Y estamos hablando de una conexión internacional, como también han comentado: de una arteria que une pueblos hermanos a ambos lados de la frontera y que, hoy por hoy, por la dejadez institucional, pues se ha convertido en un símbolo del abandono; unos... un símbolo más de los... de los muchos símbolos de abandono que hay en esta Comunidad.

Y mientras que en el lado portugués, como también han comentado, la carretera Nacional 304 ha sido modernizada y dignificada, en la parte española pues seguimos transitando por un trazado que parece sacado pues de otra época: baches, firme deteriorado, señalización deficiente. La verdad es que no entiendo cómo se puede justificar esta situación ni cómo podemos hablar de cohesión territorial, de lucha contra la despoblación o de impulso al turismo rural cuando ni siquiera se garantiza una infraestructura básica.

Y simplemente incidir en que se trata de una infraestructura de titularidad autonómica que, pese a su relevancia estratégica –algo que ya ha quedado claro por ambos proponentes-, presenta un estado de conservación –como digo- claramente deficiente: –como he dicho- con afecciones del firme, de la señalización, trazado que compromete la seguridad vial y la funcionalidad pues del corredor, tal y como han explicado muy bien los proponentes.

Además, desde una perspectiva técnica esta vía cumple una doble función: pues, por un lado, vertebra el territorio en una zona de alta fragilidad demográfica, y, por otro, constituye un eje de conexión transfronteriza con Portugal enlazando –como digo- con la Nacional 308, recientemente modernizada por las autoridades lusas –como también han comentado-. Esta asimetría en el tratamiento de la infraestructura pues genera otro desequilibrio más que penaliza la movilidad y la competitividad de los núcleos españoles implicados.

Y yo creo que deberíamos tomar ejemplo pues del país vecino. Es muy triste que los vecinos de Rihonor tengan mejor acceso a Bragança que a su propia carretera comarcal, a Puebla de Sanabria. Es una paradoja pues que refleja la perfección... a la perfección –perdón- el olvido sistemático de nuestras zonas fronterizas, y –como digo, y lo he dicho antes- no es un caso aislado. Y –también como siempre digo- es una cuestión de voluntad política, ¿eh?

Esta proposición no de ley pues –como digo- pide, por un lado, que se ejecute un estudio previo; que se planifique una mejora integral; y, sobre todo, que se actúe con responsabilidad, porque cada kilómetro que no se arregla es una oportunidad perdida para el comercio local, para el turismo, para la movilidad, y, en definitiva, pues para el desarrollo de nuestros pueblos. Y, por otro lado, el Grupo Parlamentario Vox pues también insta al Gobierno de España.

Vamos a votar de... de las propuestas o de la propuesta conjunta, pero no quiero dejar de señalar que la Junta de Castilla y León no debe olvidar sus competencias en materia de infraestructuras porque... y han recordado los dos proponentes que cuando las vías discurren por el territorio de la Comunidad, la competencia es autonómica. En este caso, estas vías... esta vía es de competencia autonómica. Y está muy bien instar a los demás, pero no podemos dejar de lado lo que nos compete ni abandonar a nuestros vecinos, especialmente a los de las zonas rurales, que son las más necesitadas. Muchas gracias.

**EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):**

Muchas gracias. En un turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Socialista, y por un tiempo compartido de diez minutos, tiene la palabra, en primer lugar, el señor procurador, don Javier Campos de la Fuente, y, en segunda instancia, el señor procurador, don Fernando Pablos Romo.

EL SEÑOR CAMPOS DE LA FUENTE:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Lo que hoy debatimos es una foto fija que... bueno, de una inmejorable nitidez, que indica cuál es la forma de proceder de la Junta de Castilla y León a lo largo de las últimas décadas en política de infraestructura de carreteras. Foto fija que evidencia el fracaso conseguido por esta Junta del Partido Popular en el Plan regional –de aquella– de Carreteras hasta el dos mil ocho; y en el 2008–2020, donde se abandona de forma sistemática a infinidad de poblaciones, tanto de León como de Zamora, que tienen infraestructuras viarias antediluvianas, con riesgo máximo de seguridad para los usuarios, y que en absolutamente nada han ayudado a las distintas zonas a un progreso o mejora en su calidad de vida o en posibles beneficios.

Política demoledora la del Partido Popular de la Junta de Castilla y León allá donde no hay votos de las capitales, con una ceguera absolutamente irresponsable en lo que supone oportunidad, por ejemplo, en este caso, para la mejora de las interconexiones entre dos países, como son España y Portugal. Esta es la política del Partido Popular: –como les indico– la falta de políticas por abandono, por dejadez, por desidia o por mentiras compulsivas.

Y sí, señorías, la mentira viene de lejos. Ya allá por el dos mil siete en las Cortes de Castilla y León se rechazaba una iniciativa socialista para mejorar el trazado en cuestión. Fíjense, los medios de comunicación ya recogían lo siguiente: el procurador socialista –abro comillas– lamenta que el Partido Popular rechazara con sus votos la propuesta, pese a que el Partido Socialista mostró su disposición a renunciar a que la modernización se produjera en el primer trimestre del año dos mil ocho, ampliando el plazo hasta el dos mil nueve, lo que supone que la Junta dispondría de dos años y dos meses para llevar a cabo el arreglo de la carretera. ¡Qué tomadura de pelo, señorías! Casi 30 años han tenido... han tenido y la carretera sin tocar. Y nosotros –de aquella– dándoles dos años de margen. ¡Qué candidez la nuestra!

Criticaba también el procurador socialista que el Plan de Carreteras 2002–2007 ya de aquella alcanzaba un 40 % de incumplimiento para la provincia de Zamora. Y a pesar... que ni siquiera contemplaba la modernización de la Zamora 921, a pesar de ser una vía de comunicación internacional, y que es la carretera más transitada para los intercambios comerciales entre Braganza y Sanabria, dicho ya en esta Comisión la importante... el importante enlace también que hoy representa con la alta velocidad.

¿Qué decir de los incumplimientos del Plan de Carreteras 2008–2020, que, como ha denunciado en infinidad de iniciativas y de Comisiones nuestro compañero don José Ignacio Martín Benito, no ha abordado ni una variante de la provincia de Zamora? Recordarán que en la presente legislatura hemos hecho un buen repaso de ellas. A partir de aquí qué decir. Las maniobras de siempre de la Junta de Castilla



y León: que ya se hará o que lo haga otro, que si hay que hacer un puente, que si no es prioritario, que si no es de nuestra competencia. Eso sí, en elecciones sí, en elecciones se hace todo. Solo faltaba, por favor. En elecciones se hace todo. Nos acercamos a unas, lo cual quiere decir que probablemente haya suerte, incluso, y nos vuelvan a engañar.

Por cierto, hay aquí también un grupo parlamentario que hace una... una proposición no de ley que estoy seguro que, si ellos se mantuvieran en el Gobierno, no traerían, y, por supuesto, la de doña Alicia no saldría adelante. Pero bueno, eso es... forma parte del imaginario.

Señorías, en los últimos tiempos los procuradores del PSOE, en este caso, y procuradoras, en este caso -insisto- don José Ignacio Martín Benito, ha reivindicado el arreglo de esta vía de comunicación, en especial, después del acuerdo al que se llegó la Consejería con la Cámara municipal de Braganza para el desarrollo de la variante preceptiva. Ha habido preguntas en Comisión, preguntas para respuesta por escrito, proposiciones no de ley o preguntas orales en Pleno, como la del siete de noviembre del veintitrés; ene más una denuncias públicas.

El ocho de julio del veintiuno, el consejero de Fomento nos respondía en una pregunta escrita que estaba previsto acondicionar y ensanchar, con una inversión de 4,6 millones de euros; el siete de septiembre se corregía el proyecto y bajaba a 2,1 millones de euros; se volvió a modificar en presupuestos del veintitrés, rebajando la obra a 1.100.000; y, al final, solo se contemplaba para ese año 50.000, de lo cual no se ha hecho absolutamente nada. La Junta siempre dando excusas para no hacerlo, y no hay ni un metro asfaltado.

El portavoz ha llegado a decir -de la Junta- que no hay dinero para arreglar esa vía. No sé, esto es un despropósito absoluto. Mientras Portugal y Extremadura pidieron fondos europeos, como bien ha dicho el señor Arca, para este tipo de carreteras, pues nosotros así seguimos.

Señorías, muévanse, hagan algo por la provincia de Zamora, por sus gentes, por su desarrollo, por su economía, por su despoblación, por sus oportunidades, y dejen de mentir a la gente. Apoyaremos esta iniciativa que ni Silván, ni Quiñones, ni González Corral, ni Sanz Merino, ni Herrera, ni Mañueco han querido llevar adelante. Probablemente, y con suerte, en marzo lo hará el PSOE de la mano de Carlos Martínez. Nada más. Gracias.

EL SEÑOR PABLOS ROMO:

Sí. Buenos días, señorías. Corresponde mi parte trasladar la valoración del Grupo Socialista a la PNL de Vox. La intervención hay que reconocer que ha sido sosegada, tranquila y razonada el señor Suárez Arca, pero al que le falta la hipótesis más relevante: se le ha olvidado hablar de la Administración competente de la carretera. Y, sin hablar de la Administración competente de la carretera, es muy complicado que podamos llegar a conclusiones ciertas.

Ha planteado que hay tres cuestiones, con las que estamos de acuerdo: la primera es cumplir el compromiso -que lo plantea UPL- histórico -que lo ha dicho también nuestro compañero Javier Campos- de adecuar esta carretera; la segunda es, en un paso posterior, que es a lo que hablan ellos, convertirlo en vía rápida -no



sé si se refiere a autovía o no, quiero recordar que Zamora no tiene un solo kilómetro de autovía autonómica-; y tercero, que se lleve a cabo el puente internacional del que ya se habló en esta Comisión. Pues bien, señorías, los dos primeros puntos son competencia exclusiva de la Junta de Castilla y León; exclusiva.

Está bien, si se quiere convertir en una vía rápida, que invierta algo en vías rápidas en la provincia de Zamora, porque lo que no entendemos que es que una competencia autonómica se traslade al Gobierno de España sin haber cedido la titularidad de la carretera ni siquiera- que es lo que se plantea aquí-, y sin que el Gobierno haya dicho nada más que está dispuesto a colaborar en el puente internacional; por cierto, del que hemos hablado poco.

Pero supongo que sus señorías conocen que hay un estudio ya, que lo hizo la Junta de Castilla y León -la Junta de Castilla y León- en agosto del dos mil veinticuatro; que se analizaron tres opciones diferentes y que se determinó que la máxima puntuación la tenía la que llamaba la "alternativa 2" en el ámbito de qué tenían que superarse: solamente el río en España y ningún río ni arroyo en Portugal. Esa tarea ya está hecha, y debe ser la Junta de Castilla y León también la que culmine.

Por tanto, las tres cuestiones que el señor Suárez Arca ha planteado aquí esta mañana están vinculadas a una única Administración, la competente en la carretera: la Junta de Castilla y León. Y por eso sorprende que se pida que el Gobierno de España, a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, lleve a cabo la labor de modernización y adaptación a vía rápida de la variante internacional entre Puebla de Sanabria y Rihonor de Castilla. Hombre, variante internacional, 15 kilómetros, no parece una conclusión que sea muy razonable; cuando, además, la Junta de Castilla y León ha publicado el veintiséis de mayo del dos mil veinticinco [*el orador muestra un documento*] -ya se ha comentado aquí esta mañana- el llamado Plan de la Raya y en su página 128 dice textualmente: la carretera ZA-921, de titularidad autonómica, y que comunica las localidades de Puebla de Sanabria y Rihonor de Castilla, localidad fronteriza con Portugal, requiere de obras de modernización y acondicionamiento integral en los términos del proyecto aprobado, por ello, se impulsará durante la vigencia del Plan la ejecución de la citada infraestructura. Si ya lo ha comprometido la Junta, ¿cómo vamos a pedir al Gobierno que haga lo que la Junta ha comprometido realizar -no sabemos en cuánto de ámbito propagandístico por las fechas en las que son-?

Dos reflexiones finales y una petición al señor Suárez Arca y a su grupo. Primera reflexión: ha insinuado el interés que puede tener el señor Mañueco en una provincia, que es la suya y que es la mía. Mire, a mí... eso nos trae sin cuidado. Lo que sí decimos es que las inversiones en una provincia no se pueden contraponer con otras y que son compatibles las que requiere la provincia de Salamanca con la mejora entre León y Braganza, y es bueno dejarlo claro también aquí esta mañana.

Y ha hablado mucho el señor Suárez Arca -tres veces, creo en su intervención- a la eficacia de la inversión. Yo quiero hacer un llamamiento a la eficacia y utilidad de este Parlamento: hoy se puede llegar a un acuerdo de exigir a la Administración autonómica, que es la competente, que de una vez por todas cumpla su compromiso con la conexión entre Puebla de Sanabria y Rihonor de Castilla. Y se puede también perder la visión y decir que después el Gobierno haga algo que no tiene competencias. La eficacia es ser útiles, y ser útiles es requerir a la Junta lo que tiene que hacer.



Y, por tanto, señor Suárez Arca, le pedimos –porque nosotros vemos con muy buenos ojos que la Junta de Castilla y León haga carreteras autonómicas en la provincia de Zamora– que retire su PNL. Si no lo hace, nuestro voto, obviamente, será contrario.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra la señora procuradora doña Elena Rincón Iglesias.

LA SEÑORA RINCÓN IGLESIAS:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Hoy debatimos de forma conjunta dos proposiciones no de ley, ambas con un... un mismo objetivo: mejorar de manera decisiva las comunicaciones viarias en el eje que une Puebla de Sanabria con Rihonor de Castilla, en la frontera con... con Portugal. Se trata de dos iniciativas complementarias, pues mientras una pone el foco en la mejora de la ZA-921, la otra incide en la necesidad de ejecutar la variante internacional de Rihonor, una infraestructura de carácter estatal.

Desde este Grupo Popular consideramos que ambas propuestas son razonables y son necesarias. Y más allá de los matices, coincidimos plenamente con la estrategia que ya viene desarrollando la Consejería de Movilidad y Transformación Digital en materia de infraestructuras viarias y cooperación transfronteriza. Y es importante subrayar que lo que aquí se pide hoy no es nuevo ni es ajeno al trabajo de la Junta de Castilla y León ni al trabajo que lleva realizando la Consejería de Movilidad y Transformación Digital porque los pasos, señorías, ya se están dando.

Miren, en lo que respecta a la ZA-921, ya se tiene redactado y en fase de supervisión el proyecto de acondicionamiento de la carretera entre Puebla y Rihonor. Se trata de una actuación –como saben– con una inversión cercana a los 12 millones de euros. Hablamos de la modernización integral que se hará... que hará que esa vía sea una carretera mucho más cómoda, mucho más segura y mejor adaptada a las necesidades de los vecinos y aquellos que transitan por la zona.

Pero esta mejora no se puede entender de manera aislada. Forma parte de un marco mucho más amplio: del Plan Socioeconómico de La Raya, con una dotación de 91 millones de euros y un horizonte hasta 2030. Este plan tiene como objetivo y finalidad reforzar la cohesión territorial y el asentamiento poblacional entre los municipios de Salamanca y Zamora, limítrofes con Portugal y contempla que la ZA-921 sea una de las infraestructuras estratégicas.

Por otra parte, la segunda proposición no de ley que hoy debatimos pone el acento en la variante internacional de Rihonor. Y aquí debemos de ser muy claros: hablamos de una... una conexión internacional y que corresponde impulsar al Gobierno de España. No obstante, la Junta de Castilla y León no ha permanecido... no ha permanecido pasiva. Muy al contrario, señorías, ha promovido de forma activa esta infraestructura en todos los foros disponibles: desde las cumbres hispano-lusas hasta comunicaciones formales del propio presidente de la Junta de Castilla y León con el Gobierno de España.



El contexto es claro: el Gobierno de Portugal ya ha destinado 29 millones de euros de fondos europeos a la mejora de su tramo de conexión. Mientras tanto, el Gobierno de España no ha asignado ni un solo euro de financiación europea a la parte española de esta variante, pese a que el coste estimado ronda los 17 millones de euros. Y, sin embargo, la necesidad es evidente: la travesía de Rihonor es estrecha, es impracticable para el tráfico actual y resulta imprescindible una variante que garantice la seguridad, la fluidez y la vertebración de este eje internacional.

Conviene recordar también que en dos mil diecinueve se firmó un memorando de Castilla... en Castilla y León y la Cámara municipal de Bragança para fijar el punto de conexión de esta variante, y desde entonces se lleva trabajando de manera conjunta. Ha sido en dos mil veinticuatro cuando la Junta de Castilla y León remitió a Portugal el estudio previo que fijaba la mejor alternativa de esta conexión. Y recientemente, en septiembre de dos mil veinticinco, se ha recibido ya un documento técnico portugués, en el marco de la consulta transfronteriza prevista en la ley de evaluación ambiental, lo que supone un paso decisivo en este procedimiento.

Señorías, esas actuaciones no se entienden únicamente como una mejora local o una mejora provincial: forman parte de una visión en conjunto. Castilla y León ocupa una posición estratégica -como ya saben- en el Corredor Atlántico, que conecta los puertos de Oporto con los puertos del Cantábrico, y su desarrollo depende en gran medida de la existencia de unas infraestructuras modernas, de unas infraestructuras seguras a ambos lados de la frontera. No podemos permitir que la falta de inversiones o la coordinación suponga un freno en el crecimiento económico y la atracción de empresas o la fijación de población en nuestra tierra.

La ZA-921 y la variante internacional de Rihonor son, en definitiva, piezas de un mismo puzzle. Un territorio mejor comunicado, más... más cohesionado, con mejor oportunidades para sus ciudadanos y con mayor capacidad para integrarse en los flujos logísticos, económicos y sociales es lo que necesitamos.

Por todo ello, desde el Grupo Parlamentario Popular apoyaremos ambas proposiciones no de ley porque son coherentes con la planificación de la Junta de Castilla y León, porque responden a demandas justas de los ciudadanos y porque están plenamente alineadas con esa visión de futuro, que es convertir la frontera con... con Portugal no en una barrera, sino en una auténtica oportunidad de desarrollo compartido. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la PNL 991, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, doña Alicia Gallego González.

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias, presidente. Pues, bueno, agradezco a los grupos que apoyen esta... esta proposición no de ley, en el que, bueno, pues lo único que... que se da es cumplimiento a algo necesario, a un desarrollo de una zona en el que lleva muchos años -más de... de los necesarios- pues sin ejecutar, y con ello pues se ha generado un perjuicio claro y evidente a lo que es el mundo rural y lo que es pues ese equilibrio y esa cohesión económica, social y territorial que debería darse con las políticas que corresponden a la Junta de Castilla y León y al Gobierno del Partido Popular.



Porque, claro, estamos aquí diciendo que... que hay un Plan de Carreteras incumplido, 2008-2020, en el que se hacía mención a la necesidad de esa modernización, de esa adecuación, de dar seguridad pues en el uso de estas infraestructuras. Y que pasan los años y que lo que a mí más me sorprende es la... bueno, la facilidad que tiene quien nos gobierna, que es el Partido Popular, para... para poder, de forma clara y visible, pues en un presupuesto de... del dos mil veintiuno, pues presupuestarla en... en 4.000.000; al año siguiente, cuando todo sube, pasar a 2; después, pasar a 1. Y, bueno, pues hay una... hay una cierta situación de... de inseguridad total a la hora de que no hay, además, presupuestos para poderlas ejecutar.

Y la sorpresa mayor es cuando se hace mención a la utilización del Plan de La Raya, donde hay 78 millones, donde 12 se les impone a dos diputaciones, la Diputación de Zamora y Salamanca, también pues con un acto de... de deslealtad institucional, porque se les mete sin un convenio esos 12 millones. Y la Junta habla de 90 cuando realmente son 78 los que tendría de disponibilidad para su utilización, incumpliendo nuevamente con la obligación que tendría la Junta de utilizar sus propios recursos para arreglar sus carreteras y no utilizarlas para un desarrollo económico en el que el Plan de La Raya tendría que tener otra finalidad, que es ese impulso de cohesión, pero más en el ámbito de creación de empresas, más para proyectos turísticos que no para tapar sus propios agujeros o sus propias vergüenzas, transcurridos tantos años sin dar cumplimiento a lo que sería ese plan de carreteras y con ello pues dar esa cohesión y esa igualdad de los ciudadanos, se viva donde se viva.

Pero, aparte de todo esto, pues lo que vemos es dos formas de gobernar, es decir, la... la que hace sacar los colores a esta Junta, y también, en cierta manera, al Estado, cuando el Gobierno portugués pues atiende con infraestructuras modernas, con... buscando soluciones a... a la zona portuguesa con una... una anchura adecuada de 12 metros, cuando va la consejera anterior y el señor Carnero a una reunión y ofrecen 5 metros de anchura, hombre, pues es ridículo. Y ahí están todavía: buscando una solución a esa anchura y a ese puente de Rihonor de quién es el competente. Y el problema claro es la falta de desarrollo de una tierra que, al final, pues se... se buscan parches, pero no soluciones efectivas y reales a lo que serían las necesidades existentes. Nuestra reivindicación es clara a este estudio: es necesario que se avance en esa cohesión y en esa seguridad que tienen que tener los viales.

Como no entendemos tampoco esa negación que hay hacia esta auto-vía León-Bragança por parte de algún grupo, porque evidentemente durante estos 20 años han sufrido... han sufrido un deterioro en cuanto a sus expectativas: pasó de una autopista a una autovía, después a una vía rápida y ahora pues todavía buscando soluciones de... de movilidad y de seguridad, que harán o que hubieran hecho pues factible pues que todo el transporte se hubiera mejorado, que hubiera habido pues esas... esas conexiones tanto con Portugal como con la zona del... del este y del noroeste y que, así y todo, bueno, pues estamos esperando que llegue una campaña para que nos vuelvan a... a regalar los oídos. Porque lo que está claro es que estamos en el dos mil veinticinco, van a ser en el veintiséis, y en el veintitrés decía el anterior consejero, el señor Quiñones, que iba a ser ya ejecutada esa autovía León-Bragança y que iba a ser una realidad. Posteriormente, vimos que las soluciones eran mandarse cartas entre el Estado y la Junta; y hoy pues volvemos otra vez al punto inicial.



Por ello nosotros nos ratificamos en... en la necesidad de estos 15 kilómetros, por seguridad, por cohesión, por... por ese desarrollo económico tan necesario para esta... esta provincia de Zamora, y con ello de todo lo que es la región leonesa y la Comunidad Autónoma de Castilla y León, y dar viabilidad a lo que sería algo tan necesario como vías modernas y seguras para todos los ciudadanos. Así que, agradeciendo su voto, pues finalizo mi exposición. Gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone relativa a la PNL 1412, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos el señor don Miguel Suárez Arca.

EL SEÑOR SUÁREZ ARCA:

Muchas gracias, señor presidente. Señorías, pues, si les soy sincero, yo hoy tenía el sincero temor de que llegásemos a un escenario quizás un poco ridículo, que era ese escenario en el que el Partido Socialista, que en definitiva es el partido principal mayoritario del Gobierno de la Nación actualmente, se opusiese a reclamarle a su Gobierno –al Gobierno que ahora mismo dirigen ellos– que ayudase y colaborase, que iniciase, que tramitase esa vía rápida entre Rihonor de Castilla y Puebla de Sanabria; y que el Partido Popular hiciese justo lo opuesto, dijese no les vamos a exigir a la Junta de Castilla y León, dado que la dirigimos nosotros, que... que mejore la vía –como pedía la señora Gallego, de la Unión del Pueblo Leonés–, pero sí le vamos a pedir al Gobierno de España que haga la vía rápida.

He de decir que me hallo gratamente sorprendido en un lado y no en el otro; y no seré yo sospechoso de... de alabar habitualmente al Partido Popular. Pero en este caso creo que son congruentes con una posición lógica, que es exigirle a su propio Gobierno que cumpla con sus competencias en cuanto a la mejora –y bien lo dice la señora Gallego, conste que lo ha dicho el señor Campos también previamente–: veremos si esto se cumple o queda en un canto de sirena, nuevamente, por la cercanía electoral. Pero al menos en esta Cámara hoy, que es lo que podemos juzgar, se está actuando de manera consecuente.

No veo esa actuación consecuente en cambio por parte del Grupo Parlamentario Socialista. La verdad que uno piensa o querría pensar que la... la lejanía, lejanía física entre el Gobierno de la Nación y... y las actuaciones –también lejanía política–, me refiero a que las decisiones que en esta Cámara se toman poco pueden influenciar a la actuación del Gobierno de la Nación, más allá de instarle a realizar determinadas tareas a través de la Junta de Castilla y León.

Uno querría pensar que hubiese sido más fácil para el Partido Socialista asumir esto. Porque el Partido Socialista ha caído otra vez en la... en la trampa del señor Carriedo: en esconder la bolita; en ¿dónde está la bolita?, ¿dónde está la bolita? Vamos a pelearnos por las competencias. Ese es el único éxito, es el único éxito, hasta el momento actual del Estado de las Autonomías: esconder la bolita entre unas Administraciones u otras para que nadie termine haciendo nada. Y cuando el fuego llega a las puertas del pueblo, lo que hacemos es echar a los vecinos para que arda el pueblo. Porque nadie hace nada, dado que, bueno, ya escurriremos el bulto de de quién es la competencia.



Lo vimos en la DANA; lo vemos en esta Cámara día sí, día también; lo vimos en los incendios de este verano. ¿Verdad? Es continuo el trilerismo político entre las Comunidades Autónomas y el Gobierno de la Nación, continuo. Y en este caso quiero agradecer al Grupo Parlamentario Popular que no caiga en ese trilerismo, cae otras veces pero es cierto que hoy no. Por lo tanto, no voy a abundar en ese aspecto.

Me sorprende ese conflicto competencial, ese conflicto de la titularidad que el Partido Socialista parece mostrar en este caso, pero que no muestra otros días; y voy a usar un ejemplo de esta misma Cámara. En esta misma Cámara debatimos –como bien saben, yo soy el portavoz de mi grupo en la Comisión de Cultura, Turismo y Deporte– y debatimos continuamente propuestas al respecto de las actuaciones subsidiarias en los Bienes de Interés Cultural –como saben algunos–, donde parece ser que el titular de la competencia y la responsabilidad es totalmente secundario para el Grupo Parlamentario Socialista, que abunda no solo en presentar este tipo de propuestas, sino en apoyarlas de manera continuada. Porque cuando el titular es privado nos importa menos, pero cuando el titular es público, ahí, véase, el problema es terrorífico.

Miren, vamos a hacer un sensato cálculo, un sensato cálculo, y lo pido con la mejor de las voluntades. Todos sabemos que Castilla y León es una de las Comunidades con más kilómetros de carreteras de toda España. Todos sabemos lo que eso supone a nivel de inversión en una sociedad que, desde el principio de los dos mil hasta ahora, ha ido engordando continuamente sus presupuestos asistenciales, sus presupuestos sociales, sus presupuestos sanitarios, sus presupuestos educativos y que ha ido reduciendo –más o menos en la misma medida– sus presupuestos en cuanto a infraestructuras. Eso es cierto. Cualquiera que vea la progresión a lo largo de los últimos 25 años de los Presupuestos no solo en una Comunidad Autónoma, sino también los Presupuestos de la Nación, verá como los presupuestos asistenciales engordan continuamente y los presupuestos de infraestructuras van reduciéndose.

Alguno querrá pensar que es porque los presupuestos en infraestructuras, las grandes infraestructuras ya se realizaron hace 25 años y que, por lo tanto, hoy en día esos presupuestos son menores, dado que solo se requiere de mantenimiento de las mismas. Bueno, móntense en un AVE y vean ustedes si se requiere presupuesto en infraestructuras o no; lo digo por si llegan a montarse en el AVE en algún momento o se montan hora y media después de cuando tendría que salir.

El presupuesto del Ministerio de... del Ministerio de Transportes es el tercer presupuesto más grande de todos los Ministerios del Gobierno de la Nación; el tercero. Solo tiene por delante defensa –y fíjense ustedes por dónde– el presupuesto de gasto social –bueno, migraciones y otros muchos nombres que le hemos venido a dar en el actual Gobierno de la Nación–. El presupuesto de la Consejería de Movilidad en Castilla y León es menor a 300 millones, estoy cogiendo los Presupuestos del último año aprobado, dos mil veintitrés, en ambos casos.

Todos los que tengamos dedos en las manos, los suficientes para contar, seremos capaces de darnos cuenta de la necesidad de la intervención del Gobierno de la Nación en el mantenimiento, mejora de las infraestructuras en aquellas Comunidades Autónomas donde más tamaño tienen esas infraestructuras. La adecuación, la...



la creación de una vía rápida es algo... y más aún cuando tiene un carácter internacional, como es este en el que uniría Portugal con España, donde la intervención del Gobierno de la Nación es necesario, es esencial.

Pero es esencial más allá de lo que diga cualquier competencia. Es esencial desde un punto de vista teleológico. Es... es necesario que el Gobierno de la Nación participe de manera activa, encabece incluso, la construcción de una vía que va a unirnos con nuestro país vecino. O sea, estamos pegándonos todos días -políticamente hablando- por las transferencias en... en competencias de inmigración a Cataluña y de verdad no somos capaces de darnos cuenta de que una infraestructura que nos une con nuestro país vecino es necesario que quien encabece esa obra -y conste que no me estoy refiriendo a título presupuestario, a quién pone el dinero, sino quien encabece ideológicamente-, quien encabece el desarrollo de esa obra sea el Gobierno de la Nación.

Entonces, ya les digo, agradezco el apoyo que va a tener esta proposición. Sí que es cierto que no sé si el Grupo UPL-Soria ¡Ya!, la va a aprobar, o sea, la va a apoyar, en este caso. Pero, bueno, al resto de grupos que la van a apoyar, al señor Pascual, a los compañeros del Grupo Parlamentario Popular les agradezco el apoyo, con eso la proposición saldrá. Me gustaría que hubiese salido con la misma unanimidad que va a concertar la propuesta del Grupo... del Grupo UPL-Soria ¡Ya!, en este caso de la Unión del Pueblo Leonés.

Pero me sorprende, me sigue sorprendiendo a día de hoy, como para unas cosas estamos dispuestos a obviar la competencia, la titularidad del titular en concreto, como es en el caso de los Bienes de Interés Cultural cuando pedimos esas actuaciones subsidiarias, y para otras nos agarramos. Cualquiera lego en la materia podría llegar a pensar que este es el juego de la bolita donde cada uno escondemos. Hombre, cómo le vamos a decir al Gobierno de la Nación, cómo le vamos a decir al señor Pedro Sánchez, que colabore, que participe, que encabece esta obra que es de carácter internacional y que nos uniría con nuestro país vecino. Cómo vamos a decirle, podrían pensar los otros, que en este caso no lo están haciendo y eso es de agradecer, a nuestro Gobierno que cumpla con su competencia, que mejore la capacidad, que mejore una vía que es tercermundista a día de hoy.

Entonces, a mí me agradecería que fuésemos capaces de llegar a ciertas conclusiones a este respecto, porque la unión de la A-4 portuguesa con la A-52 española, la unión con una vía que sea eficaz en cuanto al gasto.

Y digo eficaz en cuanto al gasto con mucha conciencia de ello, se han propuesto infraestructuras y se proponen infraestructuras, diariamente, absolutamente faraónicas. Soy leonés y aquí hay más leoneses, todos sabemos lo que ha supuesto la infraestructura del AVE para cruzar Asturias, ha sido faraónica; tan faraónica ha sido que el agua ha terminado del otro lado del Nilo, en este caso, de la cordillera. Fíjense, ha sido una infraestructura absolutamente faraónica, vamos a estar pagando esa infraestructura durante un siglo, durante un siglo, para ser capaces de amortizar esa infraestructura. O sea, cuando terminemos de pagar va a ver que hacerla de nuevo. ¿Y estamos aquí discutiendo sobre si el Gobierno puede enfrentar una vía rápida de 15,4 kilómetros para unirnos con Portugal? Claro, hombre, es más bonito cortar la cinta del AVE, aunque la prometiesen durante 30 años y terminase cortándola el último en llegar.



Miren, ya les digo, me encantaría que fuésemos capaces de apoyar esto por unanimidad, dado que creo que todos tenemos que ser capaces de exigirle a los propios y a los ajenos. Y eso me... me lo incluyo a mí mismo, también hay que ser capaz de exigirle a los propios. Y, por lo tanto, no tengo nada más que añadir, sé que soy poco efectivo en cambiar de opinión a la gente con la que discuto políticamente, pero me gustaría que fuese posible por una vez. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Votación PNL/000991

Muchas gracias. Concluido el debate procedemos... procedemos a someter a votación, en primer lugar, la PNL 991. ¿Votos a favor? Dieciocho votos a favor. Por lo tanto, no hay ningún voto en contra, ninguna abstención. La proposición debatida queda aprobada.

Votación PNL/001412

En segunda instancia, sometemos a votación la PNL 1412. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? El resultado de... Abstenciones no hay. El resultado de la votación son dieciocho votos emitidos: doce votos a favor, seis votos en contra, ninguna abstención. En consecuencia, queda aprobada la proposición no de ley debatida.

Por la señora vicepresidenta, se dará lectura al tercer punto del orden del día.

PNL/001432

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

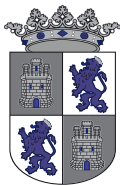
Tercer punto del orden del día: **Proposición no de ley 1432, presentada por los Procuradores don José Ángel Ceña Tutor, doña Leila Vanessa García Macarrón y don Juan Antonio Palomar Sicilia, instando a la Junta de Castilla y León a actuar en los tramos de la carretera de titularidad autonómica SO-100 donde se concentran la mayor siniestralidad de accidentes por fauna silvestre con señalización basada en inteligencia artificial con sensores de térmicos, con el fin de detectar la presencia de fauna y alertar a los conductores, complementando esta medida con vallados cinérgicos, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 427, de nueve [sic] de mayo de dos mil veinticinco.**

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores procuradores proponentes, la procuradora doña Leila Vanessa García Macarrón, por un tiempo máximo de diez minutos.

LA SEÑORA GARCÍA MACARRÓN:

Gracias, presidente. Buenos días a todos en el Día de las Personas Mayores. Traemos a esta Comisión una iniciativa en relación a la carretera Soria 100 que



esperamos sea apoyada por todos ustedes, porque estamos hablando de que se apoye algo que es necesario.

Se trata de una necesidad que se mide en vidas, en accidentes, en gastos económicos, en impactos ecológicos y en la tranquilidad de miles de ciudadanos que cada día circulan por nuestras carreteras jugándose la seguridad en un escenario que la Junta de Castilla y León conoce desde hace años, pero ante el que permanece instalada en la inacción.

En cuanto a los datos –datos oficiales, no opiniones–, es relevante señalar que la Dirección General de Tráfico señala que entre dos mil diecinueve y dos mil veintitrés se han registrado 3.283 accidentes provocados por fauna silvestre en carreteras de titularidad autonómica en la provincia de Soria. Repito: 3.283 accidentes en apenas 5 años.

Y no son números planos. En dos mil diecinueve fueron 616; en dos mil veinte, con menor movilidad por la pandemia, aun así, 485 accidentes; en dos mil veintiuno la cifra se disparó a 696; en dos mil veintidós alcanzamos los 832; y en dos mil veintitrés volvimos a un nivel de 654 accidentes. Como ven, estamos hablando de una tendencia, un patrón que se consolida y que debería haber activado ya todos los resortes de una Administración que, sin embargo, se limita a decir que estudia o que valora, pero nada más. Y, aquí tampoco sirve decir que estos accidentes se reparten de forma difusa por la provincia. No.

Los datos de DGT señalan con precisión quirúrgica los tramos negros. Ocho carreteras autonómicas superan las 100 colisiones en el período: la CL-116, 693; la Soria 100, con 497 –que es la que estamos hablando hoy–; la CL-101, con 428; la Soria 920, con 271; la Soria 160, con 156; la CL-117, con ciento treinta... 155; la Soria 820, con 134; y la Soria 110, con 118. Ocho carreteras donde los sorianos y quien nos... nos visitan saben que al caer la tarde o al amanecer cualquier viaje puede convertirse en tragedia.

En cuanto a la carretera que nos ocupa, la carretera Soria 100, merece una mención especial, porque es el símbolo de este abandono al que estamos sometidos. Se trata de una carretera que une la Nacional 111 con Berlanga de Duero, y en sus primeros 15 kilómetros concentra más de 280 accidentes.

Entre el punto kilométrico 0,1 y el 5,1 se han registrado 129 colisiones; entre el 5,1 y el 10,1, otras 85; y entre el 10,1 y el 15,1, 72. Y no es todo. El tramo 9,8 a 14,8 de esa misma carrera fue, según la DGT en su informe de siniestralidad 2016-2021, el cuarto tramo con más accidentes por fauna en toda España en vías interurbanas. ¿Hace falta alguna otra prueba para evidenciar que estamos ante un problema estructural concreto, localizado y persistente?

Mientras tanto, la Junta, en noviembre de dos mil veintitrés, firmó un convenio con la Universidad de Salamanca para desarrollar un sistema de señalización inteligente con un presupuesto de 394.639 euros, según la propia nota oficial. Se instalaron 30 señales en 11 tramos de la red autonómica, entre ellos, únicamente uno en la Soria 920, en Soria; en esta carretera, nada. Desde entonces nada más. Solo la eterna coletilla de que se están estudiando nuevos puntos de implantación; lo que traducido al lenguaje llano significa: parálisis, dejadez y papel mojado. Mientras tanto, los accidentes se repiten semana tras semana.



Y, permítanme la comparación, en Gerona la instalación de señales inteligentes con sensores térmicos ha reducido un 37 % los accidentes por fauna en un año, pasando de 1.355 siniestros a 848, según publicó la *Cadena Ser* en diciembre de dos mil veinticuatro.

En Navarra, con sistemas de alerta animal basados en cámaras infrarrojas, sensores y señales luminosas, la reducción ha llegado al 70 %, según anunció *Navarra Televisión* en febrero de este mismo año.

¿Cómo se explica entonces que Castilla y León, con el mismo problema, con datos igual de contundentes o peores, siga sin despegar esas tecnologías en las carreteras más conflictivas de Soria? No es incapacidad técnica, es indiferencia política, porque, además, la tecnología funciona. La propia DGT señala en sus informes que la combinación de señalización inteligente con medidas físicas –esto es, vallados cinagéticos, pasos de fauna y control de vegetación en márgenes– es la vía más eficaz para reducir accidentes, y no son inversiones estratosféricas. En muchos casos hablamos de sistemas autónomos con energía solar, comunicaciones inalámbricas y mantenimiento sencillo. ¿A qué estamos esperando?

No olvidemos el... el impacto económico. Cada accidente tiene un coste directo en daños materiales, en reparaciones, en seguros, en gastos sanitarios, y un coste indirecto en la imagen de la provincia, en la confianza de quienes transitan por nuestras carreteras. Y, por supuesto, hay un impacto ecológico: la muerte constante de especies atropelladas, la alteración de ecosistemas locales, la ausencia de medidas que permitan compatibilizar tráfico y biodiversidad.

No solo hablamos de seguridad vial, también de sostenibilidad y de respeto al medio natural y sobre todo al medio rural. Por eso, la propuesta que traemos es una solución específica: actuar de forma prioritaria en los tramos más peligrosos de la Soria 100, realizar un estudio específico para la instalación de señalización basada en inteligencia artificial, implantar sensores térmicos de última generación y complementar con medidas físicas de prevención cuando sea viable. Es decir, poner sobre la mesa una hoja de ruta real, inmediata y eficaz. No pedimos experimentos, pedimos decisiones basadas en resultados.

El poder transformador que puede tener la señalización basada en inteligencia artificial, los sensores térmicos y los pasos específicos para fauna es muy alto. Porque si algo ha quedado claro es que con las viejas señales fijas, estáticas, con el típico pictograma de ciervo no bastará para contener este problema creciente.

Por eso –insisto– en que la innovación no es optativa, es imprescindible. Los sistemas modernos ya no se limitan a advertir genéricamente riesgo de fauna, sino que actúan dinámicamente: solo cuando detectan la presencia real de animales, activan luz, alertas y reducción de velocidad.

Se trata de un sistema que combina sensores térmicos, cámaras infrarrojas y paneles luminosos que permanecen ocultos hasta que el animal invade la calzada. El dispositivo se coloca en ambos sentidos y se activa en tiempo real para avisar al conductor. Son sistemas que consisten en un avisador de fauna, que... que utiliza inteligencia artificial y analiza continuamente las imágenes capadas por sensores y cámaras en zonas críticas de la vía, y cuando detecta animales modifica el mensaje luminoso, incluso rebajando la velocidad máxima de 90 a 70 kilómetros por hora de manera automática.



Como ya he dicho, todo ello funciona con energía solar, baterías y sin necesidad de conexión eléctrica continua, así, el sistema no genera un gasto operativo desmesurado ni exige infraestructuras complejas, es modular, autónomo y escalable.

Llegados a este punto la conclusión es clara y rotunda: esta iniciativa debe ser apoyada sin reservas. Los datos oficiales de la DGT hablan por sí solos: más de 3.200 accidentes en 5 años en carreteras de titularidad autonómica en Soria, con tramos como esta, la Soria 100, situados entre los más peligrosos de toda España.

El problema está perfectamente identificado, las soluciones existen. Han demostrado su eficacia en otras Comunidades y la propia Junta de Castilla y León dispone ya de proyectos piloto que solo necesitan voluntad política para aplicarse. Respaldar esta propuesta se trata de una obligación con la seguridad vial, con la protección de la fauna y con la justicia territorial. Rechazarla o posponerla equivaldría a mirar hacia otro lado mientras se multiplican los accidentes en nuestras carreteras.

Si la Junta de Castilla y León acepta esta propuesta no estará haciendo un experimento arriesgado. Estará aplicando conocimientos ya contrastados en España, con sistemas probados de reducción de siniestros documentada y con lógica técnica. Pero, si opta por seguir con la inacción, estará enviando un mensaje claro: que para Soria solo hay promesas y no resultados. Por eso les pido que voten a favor, que apoyen esta iniciativa y que conviertan las promesas en hechos. Gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Mixto, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Pedro José Pascual Muñoz.

EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Gracias, presidente. Bueno, comienzo expresando mi voto a favor de la propuesta que ha presentado Soria ¡Ya! Igual que lo hice en el mes de junio cuando desde este mismo grupo se... se defendió una propuesta muy similar, en este caso para la carretera CL-116, también a su paso por la provincia de Soria.

En el caso que nos presentan hoy hablamos de la carretera autonómica Soria 110, donde entre dos mil diecinueve y dos mil veintitrés se registraron -como bien ha comentado- más de 1.200 accidentes provocados por fauna silvestre. Yo creo que no es una cifra aislada, tal y como ya explicaron en su momento y han hecho de nuevo en esta proposición no de ley, y es una tendencia que persiste y es alarmante.

Me remito a lo que ha dicho en el mes de... de junio, pero sigo pensando que esta proposición no de ley plantea una solución eficaz: que... -como ha comentado- la instalación de señalización basada en inteligencia artificial con sensores térmicos capaces de detectar la presencia de animales y alertar a los conductores en tiempo real.

Nos han estado hablando y, además, estamos hablando de una tecnología que ya está funcionando en otras Comunidades como, por ejemplo, en Navarra o en... o en la provincia de... de Gerona, donde los accidentes se han reducido hasta



dicen que en un 70 %. Además, se propone complementar esta medida con vallados cinegéticos, pasos de fauna y... y siempre como... claro, que sean técnicamente y ecológicamente viables. Porque –como bien nos ha expuesto– no se trata solo de proteger a los conductores, sino también de preservar la bio... biodiversidad –perdón– y evitar el sufrimiento animal.

No me voy a extender mucho más, simplemente, proponer que, teniendo en cuenta que esta tecnología ya esta... se está implementado con éxito en otras Comunidades –como he comentado–, pues yo creo que también sería interesante valorar su extensión progresiva a toda nuestra Comunidad, a toda Castilla y León. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Vox Castilla y León, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra la señora procuradora doña Susana Suárez Villagrà.

LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÀ:

Muchas gracias, presidente. Bueno, pues este asunto ya se ha puesto sobre la mesa en otras ocasiones, en concreto, el dieciocho de junio de este año, y ustedes mismos trajeron este asunto porque suponía un grave riesgos para... riesgo para los conductores que circulan por las carreteras de Castilla y León, y concretamente de Soria.

En aquella ocasión nos pusimos de acuerdo todos los grupos parlamentarios en su propuesta de que la Junta de Castilla y León actuará en la CL-116 para reducir la siniestralidad provocada por la fauna silvestre, porque era un tema muy peligroso.

Pues parece ser que seguimos igual. Y, como viene siendo habitual, traemos aquí los asuntos, traen aquí los asuntos y se aprueban, no se aprueban... Pero, bueno, da lo mismo que se aprueben que no, porque, al final, volvemos dentro de dos meses, de tres meses, de tres años, de siete años y seguimos igual.

Bueno, pues hoy le toca el turno a la SO-100, y, viendo las cifras de los accidentes provocados por la fauna silvestre, lo suyo sería que la Junta de Castilla y León hiciera un estudio completo y no tengamos que venir a pedir, carretera por carretera, que se instale señalización inteligente ante la presencia de animales en la calzada. Porque es un problema de todos conocido y no se puede mirar hacia otro lado cuando se trata de accidentes con víctimas mortales. Es indudable que Soria lidera estas cifras con diferencia en Castilla y León, 8 de cada 10 accidentes de tráfico en Soria están vinculados a la presencia de fauna salvaje en las carreteras.

Hay varias carreteras que destacan por este problema: la Nacional 122, que cruza la provincia de Soria en su comunicación entre Aragón por Ágreda y el resto de Castilla y León por Langa de Duero; la Nacional 234 entre Calatayud y San Leonardo de Yagüe; la C-116 –que he mencionado antes–, entre el límite con Aragón por Monteaugudo de las Vicarías y El Burgo de Osma; la SO-920, en el tramo entre El Burgo de Osma y Ucero; y la SO-100, entre Soria y Quintana Redonda son las carreteras con un alto índice de peligrosidad por la presencia de animales silvestres.



Habiendo datos sobre la peligrosidad que suponen estas vías, en Soria solo se ha colocado señales inteligentes que alertan de... de la irrupción de animales en la calzada en la SO-920, como ha dicho la proponente, esperaremos a ver qué pasa con la C-116.

Son animales que suelen ser corzos, jabalíes –entre otros–, que pueden provocar accidentes mortales por su tamaño, velocidad y porque sus movimientos son bastante imprevisibles, y que se acercan a las carreteras por varias causas: la despoblación rural, la reforestación y el abandono agrícola.

Parece ser que la señalización inteligente funciona para reducir accidentes con animales, especialmente en zonas de alta siniestralidad. En los 11 tramos piloto donde se han instalado estas señales en Castilla y León se ha producido una reducción del 22 % en accidentes causados por fauna silvestre. Y, es mucho más eficaz, desde luego, que la... que la señalización tradicional.

Aunque es una herramienta de prevención, por supuesto, no es una solución definitiva, por lo que creemos que debe combinarse –como se ha dicho aquí– con otras medidas: con la reducción de la velocidad en tramos críticos, y también hay que educar al conductor, que se desbroce y que se limpien los márgenes de las carreteras, que haya... que hay pasos de faunas y vallados para los animales.

Respecto a su propuesta, desde Vox queremos presentar una enmienda de modificación al punto número 2, que completa un poco más su petición, que diría lo siguiente:

La Junta de Castilla... Las Cortes –perdón– de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León... –y en su punto número dos–: a realizar un estudio para la instalación de señalización, en coordinación con la Dirección General Tráfico y los servicios de fauna de la Junta de Castilla y León, para garantizar una señalización efectiva y monitorización permanente de patrones de vida silvestre, basada en inteligencia artificial en los tramos de la carretera SO-100 con mayor concentración de accidentes provocados por fauna salvaje... por fauna silvestre –perdón–.

En definitiva es un poco concretar un poco más su... su propuesta en el punto número dos. Y, bueno, pues consideramos que es una... es un asunto que, bueno, si sale hoy de aquí aprobado, pues que... que se cumpla. Que no volvamos, eso, dentro de... de equis meses otra vez a pedir otra carretera o la misma porque no se ha hecho nada. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Socialista, y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra la señora procuradora doña Laura Pelegrina Cortijo.

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Gracias, presidente. Buenos días a todas y a todos. 12.291 es el número de accidentes de tráfico provocados por animales en las carreteras de Castilla y León durante el año dos mil veinticuatro, según los datos de la Dirección General de



Tráfico. Castilla y León, Galicia y Cataluña son las Comunidades Autónomas con más accidentes de tráfico provocados por animales, entre... y entre las tres suman la mitad de los accidentes ocurridos en todo el... el país, según un reciente estudio de la aseguradora AXA. Las provincias de Burgos, Lleida y Orense encabezan los accidentes provocados por especies cinegéticas.

Debido a la importancia del problema, la Dirección General de Tráfico realiza anualmente estudios de siniestralidad en la red de carreteras de titularidad... de titularidad estatal para identificar los tramos en los que los accidentes con animales implicados fueron frecuentes.

En el caso de Castilla y León hay 36 tramos de alta frecuencia de accidentes por la presencia de animales en la red de carreteras de titularidad autonómica y las provincias que destacan son Burgos, León y Soria, que lideran el número de accidentes, seguidas de Zamora y Segovia.

En el caso de Soria, en concreto, y solamente en el año dos mil veinticuatro, se sufrieron un total de 1.475 accidentes. El corzo es el animal que más accidentes ha causado en las carreteras de nuestra Comunidad, con 6.524 accidentes durante el año dos mil veinticuatro; seguido del jabalí, con 3.414; el ciervo, con 657 y el zorro, con 424 siniestros. Existe, por tanto, la necesidad de poner en marcha medidas de seguridad que reduzcan el impacto que los siniestros... de los siniestros que se producen en las carreteras de Castilla y León.

Desde que en el año dos mil veintitrés la Junta de Castilla y León formalizara con la USAL un convenio para implantar un sistema de señalización inteligente que informara a los conductores sobre el riesgo de presencia de fauna en la carretera, se han instalado 30 paneles en 11 tramos -80 kilómetros- de la red autonómica de carreteras donde existe especial concentración de accidentes: en las provincias de Burgos, León, Palencia y Soria.

El pasado mes de mayo el director General de Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla y León anunció aquí, en esta Comisión, que la señalización inteligente se extendería durante el año dos mil veinticinco a las carreteras de Ávila, AV-941; Palencia, PA-626; en Segovia, la SG-205; en Valladolid, la VA-140, y, en Zamora, la ZA-912, y que también existía un tramo piloto en la carretera de Salamanca en la SA-201. Estamos hablando de 30 paneles, 11 tramos y 80 kilómetros de nuestra red de carreteras en 3 años; que, a tenor de los datos de siniestralidad, resultan claramente insuficientes para poner soluciones a esta realidad.

Teniendo en cuenta que Soria es una de las provincias que lideran los datos de siniestralidad por la presencia de animales en las carreteras, que la carretera SO-110 también se ve afectada por la siniestralidad animal, aunque en menor medida que el resto de las carreteras en esta provincia, según los datos que ha facilitado la proponente, y si es cierto -como escuchamos habitualmente en esta Comisión- que la Junta de Castilla y León tiene como prioridad poner en marcha medidas que garanticen la seguridad vial en nuestras carreteras, estamos seguros, desde el Grupo Parlamentario Socialista, que no tiene ningún inconveniente en ponerse a trabajar, a aumentar el número de señales, tramos y kilómetros de nuestra red viaria para que nuestras carreteras autonómicas sean más seguras y se reduzca la siniestralidad por fauna.



Votaremos sí a su proposición no de ley, al margen, bueno, pendiente de lo que usted decida con la propuesta de enmienda que ha hecho el Grupo Parlamentario Vox, que, bueno, si la aceptara o modificara el texto intervendría en un segundo turno.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Pablo Trillo-Figueroa Conde.

EL SEÑOR TRILLO-FIGUEROA MARTÍNEZ-CONDE:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Bueno, señora García Macarrón, gracias por su exposición, en la que en líneas generales suscribimos todo lo que ha planteado en la misma, con alguna excepción: solamente en el hecho de que dice que la Junta está en la mayor inacción; y le voy a decir que no, no es así pero, se lo voy a decir con datos concretos. Ha dicho que se están dando medidas que... vallados, desbroce de vegetación, señalizaciones verticales, que serían convenientes; se están utilizando ya en la Comunidad.

Por otro lado, en cuanto al convenio de la... con la USAL, con la Universidad de Salamanca, efectivamente, se han colocado los paneles -que tanto usted como la señora Pelegrina han citado-, pero también se están haciendo más medidas. Ese convenio no está quedando en blanco, ¿eh?, está hablando de otras actuaciones que a continuación le diré.

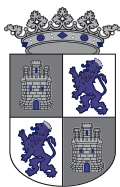
Y, una aclaración previa, estamos hablando de la carretera 100, ¿no?, porque el texto ha visto que existe un error ¿no? [*Murmullos*]. Bien.

Bueno, lo primero que... unas consideraciones generales. Bueno, ya sabemos la... la extensión que tiene nuestra Comunidad, con una población baja, es decir, 25 habitantes por kilómetro, y con más 6.000 núcleos de... de población que hacen una gran dispersión del territorio ¿no? Lo cual hace que Castilla y León tenga un total del 20 % de las carreteras a nivel nacional. Y de 33.000 kilómetros estamos hablando, de las cuales, de titularidad de la Comunidad Autónoma, estamos hablando de 11.000. Las características geográficas y ambientales hacen que la fauna sea algo que se desarrolla con gran proliferación en nuestra Comunidad y que, además, sea un aumento exponencial en ... desde los años sesenta.

También se ha citado cuáles son los animales que más intervienen o que más interfieren en la circulación por carretera. Y lo que sí es un dato que... que es objetivo -usted ha hablado de los datos hasta el años dos... dos mil veinticuatro, la señora Pelegrina ha hablado de los datos en el dos mil veinticuatro-, y es verdad que han subido los accidentes en un 9 %. Por tanto, es un problema real. Un problema real que no es de una solución clarísima, sino que es enormemente complejo, ¿no?, a la que hay que darle diferentes soluciones.

Y por eso en el ámbito de la Comunidad Autónoma, el de la Junta de Castilla y León, no se está escatimando en esfuerzos, es decir, se hace... está haciendo y se está haciendo inversiones cercanas a tres millones y medio de... de euros, ¿no?

La Consejería ha intentado o está estableciendo, mejor dicho, muchas medidas de mitigación, tanto en el comportamiento que tiene que tener el conductor



o como... para, vamos, dirigidas al conductor, como aquellas medidas que van incluso al propio animal haciéndole que no... no interfiera con el tráfico en la carretera, ¿no?

En la carretera 100 ya se está realizando un estudio por parte de la Junta de Castilla y León, es decir, yo no sé si es el error de la 110 o 100, es que, efectivamente, se están haciendo ya medidas para implementar ciertas actividades dentro de esa... esa carretera.

Bien, ha hablado usted de... y le decía que... que el estudio que hace la Universidad de Salamanca dice que no siempre es igual en el tiempo y en el espacio la actuación o la proliferación de animales. Tenemos que hablar de momentos de luna llena o de -ha hablado usted- al atardecer y al anochecer, pero no en todas las épocas del año es lo mismo.

Bien. Se han... se ha hablado -también por la señora Suárez- de los 11 tramos de carreteras autonómicas en donde se han... se han actuado de esa manera y la... y donde ha habido una reducción del 22 % de accidentes por la faúnica... por la fauna. Este sistema de señalización que ha... del que ha hablado pues efectivamente es como... como usted ha dicho, pero hay otros más modernos con... con la señalización en rojo, en ámbar o tal, dependiendo de los tiempos, que hace que este... -esto ya se habló algo en el... en el mes de junio, el pasado dieciocho de junio, en esta misma Comisión- en la que, claro, poner una... una señalización permanente hace que el conductor pues de alguna manera no haga caso a la señalización, sino que sea más incisiva ponérselo en rojo en el momento de más... de más virulencia de presencia de los animales, en ámbar o en verde cuando no hay presencia de los mismos. Y en eso se está trabajando. Este proyecto piloto se está haciendo en varias carreteras de todas... de toda la Comunidad.

Y, por otro lado, pues decir que también por parte de la... de la Consejería pues se está trabajando también en... en medidas dirigidas a ciclistas -porque también son vulnerables a este... a estos accidentes-, y que estos contratos que... este modelo de... modelo digital en la carretera inteligente -del que anteriormente se ha dicho- es algo que se está introduciendo y que, además con Fondos Next Generation, por un importe de 1.200.000 euros.

Mire, yo le voy a plantear una enmienda, habida cuenta de que hay ya un estudio, una enmienda en el sentido de... bueno, lo primero, si sigue adelante la suya, habría que modificar lo de la 110 -eso es evidente-. Entonces, les planteaba la siguiente enmienda:

Continuar impulsando el estudio para la instalación de señalización en los tramos de la carretera SO-100 con mayor concentración de accidentes provocados por la fauna silvestre; y, segundo, una vez finalizado el estudio, se implementen las medidas que se definan en dicho estudio y se programe su ejecución a la mayor brevedad. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, doña Leila Vanessa García Macarrón.



LA SEÑORA GARCÍA MACARRÓN:

Gracias, presidente. Gracias a todos por sus aportaciones. Aclaro que es la Soria 100 y así lo registramos nosotros, el error ha sido al transcribir en el Boletín de las Cortes que aparece la 110, pero aclaro que es la 100.

Como ya he dicho antes, estos sistemas han demostrado ser muy eficaces, se habla de reducciones próximas –como decía el señor Pascual– al 70 % de los accidentes por fauna en algunos casos, cuando los sistemas están bien dimensionados y desplegados. E incluso empresas especializadas ya ofrecen equipos con sensores térmicos, visión artificial y el uso de inteligencia artificial para activar señales solo cuando se necesita, reduciendo alertas falsas y desgaste del sistema. La DGT ha ido incorporando estas tecnologías en zonas piloto, como, por ejemplo, en La Rioja. En su más reciente guía para reducir siniestros con animales, se contemplan estos sensores térmicos y visión artificial como ejes de soluciones inteligentes.

En cuanto a los sensores térmicos son fundamentales porque pueden detectar calor corporal e incluso en condiciones de poca visibilidad –como la noche, la lluvia, la niebla–, cuando los animales están más activos y la visibilidad humana es escasa. Los sistemas navarros mencionados combinan esta capacidad con cámaras infrarrojas de activación de señales.

Por último, en cuanto a los pasos de fauna –los zanjones, túneles, pasos elevados– deberían instalarse en los tramos de mayor incidencia acompañados de vallados que dirijan la fauna hacia esos pasos, y así se reduce significativamente el cruce aleatorio de animales por la calzada.

En resumen, y si pensamos cómo podría funcionar en la Soria 100, los tramos con mayor concentración de siniestros... siniestros podrían recibir sensores térmicos estratégicos y cámaras infrarrojas direccionadas hacia márgenes de bosque o zonas de vegetación. Cuando el animal se aproxima al borde de la calzada, el sistema avisaría en milisegundos al panel luminoso para alertar al conductor y sugerir una reducción de velocidad. Como ven, la coordinación es la que marca la diferencia entre una solución parcial y una solución integral.

Quiero dar las gracias al señor Pascual y a la señora Pelegrina también, gracias por su apoyo. Señora Suárez, buena enmienda –a mí me parece que es completa, la tendremos en cuenta para otras proposiciones no de ley–, pero esta vez dejamos el punto 2 como lo teníamos; pero gracias de todas formas. Y señor Trillo-Figueroa, que tarda tanto todo lo que tiene que ver con Soria que, aunque haya un estudio ya, madre mía, ya les digo: la CL-116, que se aprobó por todos en junio, sigue sin... sigue igual, vaya. Y... y aquella iniciativa –la de junio– era copiada... o sea, clavada, exactamente igual que esta y entonces la apoyaron todos sin enmiendas y sin nada, así que a ver ahora qué pasa. Por eso no vamos a aceptar su enmienda, vamos a dejar el texto como está. Y... y nada más, porque es que, si aceptamos la... la enmienda del Partido Popular, lo seguiremos dilatando en el tiempo. Lo que pretendemos y lo que queremos es que se haga ya, porque cada día que pasa es un peligro. Así que muchas gracias a todos.

¡Ah!, leo –para que no haya... no haya equívoco con la Soria 100– como... como quedaría.



Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a: uno, actuar de forma prioritaria en los tramos de la carretera de titularidad autonómica Soria 100 con mayor concentración de accidentes provocados por fauna silvestre, conforme al análisis de siniestralidad de los años dos mil diecinueve a dos mil veintitrés en la provincia de Soria; dos, realizar un estudio para la instalación de señalización basada en inteligencia artificial en los tramos de la carretera Soria 100 con mayor concentración de accidentes provocados por fauna silvestre; tres, instalar señalización inteligente de última generación y sensores térmicos en dichos tramos, con el fin de detectar la presencia de fauna y alertar en tiempo real a los conductores; cuatro, complementar estas tecnologías con medidas físicas de prevención, como vallados cinegéticos o pasos de fauna en los tramos donde técnicamente sea viable y ecológicamente adecuado. Gracias.

Votación PNL/001432

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Como el texto, debido al error, ha sido modificado, no sé si hay algún grupo que quiera intervenir. Bueno. Pues entonces sometemos a votación la proposición no de ley debatida. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Abstenciones no hay. El resultado de la votación son once votos a favor, siete votos en contra. En consecuencia, queda aprobada la proposición no ley debatida... no de ley debatida.

Se levanta la sesión siendo las doce cero dos. Muchas gracias a todos.

[Se levanta la sesión a las doce horas dos minutos].